

Canada Gazette

Part I



Gazette du Canada

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, JUNE 25, 2022

OTTAWA, LE SAMEDI 25 JUIN 2022

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 5, 2022, 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 5 janvier 2022 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	3855
Appointment opportunities	3917
Parliament	
House of Commons	3921
Commissions	3922
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	3928
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Proposed regulations	3930
(including amendments to existing regulations)	
Index	4047
Supplements	
Office of the Chief Electoral Officer	

TABLE DES MATIÈRES

Avis du gouvernement	3855
Possibilités de nominations	3917
Parlement	
Chambre des communes	3921
Commissions	3922
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	3928
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés	3930
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	4048
Suppléments	
Bureau du directeur général des élections	

GOVERNMENT NOTICES

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

SPECIES AT RISK ACT

Description of Eastern Whip-poor-will critical habitat in the Big Creek National Wildlife Area, the Long Point National Wildlife Area, the Prince Edward Point National Wildlife Area, and the Rideau Bird Sanctuary

The Eastern Whip-poor-will (*Antrastomus vociferus*) is an insectivorous migratory bird protected under the *Migratory Birds Convention Act, 1994*, and listed as threatened on Schedule 1 of the *Species at Risk Act*. It breeds in sparse forests or at the edge of forests adjacent to open habitats required for foraging. In Canada, the Eastern Whip-poor-will's breeding distribution includes east-central Saskatchewan, southern Manitoba, southern Ontario, southern Quebec, and sparse locations in New Brunswick, Nova Scotia and Prince Edward Island.

The latest recovery strategy for the Eastern Whip-poor-will available at <https://species-registry.canada.ca/index-en.html#/consultations/2736> on the Species at Risk Public Registry, identifies the critical habitat for the species in a number of areas, including within federally protected areas.

Notice is hereby given that, pursuant to subsection 58(2) of the *Species at Risk Act*, subsection 58(1) of that Act applies, 90 days after this publication, to the critical habitat of the Eastern Whip-poor-will identified in the recovery strategy for that species that is included on the Species at Risk Public Registry, that is found within the Big Creek National Wildlife Area, Long Point National Wildlife Area, and Prince Edward Point National Wildlife Area described in Schedule 1 of the *Wildlife Area Regulations* made pursuant to the *Canada Wildlife Act*, and the Rideau Bird Sanctuary described in the *Migratory Bird Sanctuary Regulations* made pursuant to the *Migratory Birds Convention Act, 1994*.

Interested parties are invited to contact Environment and Climate Change Canada by email at ec.protection@ec.gc.ca to request clarifications regarding the location, biophysical attributes and protection of this species' critical habitat. However, some details

AVIS DU GOUVERNEMENT

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

LOI SUR LES ESPÈCES EN PÉRIL

Description de l'habitat essentiel de l'Engoulevent bois-pourri dans la réserve nationale de faune du Ruisseau-Big, la réserve nationale de faune de Long Point, la réserve nationale de faune de la Pointe-du-Prince-Édouard et le refuge d'oiseaux de Rideau

L'Engoulevent bois-pourri (*Antrastomus vociferus*) est un oiseau migrateur insectivore protégé en vertu de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrants* et inscrit à titre d'espèce menacée à l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*. Il se reproduit dans des forêts clairsemées ou à la lisière des forêts denses adjacentes à des habitats ouverts dont il a besoin pour s'alimenter. Au Canada, l'aire de répartition de l'Engoulevent bois-pourri s'étend du centre-est de la Saskatchewan jusqu'au sud du Manitoba, de l'Ontario et du Québec ainsi que dans quelques localités au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard.

Le dernier programme de rétablissement pour l'Engoulevent bois-pourri, disponible à <https://registre-especes.canada.ca/index-fr.html#/consultations/2736>, désigne l'habitat essentiel de cette espèce dans plusieurs lieux, notamment des aires protégées fédérales.

Avis est donné par la présente que, conformément au paragraphe 58(2) de la *Loi sur les espèces en péril*, le paragraphe 58(1) de cette loi s'appliquera, 90 jours après la publication du présent avis, à l'habitat essentiel de l'Engoulevent bois-pourri désigné dans le programme de rétablissement visant cette espèce - lequel document est affiché dans le Registre public des espèces en péril - et situé dans la réserve nationale de faune du Ruisseau-Big, la réserve nationale de faune de Long Point, la réserve nationale de faune de la Pointe-du-Prince-Édouard, telles qu'elles sont décrites à l'annexe 1 du *Règlement sur les réserves d'espèces sauvages* en vertu de la *Loi sur les espèces sauvages du Canada* et le refuge d'oiseaux de Rideau tel qu'il est décrit à l'annexe du *Règlement sur les refuges d'oiseaux migrants* en vertu de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrants*.

Les parties intéressées qui désirent obtenir de plus amples renseignements sur l'emplacement, les caractéristiques biophysiques et la protection de l'habitat essentiel de cette espèce sont invitées à communiquer avec Environnement et Changement climatique Canada à l'adresse courriel

may be withheld to protect the species and its critical habitat.

June 25, 2022

Sarah Wren

Director
Species at Risk Act Implementation
Canadian Wildlife Service

DEPARTMENT OF TRANSPORT

AERONAUTICS ACT

Interim Order for Civil Aviation Respecting Requirements Related to Vaccination Due to COVID-19, No. 3

Whereas the annexed *Interim Order for Civil Aviation Respecting Requirements Related to Vaccination Due to COVID-19, No. 3* is required to deal with a significant risk, direct or indirect, to aviation safety or the safety of the public;

Whereas the provisions of the annexed Order may be contained in a regulation made pursuant to sections 4.71^a and 4.9^b, paragraphs 7.6(1)(a)^c and (b)^d and section 7.7^e of the *Aeronautics Act*^f;

Whereas, pursuant to subsection 6.41(1.1)^g of the *Aeronautics Act*^f, the Minister of Transport authorized the Deputy Minister of Transport to make an interim order that contains any provision that may be contained in a regulation made under Part I of that Act to deal with a significant risk, direct or indirect, to aviation safety or the safety of the public;

And whereas, pursuant to subsection 6.41(1.2)^g of that Act, the Deputy Minister of Transport has consulted with the persons and organizations that that Deputy Minister considers appropriate in the circumstances before making the annexed Order;

Therefore, the Deputy Minister of Transport makes the annexed *Interim Order for Civil Aviation Respecting Requirements Related to Vaccination Due to COVID-19, No. 3* under subsection 6.41(1.1)^g of the *Aeronautics Act*^f.

Ottawa, June 14, 2022

Michael Keenan
Deputy Minister of Transport

^a S.C. 2004, c. 15, s. 5

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

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

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

^e S.C. 2001, c. 29, s. 39

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

^g S.C. 2004, c. 15, s. 11(1)

ec.protectionep-sarprotection.ec@canada.ca. Cependant, certaines demandes d'information pourraient être refusées afin de protéger l'espèce et son habitat essentiel.

Le 25 juin 2022

La directrice

Mise en œuvre des mesures visant les espèces en péril
Service canadien de la faune

Sarah Wren

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LOI SUR L'AVIATION

Arrêté d'urgence n° 3 pour l'aviation civile visant les exigences relatives à la vaccination en raison de la COVID-19

Attendu que l'*Arrêté d'urgence n° 3 pour l'aviation civile visant les exigences relatives à la vaccination en raison de la COVID-19*, ci-après, est requis pour parer à un risque appréciable — direct ou indirect — pour la sûreté aérienne ou la sécurité du public;

Attendu que l'arrêté ci-après peut comporter les mêmes dispositions qu'un règlement pris en vertu des articles 4.71^a et 4.9^b, des alinéas 7.6(1)a)^c et b)^d et de l'article 7.7^e de la *Loi sur l'aéronautique*^f;

Attendu que, en vertu du paragraphe 6.41(1.1)^g de la *Loi sur l'aéronautique*^f, le ministre des Transports a autorisé le sous-ministre des Transports à prendre des arrêtés d'urgence pouvant comporter les mêmes dispositions qu'un règlement pris en vertu de la partie I de cette loi pour parer à un risque appréciable — direct ou indirect — pour la sûreté aérienne ou la sécurité du public;

Attendu que, conformément au paragraphe 6.41(1.2)^g de cette loi, le sous-ministre des Transports a consulté au préalable les personnes et organismes qu'il estime opportun de consulter au sujet de l'arrêté ci-après,

À ces causes, le sous-ministre des Transports, en vertu du paragraphe 6.41(1.1)^g de la *Loi sur l'aéronautique*^f, prend l'*Arrêté d'urgence n° 3 pour l'aviation civile visant les exigences relatives à la vaccination en raison de la COVID-19*, ci-après.

Ottawa, le 14 juin 2022

Le sous-ministre des Transports
Michael Keenan

^a L.C. 2004, ch. 15, art. 5

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

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

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

^e L.C. 2001, ch. 29, art. 39

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

^g L.C. 2004, ch. 15, par. 11(1)

Interim Order for Civil Aviation Respecting Requirements Related to Vaccination Due to COVID-19, No. 3

Interpretation

Definitions

1 (1) The following definitions apply in this Interim Order.

accredited person means a foreign national who holds a passport that contains a valid diplomatic, consular, official or special representative acceptance issued by the Chief of Protocol for the Department of Foreign Affairs, Trade and Development. (*personne accréditée*)

aerodrome property means, in respect of an aerodrome listed in Schedule 1, any air terminal buildings or restricted areas or any facilities used for activities related to aircraft operations or aerodrome operations that are located at the aerodrome. (*terrains de l'aérodrome*)

air carrier means any person who operates a commercial air service under Subpart 1, 3, 4 or 5 of Part VII of the Regulations. (*transporteur aérien*)

Canadian Forces means the armed forces of Her Majesty raised by Canada. (*Forces canadiennes*)

Chief Public Health Officer means the Chief Public Health Officer appointed under subsection 6(1) of the *Public Health Agency of Canada Act*. (*administrateur en chef*)

COVID-19 means the coronavirus disease 2019. (*COVID-19*)

COVID-19 antigen test means a COVID-19 screening or diagnostic immunoassay that

- (a) detects the presence of a viral antigen indicating the presence of COVID-19;
- (b) is authorized for sale or distribution in Canada or in the jurisdiction in which it was obtained;
- (c) if the test is self-administered, is observed and whose result is verified
 - (i) in person by an accredited laboratory or testing provider, or
 - (ii) in real time by remote audiovisual means by the accredited laboratory or testing provider that provided the test; and

Arrêté d'urgence n° 3 pour l'aviation civile visant les exigences relatives à la vaccination en raison de la COVID-19

Définitions et interprétation

Définitions

1 (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent arrêté d'urgence.

administrateur en chef L'administrateur en chef de la santé publique, nommé en application du paragraphe 6(1) de la *Loi sur l'Agence de la santé publique du Canada*. (*Chief Public Health Officer*)

administration de contrôle La personne responsable du contrôle des personnes et des biens à tout aéroport visé à l'annexe du *Règlement sur la désignation des aéroports de l'ACSTA* ou à tout autre endroit désigné par le ministre au titre du paragraphe 6(1.1) de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*. (*screening authority*)

agent de la paix S'entend au sens de l'article 3 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. (*peace officer*)

COVID-19 La maladie à coronavirus 2019. (*COVID-19*)

document d'autorisation S'entend au sens de l'article 3 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. (*document of entitlement*)

essai antigénique relatif à la COVID-19 Essai immunologique de dépistage ou de diagnostic de la COVID-19 qui, à la fois :

- a) détecte la présence d'un antigène viral indicatif de la COVID-19;
- b) est autorisé pour la vente ou la distribution au Canada ou dans un pays étranger dans lequel il a été obtenu;
- c) si l'essai est auto-administré, est observé et dont le résultat est vérifié :
 - (i) en personne par un laboratoire accrédité ou un fournisseur de services d'essais,
 - (ii) à distance, en temps réel, par un moyen audiovisuel par le laboratoire accrédité, ou le fournisseur de services d'essais, qui a fourni l'essai;
- d) si l'essai n'est pas auto-administré, est effectué par un laboratoire accrédité ou par un fournisseur de services d'essais. (*COVID-19 antigen test*)

(d) if the test is not self-administered, is performed by an accredited laboratory or testing provider. (*essai antigénique relatif à la COVID-19*)

COVID-19 molecular test means a COVID-19 screening or diagnostic test, including a test performed using the method of polymerase chain reaction (PCR) or reverse transcription loop-mediated isothermal amplification (RT-LAMP), that

(a) if the test is self-administered, is observed and whose result is verified

(i) in person by an accredited laboratory or testing provider, or

(ii) in real time by remote audiovisual means by the accredited laboratory or testing provider that provided the test; or

(b) if the test is not self-administered, is performed by an accredited laboratory or testing provider. (*essai moléculaire relatif à la COVID-19*)

document of entitlement has the same meaning as in section 3 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*. (*document d'autorisation*)

foreign national has the same meaning as in subsection 2(1) of the *Immigration and Refugee Protection Act*. (*étranger*)

non-passenger screening checkpoint has the same meaning as in section 3 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*. (*point de contrôle des non-passagers*)

operator of an aerodrome means the person in charge of an aerodrome where activities related to civil aviation are conducted and includes an employee, agent or mandatory or other authorized representative of that person. (*exploitant d'un aérodrome*)

passenger screening checkpoint has the same meaning as in section 3 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*. (*point de contrôle des passagers*)

peace officer has the same meaning as in section 3 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*. (*agent de la paix*)

Regulations means the *Canadian Aviation Regulations*. (*Règlement*)

restricted area has the same meaning as in section 3 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*. (*zone réglementée*)

screening authority means a person responsible for the screening of persons and goods at an aerodrome set out in

essai moléculaire relatif à la COVID-19 Essai de dépistage ou de diagnostic de la COVID-19, notamment l'essai effectué selon le procédé d'amplification en chaîne par polymérase (ACP) ou d'amplification isotherme médiée par boucle par transcription inverse (RT-LAMP), qui :

a) si l'essai est auto-administré, est observé et dont le résultat est vérifié :

(i) en personne par un laboratoire accrédité ou un fournisseur de services d'essais,

(ii) à distance, en temps réel, par un moyen audiovisuel par le laboratoire accrédité, ou le fournisseur de services d'essais, qui a fourni l'essai;

b) si l'essai n'est pas auto-administré, est effectué par un laboratoire accrédité ou par un fournisseur de services d'essais. (*COVID-19 molecular test*)

étranger S'entend au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*. (*foreign national*)

exploitant d'un aérodrome S'agissant d'un aérodrome où des activités liées à l'aviation civile sont exercées, la personne responsable de l'aérodrome, y compris un employé, un mandataire ou un représentant autorisé de cette personne. (*operator of an aerodrome*)

Forces canadiennes Les forces armées de Sa Majesté levées par le Canada. (*Canadian Forces*)

fournisseur de services d'essais S'entend :

a) d'une personne qui peut fournir des essais de dépistage ou de diagnostic de la COVID-19 en vertu de la loi du pays dans lequel elle fournit ces essais;

b) de l'organisation, tel un fournisseur de télésanté ou une pharmacie, qui peut fournir des essais de dépistage ou de diagnostic de la COVID-19 en vertu de la loi du pays dans lequel elle fournit ces essais et qui emploie ou engage une personne visée à l'alinéa a). (*testing provider*)

personne accréditée Étranger titulaire d'un passeport contenant une acceptation valide qui l'autorise à occuper un poste en tant qu'agent diplomatique ou consulaire, ou en tant que représentant officiel ou spécial, délivrée par le chef du protocole du ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement. (*accredited person*)

point de contrôle des non-passagers S'entend au sens de l'article 3 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. (*non-passenger screening checkpoint*)

point de contrôle des passagers S'entend au sens de l'article 3 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. (*passenger screening checkpoint*)

the schedule to the *CATSA Aerodrome Designation Regulations* or at any other place designated by the Minister under subsection 6(1.1) of the *Canadian Air Transport Security Authority Act*. (*administration de contrôle*)

testing provider means

- (a) a person who may provide COVID-19 screening or diagnostic testing services under the laws of the jurisdiction where the service is provided; or
- (b) an organization, such as a telehealth service provider or pharmacy, that may provide COVID-19 screening or diagnostic testing services under the laws of the jurisdiction where the service is provided and that employs or contracts with a person referred to in paragraph (a). (*fournisseur de services d'essais*)

Interpretation

(2) Unless the context requires otherwise, all other words and expressions used in this Interim Order have the same meaning as in the Regulations.

Conflict

(3) In the event of a conflict between this Interim Order and the Regulations or the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*, the Interim Order prevails.

Definition of fully vaccinated person

(4) For the purposes of this Interim Order, a **fully vaccinated person** means a person who completed, at least 14 days before the day on which they access aerodrome property or a location where NAV CANADA provides civil air navigation services, a COVID-19 vaccine dosage regimen if

- (a) in the case of a vaccine dosage regimen that uses a COVID-19 vaccine that is authorized for sale in Canada,
 - (i) the vaccine has been administered to the person in accordance with its labelling, or
 - (ii) the Minister of Health determines, on the recommendation of the Chief Public Health Officer, that the regimen is suitable, having regard to the scientific evidence related to the efficacy of that regimen in preventing the introduction or spread of COVID-19 or any other factor relevant to preventing the introduction or spread of COVID-19; or
- (b) in all other cases,
 - (i) the vaccines of the regimen are authorized for sale in Canada or in another jurisdiction, and
 - (ii) the Minister of Health determines, on the recommendation of the Chief Public Health Officer, that the vaccines and the regimen are suitable,

Règlement Le *Règlement de l'aviation canadien*. (*Regulations*)

terrains de l'aérodrome À l'égard de tout aérodrome visé à l'annexe 1, les aérogares, les zones réglementées et les installations destinées aux activités liées à l'utilisation des aéronefs ou à l'exploitation d'un aérodrome et qui sont situées à l'aérodrome. (*aerodrome property*)

transporteur aérien Exploitant d'un service aérien commercial visé aux sous-parties 1, 3, 4 ou 5 de la partie VII du Règlement. (*air carrier*)

zone réglementée S'entend au sens de l'article 3 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. (*restricted area*)

Interprétation

(2) Sauf indication contraire du contexte, les autres termes utilisés dans le présent arrêté d'urgence s'entendent au sens du Règlement.

Incompatibilité

(3) Les dispositions du présent arrêté d'urgence l'emportent sur les dispositions incompatibles du Règlement et du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*.

Définition de personne entièrement vaccinée

(4) Pour l'application du présent arrêté d'urgence, **personne entièrement vaccinée** s'entend de la personne qui a suivi un protocole vaccinal complet contre la COVID-19 au moins quatorze jours avant l'accès aux terrains de l'aérodrome ou à un emplacement où NAV CANADA fournit des services de navigation aérienne civile, si :

- a) dans le cas d'un protocole vaccinal précisant un vaccin contre la COVID-19 qui est autorisé pour la vente au Canada :
 - (i) soit le vaccin a été administré à la personne conformément à son étiquetage,
 - (ii) soit le ministre de la Santé, sur recommandation de l'administrateur en chef conclut que le protocole vaccinal est approprié compte tenu des preuves scientifiques relatives à son efficacité pour prévenir l'introduction ou la propagation de la COVID-19 ou de tout autre facteur pertinent à cet égard;
- b) dans tout autre cas :
 - (i) d'une part, les vaccins du protocole vaccinal sont autorisés pour la vente soit au Canada, soit dans un pays étranger,
 - (ii) d'autre part, le ministre de la Santé, sur recommandation de l'administrateur en chef conclut que

having regard to the scientific evidence related to the efficacy of that regimen and the vaccines in preventing the introduction or spread of COVID-19 or any other factor relevant to preventing the introduction or spread of COVID-19.

Interpretation — fully vaccinated person

(5) For greater certainty, for the purposes of the definition *fully vaccinated person* in subsection (4), a COVID-19 vaccine that is authorized for sale in Canada does not include a similar vaccine sold by the same manufacturer that has been authorized for sale in another jurisdiction.

Vaccination — Flights Departing from an Aerodrome in Canada

Application

2 (1) Sections 3 to 16 apply to all of the following persons:

- (a) a person boarding an aircraft for a flight that an air carrier operates departing from an aerodrome listed in Schedule 1;
- (b) a person entering a restricted area at an aerodrome listed in Schedule 1 from a non-restricted area to board an aircraft for a flight that an air carrier operates;
- (c) an air carrier operating a flight departing from an aerodrome listed in Schedule 1.

Non-application

(2) Sections 3 to 16 do not apply to any of the following persons:

- (a) a child who is less than 12 years and four months of age;
- (b) a crew member;
- (c) a person entering a restricted area at an aerodrome listed in Schedule 1 from a non-restricted area to board an aircraft for a flight operated by an air carrier
 - (i) only to become a crew member on board another aircraft operated by an air carrier,
 - (ii) after having been a crew member on board an aircraft operated by an air carrier, or
 - (iii) to participate in mandatory training required by an air carrier in relation to the operation of an aircraft, if the person will be required to return to work as a crew member;

ces vaccins et le protocole vaccinal sont appropriés compte tenu des preuves scientifiques relatives à leur efficacité pour prévenir l'introduction ou la propagation de la COVID-19 ou de tout autre facteur pertinent à cet égard.

Interprétation — personne entièrement vaccinée

(5) Pour l'application de la définition de *personne entièrement vaccinée* au paragraphe (4), il est entendu que ne constitue pas un vaccin contre la COVID-19 autorisé pour la vente au Canada le vaccin similaire qui est vendu par le même fabricant et qui a été autorisé pour la vente dans un pays étranger.

Vaccination – vols en partance d'un aérodrome au Canada

Application

2 (1) Les articles 3 à 16 s'appliquent aux personnes suivantes :

- a) la personne qui monte à bord d'un aéronef pour un vol qu'un transporteur aérien effectue en partance d'un aérodrome visé à l'annexe 1;
- b) la personne qui accède à une zone réglementée d'un aérodrome visé à l'annexe 1 à partir d'une zone non réglementée dans le but de monter à bord d'un aéronef pour un vol qu'un transporteur aérien effectue;
- c) le transporteur aérien qui effectue un vol en partance d'un aérodrome visé à l'annexe 1.

Non-application

(2) Les articles 3 à 16 ne s'appliquent pas aux personnes suivantes :

- a) l'enfant âgé de moins de douze ans et quatre mois;
- b) le membre d'équipage;
- c) la personne qui accède à une zone réglementée d'un aérodrome visé à l'annexe 1 à partir d'une zone non réglementée dans le but de monter à bord d'un aéronef pour un vol qu'un transporteur aérien effectue :
 - (i) dans le seul but d'agir à titre de membre d'équipage à bord d'un autre aéronef exploité par un transporteur aérien,
 - (ii) après avoir agi à titre de membre d'équipage à bord d'un aéronef exploité par un transporteur aérien,
 - (iii) afin de suivre une formation obligatoire sur l'exploitation d'un aéronef exigée par un transporteur aérien si elle devra retourner au travail à titre de membre d'équipage;

(d) a person who arrives at an aerodrome from any other country on board an aircraft in order to transit to another country and remains in a *sterile transit area*, as defined in section 2 of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*, of the aerodrome until they leave Canada;

(e) a person who arrives at an aerodrome on board an aircraft following the diversion of their flight for a safety-related reason, such as adverse weather or an equipment malfunction, and who boards an aircraft for a flight not more than 24 hours after the arrival time of the diverted flight.

Notification

3 An air carrier must notify every person who intends to board an aircraft for a flight that the air carrier operates that

(a) they must be a fully vaccinated person or a person referred to in any of paragraphs 4(2)(a) to (c) or any of subparagraphs 4(2)(d)(i) to (iv) or (e)(i) to (vii);

(b) they must provide to the air carrier evidence of COVID-19 vaccination demonstrating that they are a fully vaccinated person or evidence that they are a person referred to in any of paragraphs 4(2)(a) to (c) or any of subparagraphs 4(2)(d)(i) to (iv) or (e)(i) to (vii); and

(c) if they submit a request referred to in section 5, they must do so within the period set out in subsection 5(3).

Prohibition — person

4 (1) A person must not board an aircraft for a flight or enter a restricted area unless they are a fully vaccinated person.

Exception

(2) Subsection (1) does not apply to

(a) a foreign national, other than a person registered as an Indian under the *Indian Act*, who is boarding the aircraft for a flight to an aerodrome in Canada if the initial scheduled departure time of that flight is not more than 24 hours after the departure time of a flight taken by the person to Canada from any other country;

(b) a permanent resident who is boarding the aircraft for a flight to an aerodrome in Canada if the initial scheduled departure time of that flight is not more than 24 hours after the departure time of a flight taken by the person to Canada from any other country for the purpose of entering Canada to become a permanent resident;

(d) la personne qui arrive à un aéroport à bord d'un aéronef en provenance d'un autre pays en vue d'y transiter vers un autre pays et qui demeure, jusqu'à son départ du Canada, dans l'*espace de transit isolé* au sens de l'article 2 du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* de l'aéroport;

(e) la personne qui arrive à un aéroport à bord d'un aéronef à la suite du déroutement de son vol pour une raison liée à la sécurité, comme le mauvais temps ou un défaut de fonctionnement de l'équipement, et qui monte à bord de l'aéronef pour un vol au plus tard vingt-quatre heures après l'arrivée du vol dérouté.

Avis

3 Le transporteur aérien avise chaque personne qui a l'intention de monter à bord d'un aéronef pour un vol qu'il effectue qu'elle est tenue de respecter les conditions suivantes :

a) être une personne entièrement vaccinée ou être visée à l'un des alinéas 4(2)a) à c) ou à l'un des sous-alinéas 4(2)d)(i) à (iv) et e)(i) à (vii);

b) présenter au transporteur aérien la preuve de vaccination contre la COVID-19 établissant qu'elle est une personne entièrement vaccinée ou la preuve qu'elle est visée à l'un des alinéas 4(2)a) à c) ou à l'un des sous-alinéas 4(2)d)(i) à (iv) et e)(i) à (vii);

c) si la personne présente une demande visée à l'article 5, présenter la demande dans le délai prévu au paragraphe 5(3).

Interdiction — personne

4 (1) Il est interdit à toute personne de monter à bord d'un aéronef pour un vol ou d'accéder à une zone réglementée sauf si elle est une personne entièrement vaccinée.

Exception — étranger

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux personnes suivantes :

a) l'étranger qui n'est pas inscrit à titre d'Indien sous le régime de la *Loi sur les Indiens* et qui monte à bord d'un aéronef pour un vol à destination d'un aéroport au Canada si l'heure prévue initialement de départ du vol est au plus tard vingt-quatre heures après l'heure de départ du vol qu'il a pris en partance de tout autre pays à destination du Canada;

b) le résident permanent qui monte à bord d'un aéronef pour un vol à destination d'un aéroport au Canada si l'heure prévue initialement de départ du vol est au plus tard vingt-quatre heures après l'heure de départ du vol qu'il a pris en partance de tout autre pays à destination du Canada dans le but d'entrer au Canada afin de devenir résident permanent;

(c) a foreign national who is boarding an aircraft for a flight to a country other than Canada or to an aerodrome in Canada for the purpose of boarding an aircraft for a flight to a country other than Canada and who has received either

(i) a negative result for a COVID-19 molecular test that was performed on a specimen collected no more than 72 hours before the flight's initial scheduled departure time,

(ii) a negative result for a COVID-19 antigen test that was performed on a specimen collected no more than one day before the flight's initial scheduled departure time, or

(iii) a positive result for a COVID-19 molecular test that was performed on a specimen collected at least 10 days and no more than 180 days before the flight's initial scheduled departure time;

(d) a person who has received a result for a COVID-19 molecular test or a COVID-19 antigen test described in subparagraph (c)(i), (ii) or (iii) and who is

(i) a person who has not completed a COVID-19 vaccine dosage regimen due to a medical contraindication and who is entitled to be accommodated on that basis under applicable legislation by being permitted to enter the restricted area or to board an aircraft without being a fully vaccinated person,

(ii) a person who has not completed a COVID-19 vaccine dosage regimen due to a sincerely held religious belief and who is entitled to be accommodated on that basis under applicable legislation by being permitted to enter the restricted area or to board an aircraft without being a fully vaccinated person,

(iii) a person who is boarding an aircraft for a flight for the purpose of attending an appointment for an essential medical service or treatment, or

(iv) a competent person who is at least 18 years old and who is boarding an aircraft for a flight for the purpose of accompanying a person referred to in subparagraph (iii) if the person needs to be accompanied because they

(A) are under the age of 18 years,

(B) have a disability, or

(C) need assistance to communicate; or

(e) a person who has received a result for a COVID-19 molecular test or a COVID-19 antigen test described in subparagraph (c)(i), (ii) or (iii) and who is boarding an aircraft for a flight for a purpose other than an optional

c) l'étranger qui monte à bord d'un aéronef pour un vol à destination de tout autre pays que le Canada ou pour un vol à destination d'un aéroport au Canada dans le but de monter à bord d'un autre aéronef pour un vol à destination de tout autre pays et qui a obtenu, selon le cas :

(i) un résultat négatif à un essai moléculaire relatif à la COVID-19 qui a été effectué sur un échantillon prélevé dans les soixante-douze heures avant l'heure prévue initialement de départ du vol,

(ii) un résultat négatif à un essai antigénique relatif à la COVID-19 qui a été effectué sur un échantillon prélevé durant la journée précédant l'heure prévue initialement de départ du vol,

(iii) un résultat positif à un essai moléculaire relatif à la COVID-19 qui a été effectué sur un échantillon prélevé au moins dix jours et au plus cent quatre-vingts jours avant l'heure prévue initialement de départ du vol;

d) la personne qui a obtenu le résultat d'un essai moléculaire relatif à la COVID-19 ou d'un essai antigénique relatif à la COVID-19 visé aux sous-alinéas c)(i), (ii) ou (iii) et qui, selon le cas :

(i) n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19 en raison d'une contre-indication médicale et qui a droit à une mesure d'adaptation pour ce motif, aux termes de la législation applicable, lui permettant de monter à bord d'un aéronef pour un vol ou d'accéder à une zone réglementée sans être une personne entièrement vaccinée,

(ii) n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19 en raison d'une croyance religieuse sincère et qui a droit à une mesure d'adaptation pour ce motif, aux termes de la législation applicable, lui permettant de monter à bord d'un aéronef pour un vol ou d'accéder à une zone réglementée sans être une personne entièrement vaccinée,

(iii) monte à bord d'un aéronef pour un vol afin de se rendre à un rendez-vous pour obtenir des services ou traitements médicaux essentiels,

(iv) est une personne capable âgée d'au moins dix-huit ans qui monte à bord d'un aéronef pour un vol afin d'accompagner la personne visée au sous-alinéa (iii) si cette personne a besoin d'être accompagnée pour l'une des raisons suivantes :

(A) elle est âgée de moins de dix-huit ans,

(B) elle a un handicap,

(C) elle a besoin d'aide pour communiquer;

or discretionary purpose, such as tourism, recreation or leisure, and who is

(i) a person who entered Canada at the invitation of the Minister of Health for the purpose of assisting in the COVID-19 response,

(ii) a person who is permitted to work in Canada as a provider of emergency services under paragraph 186(t) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations* and who entered Canada for the purpose of providing those services,

(iii) a person who entered Canada not more than 90 days before the day on which this Interim Order came into effect and who, at the time they sought to enter Canada,

(A) held a permanent resident visa issued under subsection 139(1) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*, and

(B) was recognized as a Convention refugee or a person in similar circumstances to those of a Convention refugee within the meaning of subsection 146(1) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*,

(iv) a person who has been issued a temporary resident permit within the meaning of subsection 24(1) of the *Immigration and Refugee Protection Act* and who entered Canada not more than 90 days before the day on which this Interim Order came into effect as a protected temporary resident under subsection 151.1(2) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*,

(v) an accredited person,

(vi) a person holding a D-1, O-1 or C-1 visa who entered Canada to take up a post and become an accredited person, or

(vii) a diplomatic or consular courier.

Persons — subparagraphs 4(2)(d)(i) to (iv)

5 (1) An air carrier must issue a document to a person referred to in any of subparagraphs 4(2)(d)(i) to (iv) who intends to board an aircraft for a flight that the air carrier operates or that is operated on the air carrier's behalf under a commercial agreement if

(a) in the case of a person referred to in any of subparagraphs 4(2)(d)(i) to (iii), the person submits a request to the air carrier in respect of that flight in accordance

e) la personne qui a obtenu le résultat d'un essai moléculaire relatif à la COVID-19 ou d'un essai antigénique relatif à la COVID-19 visé aux sous-alinéas c)(i), (ii) ou (iii) et qui monte à bord d'un aéronef pour un vol à des fins autres que de nature optionnelle ou discrétionnaire telles que le tourisme, les loisirs ou le divertissement et qui, selon le cas :

(i) est entrée au Canada à l'invitation du ministre de la Santé afin de participer aux efforts de lutte contre la COVID-19,

(ii) est autorisée à travailler au Canada afin d'offrir des services d'urgence en vertu de l'alinéa 186t) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* et est entrée au Canada afin d'offrir de tels services,

(iii) est entrée au Canada dans les quatre-vingt-dix jours précédant la date d'entrée en vigueur du présent arrêté d'urgence et au moment qu'elle cherchait à entrer au Canada, elle était à la fois :

(A) titulaire d'un visa de résident permanent délivré aux termes du paragraphe 139(1) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*,

(B) reconnue comme réfugié au sens de la Convention ou était dans une situation semblable à celle d'un réfugié visé au paragraphe 146(1) de ce même règlement,

(iv) est titulaire d'un permis de séjour temporaire au sens du paragraphe 24(1) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* et qui est entrée au Canada dans les quatre-vingt-dix jours précédant la date d'entrée en vigueur du présent arrêté d'urgence à titre de résident temporaire protégé aux termes du paragraphe 151.1(2) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*,

(v) est une personne accréditée,

(vi) est titulaire d'un visa D-1, O-1 ou C-1 et est entrée au Canada pour occuper un poste et devenir une personne accréditée,

(vii) est un courrier diplomatique ou consulaire.

Personne visée à l'un des sous-alinéas 4(2)d)(i) à (iv)

5 (1) Le transporteur aérien délivre un document à une personne visée à l'un des sous-alinéas 4(2)d)(i) à (iv) qui a l'intention de monter à bord d'un aéronef pour un vol effectué par le transporteur aérien ou pour son compte en application d'une entente commerciale dans les cas suivants :

a) la personne est visée à l'un des sous-alinéas 4(2)d)(i) à (iii) et une demande a été présentée par cette

with subsections (2) and (3) or such a request is submitted on their behalf;

(b) in the case of a person referred to in subparagraph 4(2)(d)(i) or (ii), the air carrier is obligated to accommodate the person on the basis of a medical contraindication or a sincerely held religious belief under applicable legislation by issuing the document; and

(c) in the case of a person referred to in subparagraph 4(2)(d)(iv), the person who needs accompaniment submits a request to the air carrier in respect of that flight in accordance with subsections (2) and (3) or such a request is submitted on their behalf.

Request – contents

(2) The request must be signed by the requester and include the following:

(a) the person's name and home address and, if the request is made by someone else on the person's behalf, that person's name and home address;

(b) the date and number of the flight as well as the aerodrome of departure and the aerodrome of arrival;

(c) in the case of a person described in subparagraph 4(2)(d)(i),

(i) a document issued by the government of a province confirming that the person cannot complete a COVID-19 vaccination regimen due to a medical condition, or

(ii) a medical certificate signed by a medical doctor or nurse practitioner who is licensed to practise in Canada certifying that the person cannot complete a COVID-19 vaccination regimen due to a medical condition and the licence number issued by a professional medical licensing body to the medical doctor or nurse practitioner;

(d) in the case of a person described in subparagraph 4(2)(d)(ii), a statement sworn or affirmed by the person before a person appointed as a commissioner of oaths in Canada attesting that the person has not completed a COVID-19 vaccination regimen due to a sincerely held religious belief, including a description of how the belief renders them unable to complete such a regimen; and

(e) in the case of a person described in subparagraph 4(2)(d)(iii), a document that includes

(i) the signature of a medical doctor or nurse practitioner who is licensed to practise in Canada,

personne ou pour son compte conformément aux paragraphes (2) et (3) au transporteur aérien à l'égard du vol;

b) la personne est visée aux sous-alinéas 4(2)d(i) ou (ii) et le transporteur aérien a l'obligation, aux termes de la législation applicable, de prendre une mesure d'adaptation en raison d'une contre-indication médicale ou d'une croyance religieuse sincère et il la prend en délivrant le document;

c) la personne est visée au sous-alinéa 4(2)d(iv) et une demande a été présentée à l'égard du vol au transporteur aérien par la personne qui a besoin d'être accompagnée ou pour son compte conformément aux paragraphes (2) et (3).

Contenu de la demande

(2) La demande est signée par le demandeur et comprend les renseignements suivants :

a) les prénom, nom et adresse de résidence de la personne et, si la demande a été faite en son nom par une autre personne, les prénom, nom et adresse de résidence de la personne qui a fait la demande;

b) les date et numéro du vol ainsi que les aéroports de départ et d'arrivée;

c) dans le cas d'une personne visée au sous-alinéa 4(2)d(i) :

(i) soit un document délivré par le gouvernement d'une province attestant que la personne ne peut pas suivre de protocole vaccinal complet contre la COVID-19 en raison de sa condition médicale,

(ii) soit un certificat médical signé par un médecin ou un infirmier praticien autorisé à pratiquer au Canada attestant que la personne ne peut pas suivre de protocole vaccinal complet contre la COVID-19 en raison de sa condition médicale et le numéro du permis d'exercice délivré au médecin ou à l'infirmier praticien par un organisme qui réglemente la profession de médecin ou d'infirmier praticien;

d) dans le cas d'une personne visée au sous-alinéa 4(2)d(ii), une déclaration sous serment ou une affirmation solennelle de la personne faites devant une personne nommée à titre de commissaire aux serments au Canada attestant qu'elle n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19 en raison d'une croyance religieuse sincère et décrivant de quelle manière cette croyance religieuse l'empêche de suivre le protocole vaccinal complet;

e) dans le cas d'une personne visée au sous-alinéa 4(2)d(iii), un document qui comprend :

(i) la signature d'un médecin ou d'un infirmier praticien autorisé à pratiquer au Canada,

(ii) the licence number issued by a professional medical licensing body to the medical doctor or nurse practitioner,

(iii) the date of the appointment for the essential medical service or treatment and the location of the appointment,

(iv) the date on which the document was signed, and

(v) if the person needs to be accompanied by a person referred to in subparagraph 4(2)(d)(iv), the name and contact information of that person and the reason that the accompaniment is needed.

Timing of request

(3) The request must be submitted to the air carrier

(a) in the case of a person referred to in subparagraph 4(2)(d)(i) or (ii), at least 21 days before the day on which the flight is initially scheduled to depart; and

(b) in the case of a person referred to in subparagraph 4(2)(d)(iii) or (iv), at least 14 days before the day on which the flight is initially scheduled to depart.

Special circumstances

(4) In special circumstances, an air carrier may issue the document referred to in subsection (1) in response to a request that is not submitted within the time limit referred to in subsection (3).

Content of document

(5) The document referred to in subsection (1) must include

(a) a confirmation that the air carrier has verified that the person is a person referred to in any of subparagraphs 4(2)(d)(i) to (iv); and

(b) the date and number of the flight as well as the aerodrome of departure and the aerodrome of arrival.

Record keeping

6 (1) An air carrier must keep a record of the following information:

(a) the number of requests that the air carrier has received in respect of each exception referred to in subparagraphs 4(2)(d)(i) to (iv);

(b) the number of documents issued under subsection 5(1); and

(c) the number of requests that the air carrier denied.

(ii) le numéro du permis d'exercice délivré au médecin ou à l'infirmier praticien par un organisme qui réglemente la profession de médecin ou d'infirmier praticien,

(iii) l'endroit où le service ou traitement médical essentiel sera reçu et la date du rendez-vous,

(iv) la date de la signature du document,

(v) si la personne a besoin d'être accompagnée par une personne visée au sous-alinéa 4(2)d)(iv), les prénom, nom et coordonnées de cette personne ainsi que la raison pour laquelle l'accompagnement est nécessaire.

Moment de la demande

(3) La demande doit être présentée au transporteur aérien au plus tard :

a) dans le cas d'une personne visée aux sous-alinéas 4(2)d)(i) ou (ii), vingt et un jours avant la date prévue initialement de départ du vol;

b) dans le cas d'une personne visée aux sous-alinéas 4(2)d)(iii) ou (iv), quatorze jours avant la date prévue initialement de départ du vol.

Circonstances spéciales

(4) Dans des circonstances spéciales, le transporteur aérien peut délivrer le document visé au paragraphe (1) en réponse à une demande présentée après le délai prévu au paragraphe (3).

Contenu du document

(5) Le document visé au paragraphe (1) comprend les éléments suivants :

a) la confirmation que le transporteur aérien a vérifié que la personne est visée à l'un des sous-alinéas 4(2)d)(i) à (iv);

b) les date et numéro du vol ainsi que les aérodromes de départ et d'arrivée.

Tenue de registre

6 (1) Le transporteur aérien consigne dans un registre les renseignements suivants :

a) le nombre de demandes reçues par le transporteur aérien à l'égard de chaque exception visée à l'un des sous-alinéas 4(2)d)(i) à (iv);

b) le nombre de documents délivrés en application du paragraphe 5(1);

c) le nombre de demandes que le transporteur aérien a refusées.

Retention

(2) An air carrier must retain the record for a period of at least 12 months after the day on which the record was created.

Ministerial request

(3) The air carrier must make the record available to the Minister on request.

Copies of requests

7 (1) An air carrier must keep a copy of a request for a period of at least 90 days after the day on which the air carrier issued a document under subsection 5(1) or refused to issue the document.

Ministerial request

(2) The air carrier must make the copy available to the Minister on request.

Request for evidence — air carrier

8 Before permitting a person to board an aircraft for a flight that the air carrier operates, the air carrier must request that the person provide

- (a)** evidence of COVID-19 vaccination demonstrating that they are a fully vaccinated person;
- (b)** evidence that they are a person referred to in paragraph 4(2)(a) or (b); or
- (c)** evidence that they are a person referred to in paragraph 4(2)(c) or any of subparagraphs 4(2)(d)(i) to (iv) or (e)(i) to (vii) and that they have received a result for a COVID-19 molecular test or a COVID-19 antigen test.

Provision of evidence

9 A person must, at the request of an air carrier, provide to the air carrier the evidence referred to in paragraph 8(a), (b) or (c).

Evidence of vaccination — elements

10 (1) Evidence of COVID-19 vaccination must be evidence issued by a non-governmental entity that is authorized to issue the evidence of COVID-19 vaccination in the jurisdiction in which the vaccine was administered, by a government or by an entity authorized by a government, and must contain the following information:

- (a)** the name of the person who received the vaccine;
- (b)** the name of the government or of the entity;
- (c)** the brand name or any other information that identifies the vaccine that was administered; and

Conservation

(2) Il conserve le registre pendant au moins douze mois après la date de sa création.

Demande du ministre

(3) Il met le registre à la disposition du ministre à la demande de celui-ci.

Copies des demandes

7 (1) Le transporteur aérien conserve une copie de chaque demande présentée pendant au moins quatre-vingt-dix jours après la date de délivrance du document visé au paragraphe 5(1) ou celle du refus de le délivrer.

Demande du ministre

(2) Il met les copies à la disposition du ministre à la demande de celui-ci.

Demande de présenter la preuve — transporteur aérien

8 Avant de permettre à une personne de monter à bord de l'aéronef pour un vol qu'il effectue, le transporteur aérien est tenu de demander à la personne de présenter, selon le cas :

- a)** la preuve de vaccination contre la COVID-19 établissant qu'elle est une personne entièrement vaccinée;
- b)** la preuve qu'elle est visée aux alinéas 4(2)a) ou b);
- c)** la preuve qu'elle est visée à l'alinéa 4(2)c) ou à l'un des sous-alinéas 4(2)d)(i) à (iv) et e)(i) à (vii) et qu'elle a obtenu le résultat d'un essai moléculaire relatif à la COVID-19 ou d'un essai antigénique relatif à la COVID-19.

Présentation de la preuve

9 Toute personne est tenue de présenter au transporteur aérien, sur demande de celui-ci, la preuve visée aux alinéas 8a), b) ou c).

Preuve de vaccination — éléments

10 (1) La preuve de vaccination contre la COVID-19 est délivrée par une entité non gouvernementale ayant la compétence pour la délivrer dans le territoire où le vaccin contre la COVID-19 a été administré, par un gouvernement ou par une entité autorisée par un gouvernement et comprend les renseignements suivants :

- a)** les prénom et nom de la personne qui a reçu le vaccin;
- b)** le nom du gouvernement ou de l'entité;
- c)** la marque nominative ou tout autre renseignement permettant d'identifier le vaccin qui a été administré;

(d) the dates on which the vaccine was administered or, if the evidence is one document issued for both doses and the document specifies only the date on which the most recent dose was administered, that date.

Evidence of vaccination — translation

(2) The evidence of COVID-19 vaccination must be in English or French and any translation into English or French must be a certified translation.

Result of COVID-19 test

11 (1) A result for a COVID-19 molecular test or a COVID-19 antigen test is a result described in subparagraph 4(2)(c)(i), (ii) or (iii).

Evidence — molecular test

(2) Evidence of a result for a COVID-19 molecular test must include the following:

- (a)** the name and date of birth of the person from whom the specimen was collected for the test;
- (b)** the name and civic address of the accredited laboratory or the testing provider that performed or observed the test and verified the result;
- (c)** the date the specimen was collected and the test method used; and
- (d)** the test result.

Evidence — antigen test

(3) Evidence of a result for a COVID-19 antigen test must include the following:

- (a)** the name and date of birth of the person from whom the specimen was collected for the test;
- (b)** the name and civic address of the accredited laboratory or the testing provider that performed or observed the test and verified the result;
- (c)** the date the specimen was collected and the test method used; and
- (d)** the test result.

Person — paragraph 4(2)(a)

12 (1) Evidence that the person is a person referred to in paragraph 4(2)(a) must be

- (a)** a travel itinerary or boarding pass that shows that the initial scheduled departure time of the flight to an aerodrome in Canada is not more than 24 hours after the departure time of a flight taken by the person to Canada from any other country; and

d) les dates auxquelles le vaccin a été administré ou, dans le cas où la preuve est un document unique qui est délivré pour deux doses et qui ne mentionne que la date à laquelle la dernière dose a été administrée, cette date.

Preuve de vaccination — traduction

(2) La preuve de vaccination contre la COVID-19 doit être en français ou en anglais et, s'il s'agit d'une traduction en français ou en anglais, celle-ci est certifiée conforme.

Résultat d'un essai COVID-19

11 (1) Le résultat d'un essai moléculaire relatif à la COVID-19 ou d'un essai antigénique relatif à la COVID-19 est un résultat visé aux sous-alinéas 4(2)c)(i), (ii) ou (iii).

Preuve — essai moléculaire

(2) La preuve du résultat d'un essai moléculaire relatif à la COVID-19 comprend ce qui suit :

- a)** les prénom, nom et date de naissance de la personne de laquelle l'échantillon a été prélevé;
- b)** le nom et l'adresse municipale du laboratoire accrédité, ou du fournisseur de services d'essais, qui a effectué ou observé l'essai et qui a vérifié le résultat;
- c)** la date à laquelle l'échantillon a été prélevé et le procédé utilisé;
- d)** le résultat de l'essai.

Preuve — essai antigénique

(3) La preuve du résultat d'un essai antigénique relatif à la COVID-19 comprend ce qui suit :

- a)** les prénom, nom et date de naissance de la personne de laquelle l'échantillon a été prélevé;
- b)** le nom et l'adresse municipale du laboratoire accrédité, ou du fournisseur de services d'essais, qui a effectué ou observé l'essai et qui a vérifié le résultat;
- c)** la date à laquelle l'échantillon a été prélevé et le procédé utilisé;
- d)** le résultat de l'essai.

Personne visée à l'alinéa 4(2)a)

12 (1) La preuve qui établit qu'une personne est visée à l'alinéa 4(2)a) comprend les éléments suivants :

- a)** un itinéraire de voyage ou une carte d'embarquement qui indique que l'heure prévue initialement de départ du vol à destination d'un aéroport au Canada est au plus tard vingt-quatre heures après l'heure de départ du vol que la personne a pris en partance de tout autre pays à destination du Canada;

(b) their passport or other travel document issued by their country of citizenship or nationality.

Person — paragraph 4(2)(b)

(2) Evidence that the person is a person referred to in paragraph 4(2)(b) must be

(a) a travel itinerary or boarding pass that shows that the initial scheduled departure time of the flight to an aerodrome in Canada is not more than 24 hours after the departure time of the flight taken by the person to Canada from any other country; and

(b) a document entitled “Confirmation of Permanent Residence” issued by the Department of Citizenship and Immigration that confirms that the person became a permanent resident on entry to Canada after the flight taken by the person to Canada from any other country.

Person — paragraph 4(2)(c)

(3) Evidence that the person is a person referred to in paragraph 4(2)(c) must be

(a) a travel itinerary or boarding pass that shows that the person is boarding an aircraft for a flight to a country other than Canada or to an aerodrome in Canada for the purpose of boarding an aircraft for a flight to a country other than Canada; and

(b) their passport or other travel document issued by their country of citizenship or nationality.

Person — subparagraphs 4(2)(d)(i) to (iv)

(4) Evidence that the person is a person referred to in any of subparagraphs 4(2)(d)(i) to (iv) must be a document issued by an air carrier under subsection 5(1) in respect of the flight for which the person is boarding the aircraft or entering the restricted area.

Person — subparagraph 4(2)(e)(i)

(5) Evidence that the person is a person referred to in subparagraph 4(2)(e)(i) must be a document issued by the Minister of Health that indicates that the person was asked to enter Canada for the purpose of assisting in the COVID-19 response.

Person — subparagraph 4(2)(e)(ii)

(6) Evidence that the person is a person referred to in subparagraph 4(2)(e)(ii) must be a document from a government or non-governmental entity that indicates that the person was asked to enter Canada for the purpose of providing emergency services under paragraph 186(t) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*.

b) un passeport ou autre titre de voyage de la personne délivré par son pays de citoyenneté ou de nationalité.

Personne visée à l’alinéa 4(2)b)

(2) La preuve qui établit qu’une personne est visée à l’alinéa 4(2)b) comprend les éléments suivants :

a) un itinéraire de voyage ou une carte d’embarquement qui indique que l’heure prévue initialement de départ du vol à destination d’un aéroport au Canada est au plus tard vingt-quatre heures après l’heure de départ du vol que la personne a pris en partance de tout autre pays à destination du Canada;

b) un document délivré par le ministère de la Citoyenneté et de l’Immigration intitulé « Confirmation de résidence permanente » qui confirme que la personne est devenue résident permanent à son entrée au Canada après le vol qu’elle a pris en partance de tout autre pays à destination du Canada.

Personne visée à l’alinéa 4(2)c)

(3) La preuve qui établit qu’une personne est visée à l’alinéa 4(2)c) comprend les éléments suivants :

a) un itinéraire de voyage ou une carte d’embarquement qui indique que la personne monte à bord d’un aéronef pour un vol à destination de tout autre pays que le Canada ou qu’elle monte à bord d’un aéronef pour un vol à destination d’un aéroport au Canada dans le but de monter à bord d’un autre aéronef pour un vol à destination de tout autre pays;

b) un passeport ou autre titre de voyage de la personne délivré par son pays de citoyenneté ou de nationalité.

Personne visée à l’un des sous-alinéas 4(2)d)(i) à (iv)

(4) La preuve qui établit qu’une personne est visée à l’un des sous-alinéas 4(2)d)(i) à (iv) est le document délivré par le transporteur aérien en application du paragraphe 5(1) à l’égard du vol pour lequel la personne monte à bord de l’aéronef ou accède à la zone réglementée.

Personne visée au sous-alinéa 4(2)e)(i)

(5) La preuve qui établit qu’une personne est visée au sous-alinéa 4(2)e)(i) est un document délivré par le ministre de la Santé indiquant que la personne s’est fait demander d’entrer au Canada afin de participer aux efforts de lutte contre la COVID-19.

Personne visée au sous-alinéa 4(2)e)(ii)

(6) La preuve qui établit qu’une personne est visée au sous-alinéa 4(2)e)(ii) est un document délivré par un gouvernement ou une entité non gouvernementale qui indique que la personne s’est fait demander d’entrer au Canada afin d’offrir des services d’urgences en vertu de l’alinéa 186(t) du *Règlement sur l’immigration et la protection des réfugiés*.

Person — subparagraph 4(2)(e)(iii)

(7) Evidence that the person is a person referred to in subparagraph 4(2)(e)(iii) must be a document issued by the Department of Citizenship and Immigration that confirms that the person has been recognized as a Convention refugee or a person in similar circumstances to those of a Convention refugee within the meaning of subsection 146(1) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*.

Person — subparagraph 4(2)(e)(iv)

(8) Evidence that the person is a person referred to in subparagraph 4(2)(e)(iv) must be a document issued by the Department of Citizenship and Immigration that confirms that the person entered Canada as a protected temporary resident under subsection 151.1(2) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*.

Person — subparagraph 4(2)(e)(v)

(9) Evidence that the person is a person referred to in subparagraph 4(2)(e)(v) must be their passport containing a valid diplomatic, consular, official or special representative acceptance issued by the Chief of Protocol for the Department of Foreign Affairs, Trade and Development.

Person — subparagraph 4(2)(e)(vi)

(10) Evidence that the person is a person referred to in subparagraph 4(2)(e)(vi) must be the person's D-1, O-1 or C-1 visa.

Person — subparagraph 4(2)(e)(vii)

(11) Evidence that the person is a person referred to in subparagraph 4(2)(e)(vii) must be

(a) in the case of a diplomatic courier, the official document confirming their status referred to in Article 27 of the Vienna Convention on Diplomatic Relations, as set out in Schedule I to the *Foreign Missions and International Organizations Act*; and

(b) in the case of a consular courier, the official document confirming their status referred to in Article 35 of the Vienna Convention on Consular Relations, as set out in Schedule II to the *Foreign Missions and International Organizations Act*.

False or misleading information

13 (1) A person must not submit a request referred to in section 5 that contains information that they know to be false or misleading.

False or misleading evidence

(2) A person must not provide evidence that they know to be false or misleading.

Personne visée au sous-alinéa 4(2)e)(iii)

(7) La preuve qui établit qu'une personne est visée au sous-alinéa 4(2)e)(iii) est un document délivré par le ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration qui confirme que la personne s'est vu reconnaître comme réfugié au sens de la Convention ou était dans une situation semblable à celui-ci au sens du paragraphe 146(1) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*.

Personne visée au sous-alinéa 4(2)e)(iv)

(8) La preuve qui établit qu'une personne est visée au sous-alinéa 4(2)e)(iv) est un document délivré par le ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration qui confirme que la personne est entrée au Canada à titre de résident temporaire protégé aux termes du paragraphe 151.1(2) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*.

Personne visée au sous-alinéa 4(2)e)(v)

(9) La preuve qui établit qu'une personne est visée au sous-alinéa 4(2)e)(v) est le passeport de la personne contenant une acceptation valide l'autorisant à occuper un poste en tant qu'agent diplomatique ou consulaire, ou en tant que représentant officiel ou spécial, délivrée par le chef du protocole du ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement.

Personne visée au sous-alinéa 4(2)e)(vi)

(10) La preuve qui établit qu'une personne est visée au sous-alinéa 4(2)e)(vi) est le visa D-1, O-1 ou C-1 de la personne.

Personne visée au sous-alinéa 4(2)e)(vii)

(11) La preuve qui établit qu'une personne est visée au sous-alinéa 4(2)e)(vii) est :

a) dans le cas d'un courrier diplomatique, le document officiel attestant sa qualité mentionné à l'article 27 de la Convention de Vienne sur les relations diplomatiques, telle qu'elle figure à l'annexe I de la *Loi sur les missions étrangères et les organisations internationales*;

b) dans le cas d'un courrier consulaire, le document officiel attestant sa qualité mentionné à l'article 35 de la Convention de Vienne sur les relations consulaires, telle qu'elle figure à l'annexe II de la *Loi sur les missions étrangères et les organisations internationales*.

Renseignements faux ou trompeurs

13 (1) Il est interdit à toute personne de présenter une demande visée à l'article 5 qui comporte des renseignements, les sachant faux ou trompeurs.

Preuve fautive ou trompeuse

(2) Il est interdit à toute personne de présenter une preuve, la sachant fautive ou trompeuse.

Notice to Minister – information

14 (1) An air carrier that has reason to believe that a person has submitted a request referred to in section 5 that contains information that is likely to be false or misleading must notify the Minister of the following not more than 72 hours after receiving the request:

- (a) the person's name and contact information;
- (b) the date and number of the person's flight; and
- (c) the reason why the air carrier believes that the information is likely to be false or misleading.

Notice to Minister – evidence

(2) An air carrier that has reason to believe that a person has provided evidence that is likely to be false or misleading must notify the Minister of the following not more than 72 hours after the provision of the evidence:

- (a) the person's name and contact information;
- (b) the date and number of the person's flight; and
- (c) the reason why the air carrier believes that the evidence is likely to be false or misleading.

Prohibition – air carrier

15 An air carrier must not permit a person to board an aircraft for a flight that the air carrier operates if the person does not provide the evidence they are required to provide under section 9.

Record keeping – air carrier

16 (1) An air carrier must keep a record of the following information in respect of a person each time the person is denied permission to board an aircraft for a flight under section 15:

- (a) the person's name and contact information, including the person's home address, telephone number and email address;
- (b) the date and flight number;
- (c) the reason why the person was denied permission to board the aircraft; and
- (d) whether the person had been issued a document under subsection 5(1) in respect of the flight.

Retention

(2) The air carrier must retain the record for a period of at least 12 months after the date of the flight.

Avis au ministre – renseignements

14 (1) Le transporteur aérien qui a des raisons de croire qu'une personne lui a présenté une demande visée à l'article 5 qui comporte des renseignements susceptibles d'être faux ou trompeurs en avise le ministre, au plus tard soixante-douze heures après la réception de la demande et l'avis comprend les éléments suivants :

- a) les prénom, nom et coordonnées de la personne;
- b) les date et numéro de son vol;
- c) le motif pour lequel le transporteur aérien croit que ces renseignements sont susceptibles d'être faux ou trompeurs.

Avis au ministre – preuve

(2) Le transporteur aérien qui a des raisons de croire qu'une personne lui a présenté une preuve susceptible d'être fautive ou trompeuse en avise le ministre, au plus tard soixante-douze heures après la présentation de la preuve et l'avis comprend les éléments suivants :

- a) les prénom, nom et coordonnées de la personne;
- b) les date et numéro de son vol;
- c) le motif pour lequel le transporteur aérien croit que la preuve est susceptible d'être fautive ou trompeuse.

Interdiction – transporteur aérien

15 Il est interdit au transporteur aérien de permettre à une personne de monter à bord d'un aéronef pour un vol qu'il effectue lorsque la personne ne présente pas la preuve exigée par l'article 9.

Tenue de registre – transporteur aérien

16 (1) Le transporteur aérien consigne dans un registre les renseignements ci-après à l'égard d'une personne chaque fois qu'elle s'est vu refuser de monter à bord d'un aéronef pour un vol en application de l'article 15 :

- a) les prénom, nom et coordonnées de la personne, y compris son adresse de résidence, son numéro de téléphone et son adresse de courriel;
- b) les dates et numéro du vol;
- c) le motif pour lequel la personne s'est vu refuser de monter à bord de l'aéronef;
- d) si la personne s'est vu délivrer un document, en application du paragraphe 5(1), à l'égard du vol.

Conservation

(2) Il conserve le registre pendant au moins douze mois après la date du vol.

Ministerial request

(3) The air carrier must make the record available to the Minister on request.

Policy Respecting Mandatory Vaccination

Application

17 Sections 18 to 22 apply to

- (a)** the operator of an aerodrome listed in Schedule 1;
- (b)** an air carrier operating a flight departing from an aerodrome listed in Schedule 1, other than an air carrier who operates a commercial air service under Subpart 1 of Part VII of the Regulations; and
- (c)** NAV CANADA.

Definition of relevant person

18 (1) For the purposes of sections 19 to 22, **relevant person**, in respect of an entity referred to in section 17, means a person whose duties involve an activity described in subsection (2) and who is

- (a)** an employee of the entity;
- (b)** an employee of the entity's contractor or agent or mandatary;
- (c)** a person hired by the entity to provide a service;
- (d)** the entity's lessee or an employee of the entity's lessee, if the property that is subject to the lease is part of aerodrome property; or
- (e)** a person permitted by the entity to access aerodrome property or, in the case of NAV CANADA, a location where NAV CANADA provides civil air navigation services.

Activities

(2) For the purposes of subsection (1), the activities are

- (a)** conducting or directly supporting activities that are related to aerodrome operations or commercial flight operations — such as aircraft refuelling services, aircraft maintenance and repair services, baggage handling services, supply services for the operator of an aerodrome, an air carrier or NAV CANADA, fire prevention services, runway and taxiway maintenance services or de-icing services — and that take place on aerodrome property or at a location where NAV CANADA provides civil air navigation services;
- (b)** interacting in-person on aerodrome property with a person who intends to board an aircraft for a flight;

Demande du ministre

(3) Il met le registre à la disposition du ministre à la demande de celui-ci.

Politique à l'égard de la vaccination obligatoire

Application

17 Les articles 18 à 22 s'appliquent :

- a)** à l'exploitant d'un aérodrome visé à l'annexe 1;
- b)** au transporteur aérien qui effectue un vol en partance d'un aérodrome visé à l'annexe 1, à l'exception de l'exploitant d'un service aérien commercial visé à la sous-partie 1 de la partie VII du Règlement;
- c)** à NAV CANADA.

Définition de personne concernée

18 (1) Pour l'application des articles 19 à 22, **personne concernée** s'entend, à l'égard d'une entité visée à l'article 17, de toute personne dont les tâches concernent une activité visée au paragraphe (2) et qui, selon le cas :

- a)** est un employé de l'entité;
- b)** est un employé d'un entrepreneur ou d'un mandataire de l'entité;
- c)** est embauchée par l'entité pour offrir un service;
- d)** est un locataire de l'entité ou un employé d'un locataire de l'entité, si les lieux faisant l'objet du bail font partie des terrains de l'aérodrome;
- e)** a l'autorisation de l'entité pour accéder aux terrains de l'aérodrome ou, dans le cas de NAV CANADA, à un emplacement où celle-ci fournit des services de navigation aérienne civile.

Activités

(2) Pour l'application du paragraphe (1), les activités sont :

- a)** la conduite d'activités qui sont liées à l'exploitation de l'aérodrome ou des vols commerciaux — telles que les services de ravitaillement en carburant des avions, les services d'entretien et de réparation des avions, les services de manutention des bagages, les services d'approvisionnement fournis à l'exploitant d'un aérodrome, à un transporteur aérien ou à NAV CANADA, les services de prévention des incendies, les services d'entretien des pistes et des voies de circulation et les services de dégivrage — qui se déroulent sur les terrains de l'aérodrome ou à un emplacement où NAV CANADA fournit des services de navigation aérienne civile, ainsi que le soutien direct à de telles activités;

(c) engaging in tasks, on aerodrome property or at a location where NAV CANADA provides civil air navigation services, that are intended to reduce the risk of transmission of the virus that causes COVID-19; and

(d) accessing a restricted area at an aerodrome listed in Schedule 1.

Comprehensive policy — operators of aerodromes

19 (1) The operator of an aerodrome must establish and implement a comprehensive policy respecting mandatory COVID-19 vaccination in accordance with subsection (2).

Policy — content

(2) The policy must

(a) require that a person who is 12 years and four months of age or older be a fully vaccinated person before accessing aerodrome property, unless they are a person

(i) who intends to board an aircraft for a flight that an air carrier operates,

(ii) who does not intend to board an aircraft for a flight and who is accessing aerodrome property for leisure purposes or to accompany a person who intends to board an aircraft for a flight,

(iii) who is the holder of an employee identification document issued by a department or departmental corporation listed in Schedule 2 or a member identification document issued by the Canadian Forces, or

(iv) who is delivering equipment or providing services within a restricted area that are urgently needed and critical to aerodrome operations and who has obtained an authorization from the operator of the aerodrome before doing so;

(b) despite paragraph (a), allow a person who is subject to the policy and who is not a fully vaccinated person to access aerodrome property if the person has not completed a COVID-19 vaccine dosage regimen due to a medical contraindication or their sincerely held religious belief;

(c) provide for a procedure for verifying evidence provided by a person referred to in paragraph (b) that demonstrates that the person has not completed a COVID-19 vaccine dosage regimen due to a medical contraindication or their sincerely held religious belief;

b) l'interaction en présentiel sur les terrains de l'aérodrome avec quiconque a l'intention de monter à bord d'un aéronef pour un vol;

c) l'exécution, sur les terrains de l'aérodrome ou à un emplacement où NAV CANADA fournit des services de navigation aérienne civile, de tâches qui ont pour but de réduire le risque de transmission du virus de la COVID-19;

d) l'accès à une zone réglementée d'un aérodrome visé à l'annexe 1.

Politique globale — exploitant d'un aérodrome

19 (1) L'exploitant d'un aérodrome établit et met en œuvre une politique globale à l'égard de la vaccination obligatoire contre la COVID-19 qui est conforme au paragraphe (2).

Politique — contenu

(2) La politique de vaccination doit, à la fois :

a) exiger que toute personne âgée de douze ans et quatre mois ou plus soit une personne entièrement vaccinée pour pouvoir accéder aux terrains de l'aérodrome, sauf dans les cas suivants :

(i) elle a l'intention de monter à bord d'un aéronef pour un vol qu'un transporteur aérien effectue,

(ii) elle n'a pas l'intention de monter à bord d'un aéronef pour un vol et accède aux terrains de l'aérodrome à des fins de loisirs ou pour accompagner une personne qui a l'intention de monter à bord d'un aéronef pour un vol,

(iii) elle est titulaire d'une pièce d'identité d'employé délivrée par un ministère ou un établissement public visé à l'annexe 2 ou d'une pièce d'identité de membre délivrée par les Forces canadiennes,

(iv) elle livre des équipements ou fournit des services dans une zone réglementée, lesquels sont essentiels aux activités de l'aérodrome et dont on a un besoin urgent, et a obtenu une autorisation préalable de l'exploitant d'un aérodrome pour ce faire;

b) malgré l'alinéa a), permettre à la personne assujettie à la politique qui n'est pas une personne entièrement vaccinée d'accéder aux terrains de l'aérodrome si celle-ci n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19 en raison d'une contre-indication médicale ou de sa croyance religieuse sincère;

c) prévoir une procédure permettant de vérifier la preuve présentée par la personne visée à l'alinéa b) établissant qu'elle n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19 en raison d'une contre-indication médicale ou de sa croyance religieuse sincère;

(d) provide for a procedure for issuing to a person whose evidence has been verified under the procedure referred to in paragraph (c) a document confirming that they are a person referred to in paragraph (b);

(e) provide for a procedure that ensures that a person subject to the policy provides, on request, the following evidence before accessing aerodrome property:

(i) in the case of a fully vaccinated person, the evidence of COVID-19 vaccination referred to in section 10, and

(ii) in the case of a person referred to in paragraph (d), the document issued to the person under the procedure referred to in that paragraph;

(f) provide for a procedure that allows a person to whom sections 24 to 33 apply — other than a person referred to in subsection 27(2) — who is a fully vaccinated person or a person referred to in paragraph (b) and who is unable to provide the evidence referred to in paragraph (e) to temporarily access aerodrome property if they provide a declaration confirming that they are a fully vaccinated person or that they have been issued a document under the procedure referred to in paragraph (d);

(g) provide for a procedure that ensures that a person referred to in paragraph (d) is tested for COVID-19 at least twice every week;

(h) provide for a procedure that ensures that a person who receives a positive result for a COVID-19 test taken under the procedure referred to in paragraph (g) is prohibited from accessing aerodrome property until the end of the period for which the public health authority of the province or territory in which the aerodrome is located requires them to isolate after receiving a positive result; and

(i) provide for a procedure that ensures that a person referred to in paragraph (h) who undergoes a COVID-19 molecular test is exempt from the procedure referred to in paragraph (g) for a period of 180 days after the person received a positive result from that test.

Medical contraindication

(3) For the purposes of paragraphs (2)(c) and (d), the policy must provide that a document is to be issued to a person confirming that they did not complete a COVID-19 vaccine dosage regimen on the basis of a medical contraindication only if they provide a medical certificate from a medical doctor or nurse practitioner who is licensed to practise in Canada certifying that the person cannot complete a COVID-19 vaccination regimen due to a medical

d) prévoir une procédure permettant de délivrer à la personne dont la preuve a été vérifiée aux termes de la procédure visée à l'alinéa c), un document qui confirme qu'elle est visée à l'alinéa b);

e) prévoir une procédure permettant de veiller à ce que la personne assujettie à la politique présente sur demande la preuve ci-après avant d'accéder aux terrains de l'aérodrome :

(i) dans le cas d'une personne entièrement vaccinée, la preuve de vaccination contre la COVID-19 visée à l'article 10,

(ii) dans le cas d'une personne visée à l'alinéa d), le document qui lui a été délivré en application de cet alinéa;

f) prévoir une procédure permettant à la personne assujettie aux articles 24 à 33, à l'exception de celle visée au paragraphe 27(2), qui est une personne entièrement vaccinée ou une personne visée à l'alinéa b) et qui n'est pas en mesure de présenter la preuve visée à l'alinéa e) d'accéder temporairement aux terrains de l'aérodrome si elle présente une déclaration confirmant qu'elle est une personne entièrement vaccinée ou qu'elle s'est vu délivrer un document en application de la procédure visée à l'alinéa d);

g) prévoir une procédure permettant de veiller à ce que la personne visée à l'alinéa d) se soumette à un essai relatif à la COVID-19 au moins deux fois par semaine;

h) prévoir une procédure permettant de veiller à ce qu'il soit interdit à la personne qui reçoit un résultat positif à un essai relatif à la COVID-19 réalisé conformément à la procédure visée à l'alinéa g) d'accéder aux terrains de l'aérodrome jusqu'à la fin de la période d'isolement exigée, à la suite de la réception d'un résultat positif, par l'autorité sanitaire de la province ou du territoire où est situé l'aérodrome;

i) prévoir une procédure permettant de veiller à ce que la personne visée à l'alinéa h) qui se soumet à un essai moléculaire relatif à la COVID-19 soit exemptée de la procédure visée à l'alinéa g) pour la période de cent quatre-vingts jours suivant la réception d'un résultat positif à cet essai.

Contre-indication médicale

(3) Pour l'application des alinéas (2)c) et d), la politique doit prévoir que le document confirmant qu'une personne n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19, pour le motif de contre-indication médicale, ne soit délivré à la personne que si celle-ci soumet un certificat médical délivré par un médecin ou un infirmier praticien autorisé à pratiquer au Canada qui atteste que la personne ne peut pas suivre de protocole vaccinal complet

condition and specifying whether the condition is permanent or temporary.

Religious belief

(4) For the purposes of paragraphs (2)(c) and (d), the policy must provide that a document is to be issued to a person confirming that they did not complete a COVID-19 vaccine dosage regimen on the basis of their sincerely held religious belief only if they submit a statement sworn or affirmed by them attesting that they have not completed a COVID-19 vaccination regimen due to their sincerely held religious belief.

Canadian Human Rights Act

(5) For the purposes of paragraphs (2)(c) and (d), in the case of an employee of the operator of an aerodrome or a person hired by the operator of an aerodrome to provide a service, the policy must provide that a document is to be issued to the employee or person confirming that they did not complete a COVID-19 vaccine dosage regimen on the basis of their sincerely held religious belief only if the operator of the aerodrome is obligated to accommodate them on that basis under the *Canadian Human Rights Act* by issuing such a document.

Applicable legislation

(6) For the purposes of paragraphs (2)(c) and (d), in the following cases, the policy must provide that a document is to be issued to the employee confirming that they did not complete a COVID-19 vaccine dosage regimen on the basis of their sincerely held religious belief only if they would be entitled to such an accommodation on that basis under applicable legislation:

- (a)** in the case of an employee of the operator of an aerodrome's contractor or agent or mandatary; and
- (b)** in the case of an employee of the operator of an aerodrome's lessee, if the property that is subject to the lease is part of aerodrome property.

Comprehensive policy — air carriers and NAV CANADA

20 Section 21 does not apply to an air carrier or NAV CANADA if that entity

- (a)** establishes and implements a comprehensive policy respecting mandatory COVID-19 vaccination in accordance with paragraphs 21(2)(a) to (h) and subsections 21(3) to (6); and
- (b)** has procedures in place to ensure that while a relevant person is carrying out their duties related to commercial flight operations, no in-person interactions

contre la COVID-19 en raison d'une condition médicale et qui précise si cette condition est permanente ou temporaire.

Croyance religieuse

(4) Pour l'application des alinéas (2)c) et d), la politique doit prévoir que le document confirmant qu'une personne n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19, pour le motif de croyance religieuse sincère de la personne, ne soit délivré à la personne que si celle-ci fournit une déclaration sous serment ou une affirmation solennelle attestant qu'elle n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19 en raison de sa croyance religieuse sincère.

Loi canadienne sur les droits de la personne

(5) Pour l'application des alinéas (2)c) et d), dans le cas de l'employé de l'exploitant d'un aérodrome ou de la personne qui est embauchée par l'exploitant d'un aérodrome pour offrir un service, la politique doit prévoir que le document confirmant qu'une personne n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19, pour le motif de croyance religieuse sincère de l'employé ou de la personne, ne soit délivré à la personne que si l'exploitant d'un aérodrome a l'obligation de prendre une telle mesure d'adaptation pour ce motif aux termes de la *Loi canadienne sur les droits de la personne*.

Législation applicable

(6) Pour l'application des alinéas (2)c) et d), dans les cas ci-après, la politique doit prévoir que le document confirmant qu'une personne n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19, pour le motif de croyance religieuse sincère de la personne, n'est délivré à la personne que si celle-ci a droit à une telle mesure d'adaptation pour ce motif aux termes de la législation applicable :

- a)** le cas de l'employé d'un entrepreneur ou d'un mandataire de l'exploitant d'un aérodrome;
- b)** le cas de l'employé d'un locataire de l'exploitant d'un aérodrome, si les lieux faisant l'objet du bail font partie des terrains de l'aérodrome.

Politique globale — transporteur aérien et NAV CANADA

20 L'article 21 ne s'applique pas au transporteur aérien ou à NAV CANADA, si cette entité :

- a)** d'une part, établit et met en œuvre une politique globale à l'égard de la vaccination obligatoire contre la COVID-19 qui est conforme aux alinéas 21(2)a) à h) et aux paragraphes 21(3) à (6);
- b)** d'autre part, possède des procédures permettant de veiller à ce que la personne concernée lors de l'exécution de ses tâches liées à l'exploitation de vols

occur between the relevant person and an unvaccinated person who has not been issued a document under the procedure referred to in paragraph 21(2)(d) and who is

- (i) an employee of the entity,
- (ii) an employee of the entity's contractor or agent or mandatary,
- (iii) a person hired by the entity to provide a service, or
- (iv) the entity's lessee or an employee of the entity's lessee, if the property that is subject to the lease is part of aerodrome property.

Targeted policy — air carriers and NAV CANADA

21 (1) An air carrier or NAV CANADA must establish and implement a targeted policy respecting mandatory COVID-19 vaccination in accordance with subsection (2).

Policy — content

(2) The policy must

- (a) require that a relevant person, other than the holder of an employee identification document issued by a department or departmental corporation listed in Schedule 2 or a member identification document issued by the Canadian Forces, be a fully vaccinated person before accessing aerodrome property or, in the case of NAV CANADA, a location where NAV CANADA provides civil air navigation services;
- (b) despite paragraph (a), allow a relevant person who is subject to the policy and who is not a fully vaccinated person to access aerodrome property or, in the case of NAV CANADA, a location where NAV CANADA provides civil air navigation services, if the relevant person has not completed a COVID-19 vaccine dosage regimen due to a medical contraindication or their sincerely held religious belief;
- (c) provide for a procedure for verifying evidence provided by a relevant person referred to in paragraph (b) that demonstrates that the relevant person has not completed a COVID-19 vaccine dosage regimen due to a medical contraindication or their sincerely held religious belief;
- (d) provide for a procedure for issuing to a relevant person whose evidence has been verified under the procedure referred to in paragraph (c) a document confirming that they are a relevant person referred to in paragraph (b);

commerciaux n'ait aucune interaction en personne avec toute personne non vaccinée qui ne s'est pas vu délivrer un document en application de l'alinéa 21(2)d) et qui est :

- (i) un employé de l'entité,
- (ii) un employé d'un entrepreneur ou d'un mandataire de l'entité,
- (iii) une personne qui est embauchée par l'entité pour offrir un service,
- (iv) un locataire de l'entité ou un employé d'un locataire de l'entité, si les lieux faisant l'objet du bail fait partie des terrains de l'aérodrome.

Politique ciblée — transporteur aérien et NAV CANADA

21 (1) Le transporteur aérien ou NAV CANADA établit et met en œuvre une politique ciblée à l'égard de la vaccination obligatoire contre la COVID-19 qui est conforme au paragraphe (2).

Politique — contenu

(2) La politique de vaccination doit :

- a) exiger que toute personne concernée, à l'exception du titulaire d'une pièce d'identité d'employé délivrée par un ministère ou un établissement public visé à l'annexe 2 ou d'une pièce d'identité de membre délivrée par les Forces canadiennes, soit une personne entièrement vaccinée pour pouvoir accéder aux terrains de l'aérodrome ou, dans le cas de NAV CANADA, à un emplacement où NAV CANADA fournit des services de navigation aérienne civile;
- b) malgré l'alinéa a), permettre à la personne concernée assujettie à la politique qui n'est pas une personne entièrement vaccinée d'accéder aux terrains de l'aérodrome ou, dans le cas de NAV CANADA, à un emplacement où NAV CANADA fournit des services de navigation aérienne civile si celle-ci n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19 en raison d'une contre-indication médicale ou de sa croyance religieuse sincère;
- c) prévoir une procédure permettant de vérifier la preuve présentée par la personne concernée visée à l'alinéa b) établissant qu'elle n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19 en raison d'une contre-indication médicale ou de sa croyance religieuse sincère;
- d) prévoir une procédure permettant de délivrer à la personne concernée dont la preuve a été vérifiée aux termes de la procédure visée à l'alinéa c), un document qui confirme qu'elle est visée à l'alinéa b);

(e) provide for a procedure that ensures that a relevant person subject to the policy provides, on request, the following evidence before accessing aerodrome property:

(i) in the case of a fully vaccinated person, the evidence of COVID-19 vaccination referred to in section 10, and

(ii) in the case of a relevant person referred to in paragraph (d), the document issued to the relevant person under the procedure referred to in that paragraph;

(f) provide for a procedure that ensures that a relevant person referred to in paragraph (d) is tested for COVID-19 at least twice every week;

(g) provide for a procedure that ensures that a relevant person who receives a positive result for a COVID-19 test under the procedure referred to in paragraph (f) is prohibited from accessing aerodrome property until the end of the period for which the public health authority of the province or territory in which the aerodrome is located requires them to isolate after receiving a positive test result;

(h) provide for a procedure that ensures that a relevant person referred to in paragraph (g) who undergoes a COVID-19 molecular test is exempt from the procedure referred to in paragraph (f) for a period of 180 days after the relevant person received a positive result from that test;

(i) set out procedures for reducing the risk that a relevant person will be exposed to the virus that causes COVID-19 due to an in-person interaction, occurring on aerodrome property or at a location where NAV CANADA provides civil air navigation services, with an unvaccinated person who has not been issued a document under the procedure referred to in paragraph (d) and who is a person referred to in any of subparagraphs 20(b)(i) to (iv), which procedures may include protocols related to

(i) the vaccination of persons, other than relevant persons, who access aerodrome property or a location where NAV CANADA provides civil air navigation services,

(ii) physical distancing and the wearing of masks, and

(iii) reducing the frequency and duration of in-person interactions;

(j) establish a procedure for collecting the following information with respect to an in-person interaction related to commercial flight operations between a

e) prévoir une procédure permettant de veiller à ce que la personne concernée assujettie à la politique présente sur demande la preuve ci-dessous avant d'accéder aux terrains de l'aérodrome :

(i) dans le cas d'une personne entièrement vaccinée, la preuve de vaccination contre la COVID-19 visée à l'article 10,

(ii) dans le cas d'une personne visée à l'alinéa d), le document qui lui a été délivré en application de cet alinéa;

f) prévoir une procédure permettant de veiller à ce que la personne concernée visée à l'alinéa d) se soumette à un essai relatif à la COVID-19 au moins deux fois par semaine;

g) prévoir une procédure permettant de veiller à ce qu'il soit interdit à la personne concernée qui reçoit un résultat positif à un essai relatif à la COVID-19 réalisé conformément à la procédure visée à l'alinéa f) d'accéder aux terrains de l'aérodrome jusqu'à la fin de la période d'isolement exigée, à la suite de la réception d'un résultat positif, par l'autorité sanitaire de la province ou du territoire où est situé l'aérodrome;

h) prévoir une procédure permettant de veiller à ce que la personne visée à l'alinéa g) qui se soumet à un essai moléculaire relatif à la COVID-19 soit exemptée de la procédure visée à l'alinéa f) pour une période de cent quatre-vingts jours suivant la réception d'un résultat positif à cet essai;

i) prévoir des procédures visant à réduire le risque d'exposition au virus qui cause la COVID-19 pour les personnes concernées à la suite des interactions en personne, sur les terrains de l'aérodrome ou à un emplacement où NAV CANADA fournit des services de navigation aérienne civile, avec des personnes non vaccinées ne s'étant pas vu délivrer un document aux termes de la procédure visée à l'alinéa d) et qui sont visées à l'un des sous-alinéas 20b)(i) à (iv), ces procédures pouvant comprendre des protocoles à l'égard :

(i) de la vaccination des personnes, autres que les personnes concernées, qui accèdent aux terrains de l'aérodrome ou à un emplacement où NAV CANADA fournit des services de navigation aérienne civile,

(ii) de la distanciation physique et du port du masque,

(iii) de la restriction et de la durée des interactions en personne;

j) établir une procédure pour colliger les renseignements ci-après à l'égard des interactions en personne découlant de l'exploitation de vols commerciaux entre

relevant person and a person referred to in any of subparagraphs 20(b)(i) to (iv) who is unvaccinated and has not been issued a document under the procedure referred to in paragraph (d) or whose vaccination status is unknown:

- (i) the time, date and location of the interaction, and
 - (ii) contact information for the relevant person and the other person;
- (k)** establish a procedure for recording the following information and submitting it to the Minister on request:
- (i) the number of relevant persons who are subject to the entity's policy,
 - (ii) the number of relevant persons who require access to a restricted area,
 - (iii) the number of relevant persons who are fully vaccinated persons and those who are not,
 - (iv) the number of hours during which relevant persons were unable to fulfill their duties related to commercial flight operations due to COVID-19,
 - (v) the number of relevant persons who have been issued a document under the procedure referred to in paragraph (d), the reason for issuing the document and a confirmation that the relevant persons have submitted evidence of COVID-19 tests taken in accordance with the procedure referred to in paragraph (f),
 - (vi) the number of relevant persons who refuse to comply with a requirement referred to in paragraph (a), (f) or (g),
 - (vii) the number of relevant persons who were denied entry to a restricted area because of a refusal to comply with a requirement referred to in paragraph (a), (f) or (g),
 - (viii) the number of persons referred to in subparagraphs 20(b)(i) to (iv) who are unvaccinated and who have not been issued a document under the procedure referred to in paragraph (d), or whose vaccination status is unknown, who have an in-person interaction related to commercial flight operations with a relevant person and a description of any procedures implemented to reduce the risk that a relevant person will be exposed to the virus that causes COVID-19 due to such an interaction, and
 - (ix) the number of instances in which the air carrier or NAV CANADA, as applicable, is made aware that a person with respect to whom information was

une personne concernée et une personne qui est visée à l'un des sous-alinéas 20b)(i) à (iv) qui n'est pas vaccinée et qui ne s'est pas vu délivrer de document aux termes de la procédure visée à l'alinéa d) ou une personne dont le statut de vaccination est inconnu :

- (i) la date, l'heure et l'endroit de l'interaction,
 - (ii) les coordonnées de la personne concernée et de l'autre personne;
- k)** établir une procédure afin de consigner et de transmettre au ministre, à la demande de celui-ci, les renseignements suivants :
- (i) le nombre de personnes concernées qui sont visées par la politique de l'entité,
 - (ii) le nombre de personnes concernées qui doivent accéder aux zones réglementées,
 - (iii) le nombre de personnes concernées qui sont entièrement vaccinées et de celles qui ne le sont pas,
 - (iv) le nombre d'heures au cours desquelles les personnes concernées n'ont pu accomplir leurs tâches liées à l'exploitation de vols commerciaux à cause de la COVID-19,
 - (v) le nombre de personnes concernées qui se sont vu délivrer un document aux termes de la procédure visée à l'alinéa d), la raison invoquée, et une confirmation que ces personnes ont soumis une preuve d'un essai relatif à la COVID-19 réalisé conformément à la procédure visée à l'alinéa f),
 - (vi) le nombre de personnes concernées qui ont refusé de se conformer aux exigences prévues aux alinéas a), f) ou g),
 - (vii) le nombre de personnes concernées qui se sont vu refuser l'accès à une zone réglementée à cause de leur refus de se conformer aux exigences prévues aux alinéas a), f) ou g),
 - (viii) le nombre de personnes visées à l'un des sous-alinéas 20b)(i) à (iv) qui sont non vaccinées et qui ne se sont pas vu délivrer un document aux termes de la procédure visée à l'alinéa d), ou dont le statut de vaccination est inconnu qui interagissent en personne avec des personnes concernées découlant de l'exploitation de vols commerciaux, de même qu'une description des procédures mises en place afin de réduire le risque, pour les personnes concernées, d'exposition au virus qui cause la COVID-19, à la suite de ces interactions,
 - (ix) le nombre d'occasions où le transporteur aérien ou NAV CANADA, selon le cas, a été informé qu'une

collected under paragraph (j) received a positive result for a COVID-19 test, the number of relevant persons tested for COVID-19 as a result of this information, the results of those tests and a description of any impacts on commercial flight operations; and

(l) require the air carrier or NAV CANADA, as applicable, to keep the information referred to in paragraph (k) for a period of at least 12 months after the date that the information was recorded.

Medical contraindication

(3) For the purposes of paragraphs (2)(c) and (d), the policy must provide that a document is to be issued to a relevant person confirming that they did not complete a COVID-19 vaccine dosage regimen on the basis of a medical contraindication only if they provide a medical certificate from a medical doctor or nurse practitioner who is licensed to practise in Canada certifying that the relevant person cannot complete a COVID-19 vaccination regimen due to a medical condition and specifying whether the condition is permanent or temporary.

Religious belief

(4) For the purposes of paragraphs (2)(c) and (d), the policy must provide that a document is to be issued to a relevant person confirming that they did not complete a COVID-19 vaccine dosage regimen on the basis of their sincerely held religious belief only if they submit a statement sworn or affirmed by them attesting that they have not completed a COVID-19 vaccination regimen due to their sincerely held religious belief.

Canadian Human Rights Act

(5) For the purposes of paragraphs (2)(c) and (d), in the case of an employee of an entity or a relevant person hired by an entity to provide a service, the policy must provide that a document is to be issued to the employee or the relevant person confirming that they did not complete a COVID-19 vaccine dosage regimen on the basis of their sincerely held religious belief only if the entity is obligated to accommodate the relevant person on that basis under the *Canadian Human Rights Act* by issuing such a document.

Applicable legislation

(6) For the purposes of paragraphs (2)(c) and (d), in the following cases, the policy must provide that a document is to be issued to the employee confirming that they did not complete a COVID-19 vaccine dosage regimen on the basis of their sincerely held religious belief only if they

personne dont les renseignements ont été colligés aux termes de la procédure visée à l'alinéa j) a reçu un résultat positif à un essai relatif à la COVID-19, le nombre de personnes concernées soumises à un tel essai découlant de cette information, les résultats de ces essais et l'incidence sur l'exploitation de vols commerciaux;

l) exiger que le transporteur aérien ou NAV CANADA, selon le cas, conserve les renseignements visés à l'alinéa k) pour une période d'au moins douze mois après la date à laquelle ils ont été colligés.

Contre-indication médicale

(3) Pour l'application des alinéas (2)c) et d), la politique doit prévoir que le document confirmant qu'une personne concernée n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19, pour le motif de contre-indication médicale, n'est délivré à la personne que si celle-ci soumet un certificat médical délivré par un médecin ou un infirmier praticien autorisé à pratiquer au Canada qui atteste que la personne ne peut pas suivre de protocole vaccinal complet contre la COVID-19 en raison d'une condition médicale et qui précise si cette condition est permanente ou temporaire.

Croyance religieuse

(4) Pour l'application des alinéas (2)c) et d), la politique doit prévoir que le document confirmant qu'une personne concernée n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19, pour le motif de croyance religieuse sincère de la personne, n'est délivré à la personne que si celle-ci fournit une déclaration sous serment ou une affirmation solennelle attestant qu'elle n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19 en raison de sa croyance religieuse sincère.

Loi canadienne sur les droits de la personne

(5) Pour l'application des alinéas (2)c) et d), dans le cas de l'employé de l'exploitant d'un aéroport ou de la personne concernée qui est embauchée par l'exploitant d'un aéroport pour offrir un service, la politique doit prévoir que le document confirmant qu'une personne n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19, pour le motif de croyance religieuse sincère de l'employé ou de la personne, n'est délivré à la personne que si l'exploitant d'un aéroport a l'obligation de prendre une telle mesure d'adaptation pour ce motif aux termes de la *Loi canadienne sur les droits de la personne*.

Législation applicable

(6) Pour l'application des alinéas (2)c) et d), dans les cas ci-après, la politique doit prévoir que le document confirmant qu'une personne n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19, pour le motif de croyance religieuse sincère de la personne, n'est délivré à la personne

would be entitled to such an accommodation on that basis under applicable legislation:

- (a)** in the case of an employee of an entity's contractor or agent or mandatary; and
- (b)** in the case of an employee of an entity's lessee, if the property that is subject to the lease is part of aerodrome property.

Ministerial request — policy

22 (1) The operator of an aerodrome, an air carrier or NAV CANADA must make a copy of the policy referred to in section 19, 20 or 21, as applicable, available to the Minister on request.

Ministerial request — implementation

(2) The operator of an aerodrome, an air carrier or NAV CANADA must make information related to the implementation of the policy referred to in section 19, 20 or 21, as applicable, available to the Minister on request.

Vaccination — Aerodromes in Canada

Application

23 (1) Sections 24 to 33 apply to all of the following persons:

- (a)** subject to paragraph (c), a person entering a restricted area at an aerodrome listed in Schedule 1 from a non-restricted area for a reason other than to board an aircraft for a flight operated by an air carrier;
- (b)** a crew member entering a restricted area at an aerodrome listed in Schedule 1 from a non-restricted area to board an aircraft for a flight operated by an air carrier under Subpart 1, 3, 4 or 5 of Part VII of the Regulations;
- (c)** a person entering a restricted area at an aerodrome listed in Schedule 1 from a non-restricted area to board an aircraft for a flight
 - (i)** only to become a crew member on board another aircraft operated by an air carrier under Subpart 1, 3, 4 or 5 of Part VII of the Regulations,
 - (ii)** after having been a crew member on board an aircraft operated by an air carrier under Subpart 1, 3, 4 or 5 of Part VII of the Regulations, or
 - (iii)** to participate in mandatory training required by an air carrier in relation to the operation of an aircraft operated under Subpart 1, 3, 4 or 5 of Part VII of the Regulations, if the person will be required to return to work as a crew member;

que si celle-ci a droit à une telle mesure d'adaptation pour ce motif aux termes de la législation applicable :

- a)** le cas de l'employé d'un entrepreneur ou d'un mandataire d'une entité;
- b)** le cas de l'employé d'un locataire d'une entité, si les lieux faisant l'objet du bail font partie des terrains de l'aérodrome.

Demande du ministre — politique

22 (1) L'exploitant d'un aérodrome, le transporteur aérien ou NAV CANADA met une copie de la politique visée aux articles 19, 20 ou 21, selon le cas, à la disposition du ministre à la demande de celui-ci.

Demande du ministre — mise en œuvre

(2) L'exploitant d'un aérodrome, le transporteur aérien ou NAV CANADA met l'information à l'égard de la mise en œuvre de la politique visée aux articles 19, 20 ou 21, selon le cas, à la disposition du ministre à la demande de celui-ci.

Vaccination – aérodromes au Canada

Application

23 (1) Les articles 24 à 33 s'appliquent aux personnes suivantes :

- a)** sous réserve de l'alinéa c), la personne qui accède à une zone réglementée d'un aérodrome visé à l'annexe 1 à partir d'une zone non réglementée pour un motif autre que celui de monter à bord d'un aéronef pour un vol effectué par un transporteur aérien;
- b)** le membre d'équipage qui accède à une zone réglementée d'un aérodrome visé à l'annexe 1 à partir d'une zone non réglementée dans le but de monter à bord d'un aéronef pour un vol effectué par un transporteur aérien visé aux sous-parties 1, 3, 4 ou 5 de la partie VII du Règlement;
- c)** la personne qui accède à une zone réglementée d'un aérodrome visé à l'annexe 1 à partir d'une zone non réglementée dans le but de monter à bord d'un aéronef pour un vol :
 - (i)** dans le seul but d'agir à titre d'un membre d'équipage à bord d'un autre aéronef exploité par un transporteur aérien visé aux sous-parties 1, 3, 4 ou 5 de la partie VII du Règlement,
 - (ii)** après avoir agi à titre d'un membre d'équipage à bord d'un aéronef exploité par un transporteur aérien visé aux sous-parties 1, 3, 4 ou 5 de la partie VII du Règlement,

(d) a screening authority at an aerodrome where persons other than passengers are screened or can be screened;

(e) the operator of an aerodrome listed in Schedule 1.

Non-application

(2) Sections 24 to 33 do not apply to any of the following persons:

(a) a child who is less than 12 years and four months of age;

(b) a person who arrives at an aerodrome on board an aircraft following the diversion of their flight for a safety-related reason, such as adverse weather or an equipment malfunction, and who enters a restricted area to board an aircraft for a flight not more than 24 hours after the arrival time of the diverted flight;

(c) a member of emergency response provider personnel who is responding to an emergency;

(d) a peace officer who is responding to an emergency;

(e) the holder of an employee identification document issued by a department or departmental corporation listed in Schedule 2 or a member identification document issued by the Canadian Forces; or

(f) a person who is delivering equipment or providing services within a restricted area that are urgently needed and critical to aerodrome operations and who has obtained an authorization from the operator of the aerodrome before doing so.

Prohibition

24 (1) A person must not enter a restricted area unless they are a fully vaccinated person.

Exception

(2) Subsection (1) does not apply to a person who has been issued a document under the procedure referred to in paragraph 19(2)(d) or 21(2)(d).

Provision of evidence

25 A person must provide to a screening authority or the operator of an aerodrome, on their request,

(a) in the case of a fully vaccinated person, the evidence of COVID-19 vaccination referred to in section 10; and

(iii) afin de suivre une formation obligatoire exigée par un transporteur aérien sur l'exploitation d'un aéronef exploité en application des sous-parties 1, 3, 4 ou 5 de la partie VII du Règlement si elle devra retourner au travail à titre de membre d'équipage;

d) l'administration de contrôle à un aéroport où le contrôle des personnes autres que des passagers est effectué ou peut être effectué;

e) l'exploitant d'un aéroport visé à l'annexe 1.

Non-application

(2) Les articles 24 à 33 ne s'appliquent pas aux personnes suivantes :

a) l'enfant âgé de moins de douze ans et quatre mois;

b) la personne qui arrive à un aéroport à bord d'un aéronef à la suite du déroutement de son vol pour une raison liée à la sécurité, comme le mauvais temps ou un défaut de fonctionnement de l'équipement, et qui accède à une zone réglementée dans le but de monter à bord d'un aéronef pour un vol au plus tard vingt-quatre heures après l'arrivée du vol dérouté;

c) le membre du personnel des fournisseurs de services d'urgence qui répond à une urgence;

d) l'agent de la paix qui répond à une urgence;

e) le titulaire d'une pièce d'identité d'employé délivrée par un ministère ou un établissement public visé à l'annexe 2 ou d'une pièce d'identité de membre délivré par les Forces canadiennes;

f) la personne qui livre des équipements ou fournit des services dans une zone réglementée, lesquels sont essentiels aux activités de l'aéroport et dont on a un besoin urgent, et qui a obtenu une autorisation préalable de l'exploitant d'un aéroport pour ce faire.

Interdiction

24 (1) Il est interdit à toute personne d'accéder à une zone réglementée sauf si elle est une personne entièrement vaccinée.

Exception

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à la personne qui s'est vu délivrer un document en application des alinéas 19(2)d) ou 21(2)d).

Présentation de la preuve

25 Toute personne est tenue de présenter sur demande de l'administration de contrôle ou de l'exploitant d'un aéroport la preuve suivante :

a) dans le cas d'une personne entièrement vaccinée, la preuve de vaccination contre la COVID-19 visée à l'article 10;

(b) in the case of a person who has been issued a document under the procedure referred to in paragraph 19(2)(d) or 21(2)(d), the document issued to the person.

Request for evidence

26 Before permitting a certain number of persons, as specified by the Minister and selected on a random basis, to enter a restricted area, the screening authority must request that each of those persons, when they present themselves for screening at a non-passenger screening checkpoint or a passenger screening checkpoint, provide the evidence referred to in paragraph 25(a) or (b).

Declaration

27 (1) If a person who is a fully vaccinated person or who has been issued a document under the procedure referred to in paragraph 19(2)(d) is unable, following a request to provide evidence under section 26, to provide the evidence, the person may

(a) sign a declaration confirming that they are a fully vaccinated person or that they have been issued a document under the procedure referred to in paragraph 19(2)(d); or

(b) if the person has signed a declaration under paragraph (a) no more than seven days before the day on which the request to provide evidence is made, provide that declaration.

Exception

(2) Subsection (1) does not apply to the holder of a document of entitlement that expires within seven days after the day on which the request to provide evidence under section 26 is made.

Notification to aerodrome operator

(3) If a person signs a declaration referred to in paragraph (1)(a), the screening authority must notify the operator of the aerodrome as soon as feasible of the person's name, the date on which the declaration was signed and, if applicable, the number or identifier of the person's document of entitlement.

Provision of evidence

(4) A person who signed a declaration under paragraph (1)(a) must provide the evidence referred to in paragraph 25(a) or (b) to the operator of the aerodrome within seven days after the day on which the declaration is signed.

Suspension of restricted area access

(5) An operator of an aerodrome must ensure that the restricted area access of a person who does not provide

b) dans le cas d'une personne qui s'est vu délivrer un document en application des alinéas 19(2)d) ou 21(2)d), ce document.

Demande de présenter la preuve

26 Avant de permettre à certaines personnes choisies de façon aléatoire dont le nombre est déterminé par le ministre d'accéder à la zone réglementée, l'administration de contrôle est tenue de demander à chacune de ces personnes, lorsqu'elles se présentent à un point de contrôle des non-passagers pour un contrôle ou à point de contrôle des passagers, de présenter la preuve visée aux alinéas 25a) ou b).

Déclaration

27 (1) La personne qui n'est pas en mesure de présenter la preuve, en réponse à une demande faite en application de l'article 26 et qui est une personne entièrement vaccinée ou qui s'est vu délivrer un document en application de l'alinéa 19(2)d) peut, selon le cas :

a) signer une déclaration confirmant qu'elle est une personne entièrement vaccinée ou qu'elle s'est vu délivrer un document en application de l'alinéa 19(2)d);

b) si elle a signé une déclaration en application de l'alinéa a) dans les sept jours précédant la demande de présenter la preuve, présenter la déclaration signée.

Exception

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas au titulaire d'un document d'autorisation qui expire dans les sept jours suivant la demande de présenter la preuve en application de l'article 26.

Avis à l'exploitant d'un aérodrome

(3) Lorsque la personne signe la déclaration visée à l'alinéa (1)a), l'administration de contrôle avise l'exploitant d'un aérodrome dès que possible des prénom et nom de cette personne ainsi que de la date à laquelle elle a signé la déclaration et, le cas échéant, du numéro ou de l'identifiant de son document d'autorisation.

Présentation de la preuve

(4) La personne qui a signé une déclaration en application de l'alinéa (1)a) présente la preuve visée aux alinéas 25a) ou b) à l'exploitant d'un aérodrome dans les sept jours suivant la signature de la déclaration.

Suspension de l'accès à la zone réglementée

(5) L'exploitant d'un aérodrome veille à ce que l'accès à la zone réglementée de la personne qui ne présente pas la

the evidence within seven days as required under subsection (4) is suspended until the person provides the evidence.

Record keeping — suspension

28 (1) The operator of the aerodrome must keep a record of the following information in respect of a person each time the restricted area access of the person is suspended under subsection 27(5):

- (a) the person's name;
- (b) the number or identifier of the person's document of entitlement, if applicable;
- (c) the date of the suspension; and
- (d) the reason for the suspension.

Retention

(2) The operator must retain the record for a period of at least 12 months after the day on which the record was created.

Ministerial request

(3) The operator of the aerodrome must make the record available to the Minister on request.

Prohibition

29 (1) A screening authority must deny a person entry to a restricted area if, following a request to provide evidence under section 26, the person does not provide the evidence or, if applicable, does not sign or provide a declaration under subsection 27(1).

Notification to aerodrome operator

(2) If a screening authority denies a person entry to a restricted area, it must notify the operator of the aerodrome as soon as feasible of the person's name, the date on which the person was denied entry and, if applicable, the number or identifier of the person's document of entitlement.

Suspension of restricted area access

(3) An operator of an aerodrome must ensure that the restricted area access of a person who was denied entry under subsection (1) is suspended until the person provides the requested evidence or the signed declaration.

False or misleading evidence

30 A person must not provide evidence that they know to be false or misleading.

Notice to Minister

31 A screening authority or the operator of an aerodrome that has reason to believe that a person has provided

preuve dans le délai prévu au paragraphe (4) soit suspendu jusqu'à ce qu'elle la présente.

Tenue de registre — suspensions

28 (1) L'exploitant d'un aérodrome consigne dans un registre les renseignements ci-après à l'égard d'une personne chaque fois qu'elle s'est vu suspendre l'accès à la zone réglementée en application du paragraphe 27(5) :

- a) les prénom et nom de la personne;
- b) le numéro ou l'identifiant de son document d'autorisation, le cas échéant;
- c) la date de la suspension;
- d) le motif de la suspension.

Conservation

(2) Il conserve le registre pendant au moins douze mois après la date de sa création.

Demande du ministre

(3) Il met le registre à la disposition du ministre à la demande de celui-ci.

Interdiction

29 (1) Si une personne ne présente pas la preuve demandée en application de l'article 26 ou la déclaration signée conformément au paragraphe 27(1), selon le cas, l'administration de contrôle lui refuse l'accès à la zone réglementée.

Avis à l'exploitant d'un aérodrome

(2) L'administration de contrôle qui refuse l'accès à une personne à une zone réglementée avise l'exploitant d'un aérodrome dès que possible des prénom et nom de cette personne ainsi que de la date à laquelle l'accès lui a été refusé et, le cas échéant, du numéro ou de l'identifiant de son document d'autorisation.

Suspension de l'accès à la zone réglementée

(3) L'exploitant d'un aérodrome veille à ce que l'accès à la zone réglementée de la personne qui s'en est vu refuser l'accès en application du paragraphe (1) soit suspendu jusqu'à ce qu'elle présente la preuve demandée ou la déclaration signée.

Preuve fausse ou trompeuse

30 Il est interdit à toute personne de présenter une preuve, la sachant fausse ou trompeuse.

Avis au ministre

31 L'administration de contrôle ou l'exploitant d'un aérodrome qui a des raisons de croire qu'une personne lui a

evidence that is likely to be false or misleading must notify the Minister of the following not more than 72 hours after the provision of the evidence:

- (a) the person's name;
- (b) the number or identifier of the person's document of entitlement, if applicable; and
- (c) the reason the screening authority or the operator of an aerodrome believes that the evidence is likely to be false or misleading.

Record keeping – denial of entry

32 (1) A screening authority must keep a record of the following information in respect of a person each time the person is denied entry to a restricted area under subsection 29(1):

- (a) the person's name;
- (b) the number or identifier of the person's document of entitlement, if applicable;
- (c) the date on which the person was denied entry and the location; and
- (d) the reason why the person was denied entry to the restricted area.

Retention

(2) The screening authority must retain the record for a period of at least 12 months after the day on which the record was created.

Ministerial request

(3) The screening authority must make the record available to the Minister on request.

Requirement to establish and implement

33 The operator of an aerodrome must ensure that a document of entitlement is only issued to a fully vaccinated person or a person who has been issued a document under the procedure referred to in paragraph 19(2)(d).

Designated Provisions

Designation

34 (1) The provisions of this Interim Order set out in column 1 of Schedule 3 are designated as provisions the contravention of which may be dealt with under and in accordance with the procedure set out in sections 7.7 to 8.2 of the Act.

présenté une preuve susceptible d'être fautive ou trompeuse en avise le ministre, au plus tard soixante-douze heures après la présentation de la preuve et l'avis comprend les éléments suivants :

- a) les prénom et nom de la personne;
- b) le numéro ou l'identifiant du document d'autorisation de la personne, le cas échéant;
- c) les raisons pour lesquelles l'administration de contrôle ou l'exploitant d'un aérodrome croit que la preuve est susceptible d'être fautive ou trompeuse.

Tenue de registre – refus d'accès

32 (1) L'administration de contrôle consigne dans un registre les renseignements ci-après à l'égard d'une personne chaque fois qu'elle s'est vu refuser l'accès à la zone réglementée en application du paragraphe 29(1) :

- a) les prénom et nom de la personne;
- b) le numéro ou l'identifiant de son document d'autorisation, le cas échéant;
- c) la date et l'endroit du refus d'accès à la zone réglementée;
- d) le motif pour lequel la personne s'est vu refuser l'accès à la zone réglementée.

Conservation

(2) Elle conserve le registre pendant au moins douze mois après la date de sa création.

Demande du ministre

(3) Elle met le registre à la disposition du ministre à la demande de celui-ci.

Exigence – établissement et mise en œuvre

33 L'exploitant d'un aérodrome veille à ce que les documents d'autorisation ne soient délivrés qu'à des personnes entièrement vaccinées ou qui se sont vu délivrer un document en application de la procédure visée à l'alinéa 19(2)d).

Textes désignés

Désignation

34 (1) Les dispositions du présent arrêté d'urgence figurant à la colonne 1 de l'annexe 3 sont désignées comme dispositions dont la transgression est traitée conformément à la procédure prévue aux articles 7.7 à 8.2 de la Loi.

Maximum amounts

(2) The amounts set out in column 2 of Schedule 3 are the maximum amounts of the penalty payable in respect of a contravention of the designated provisions set out in column 1.

Notice

(3) A notice referred to in subsection 7.7(1) of the Act must be in writing and must specify

- (a)** the particulars of the alleged contravention;
- (b)** that the person on whom the notice is served or to whom it is sent has the option of paying the amount specified in the notice or filing with the Tribunal a request for a review of the alleged contravention or the amount of the penalty;
- (c)** that payment of the amount specified in the notice will be accepted by the Minister in satisfaction of the amount of the penalty for the alleged contravention and that no further proceedings under Part I of the Act will be taken against the person on whom the notice in respect of that contravention is served or to whom it is sent;
- (d)** that the person on whom the notice is served or to whom it is sent will be provided with an opportunity consistent with procedural fairness and natural justice to present evidence before the Tribunal and make representations in relation to the alleged contravention if the person files a request for a review with the Tribunal; and
- (e)** that the person on whom the notice is served or to whom it is sent will be considered to have committed the contravention set out in the notice if they fail to pay the amount specified in the notice and fail to file a request for a review with the Tribunal within the prescribed period.

Repeal

35 *The Interim Order for Civil Aviation Respecting Requirements Related to Vaccination Due to COVID-19, No. 2, made on June 1, 2022, is repealed.*

Cessation of Effect

36 This Interim Order ceases to have effect at 00:00:01 Eastern daylight time on June 20, 2022.

Montants maximaux

(2) Les sommes indiquées à la colonne 2 de l'annexe 3 représentent les montants maximaux de l'amende à payer au titre d'une contravention au texte désigné figurant à la colonne 1.

Avis

(3) L'avis visé au paragraphe 7.7(1) de la Loi est donné par écrit et comporte :

- a)** une description des faits reprochés;
- b)** un énoncé indiquant que le destinataire de l'avis doit soit payer la somme fixée dans l'avis, soit déposer auprès du Tribunal une requête en révision des faits reprochés ou du montant de l'amende;
- c)** un énoncé indiquant que le paiement de la somme fixée dans l'avis sera accepté par le ministre en règlement de l'amende imposée et qu'aucune poursuite ne sera intentée par la suite au titre de la partie I de la Loi contre le destinataire de l'avis pour la même contravention;
- d)** un énoncé indiquant que, si le destinataire de l'avis dépose une requête en révision auprès du Tribunal, il se verra accorder la possibilité de présenter ses éléments de preuve et ses observations sur les faits reprochés, conformément aux principes de l'équité procédurale et de la justice naturelle;
- e)** un énoncé indiquant que le défaut par le destinataire de l'avis de verser la somme qui y est fixée et de déposer, dans le délai imparti, une requête en révision auprès du Tribunal vaut aveu de responsabilité à l'égard de la contravention.

Abrogation

35 *L'Arrêté d'urgence n° 2 pour l'aviation civile visant les exigences relatives à la vaccination en raison de la COVID-19, pris le 1^{er} juin 2022, est abrogé.*

Cessation d'effet

36 Le présent arrêté cesse d'avoir effet à 00 h 00 min 01 s, heure avancée de l'Est, le 20 juin 2022.

SCHEDULE 1

(Subsections 1(1) and 2(1) and paragraphs 2(2)(c), 17(a) and (b), 18(2)(d) and 23(1)(a) to (c) and (e))

Aerodromes

Name	ICAO Location Indicator
Abbotsford International	CYXX
Alma	CYTF
Bagotville	CYBG
Baie-Comeau	CYBC
Bathurst	CZBF
Brandon Municipal	CYBR
Calgary International	CYYC
Campbell River	CYBL
Castlegar (West Kootenay Regional)	CYCG
Charlo	CYCL
Charlottetown	CYYG
Chibougamau/Chapais	CYMT
Churchill Falls	CZUM
Comox	CYQQ
Cranbrook (Canadian Rockies International)	CYXC
Dawson Creek	CYDQ
Deer Lake	CYDF
Edmonton International	CYEG
Fort McMurray	CYMM
Fort St. John	CYXJ
Fredericton International	CYFC
Gander International	CYQX
Gaspé	CYGP
Goose Bay	CYYR
Grande Prairie	CYQU
Greater Moncton International	CYQM
Halifax (Robert L. Stanfield International)	CYHZ
Hamilton (John C. Munro International)	CYHM
Îles-de-la-Madeleine	CYGR
Iqaluit	CYFB
Kamloops	CYKA
Kelowna	CYLW
Kingston	CYBK
Kitchener/Waterloo Regional	CYKF

ANNEXE 1

(paragraphes 1(1) et 2(1) et alinéas 2(2)(c), 17a) et b), 18(2)(d) et 23(1)(a) à c) et e))

Aérodromes

Nom	Indicateur d'emplacement de l'OACI
Abbotsford (aéroport international)	CYXX
Alma	CYTF
Bagotville	CYBG
Baie-Comeau	CYBC
Bathurst	CZBF
Brandon (aéroport municipal)	CYBR
Calgary (aéroport international)	CYYC
Campbell River	CYBL
Castlegar (aéroport régional de West Kootenay)	CYCG
Charlo	CYCL
Charlottetown	CYYG
Chibougamau/Chapais	CYMT
Churchill Falls	CZUM
Comox	CYQQ
Cranbrook (aéroport international des Rocheuses)	CYXC
Dawson Creek	CYDQ
Deer Lake	CYDF
Edmonton (aéroport international)	CYEG
Fort McMurray	CYMM
Fort St. John	CYXJ
Fredericton (aéroport international)	CYFC
Gander (aéroport international)	CYQX
Gaspé	CYGP
Goose Bay	CYYR
Grande Prairie	CYQU
Halifax (aéroport international Robert L. Stanfield)	CYHZ
Hamilton (aéroport international John C. Munro)	CYHM
Îles-de-la-Madeleine	CYGR
Iqaluit	CYFB
Kamloops	CYKA
Kelowna	CYLW
Kingston	CYBK
Kitchener/Waterloo (aéroport régional)	CYKF
La Grande Rivière	CYGL

Name	ICAO Location Indicator	Nom	Indicateur d'emplacement de l'OACI
La Grande Rivière	CYGL	Lethbridge	CYQL
Lethbridge	CYQL	Lloydminster	CYLL
Lloydminster	CYLL	London	CYXU
London	CYXU	Lourdes-de-Blanc-Sablon	CYBX
Lourdes-de-Blanc-Sablon	CYBX	Medicine Hat	CYXH
Medicine Hat	CYXH	Moncton (aéroport international du Grand)	CYQM
Mont-Joli	CYYY	Mont-Joli	CYYY
Montréal International (Mirabel)	CYMX	Montréal (aéroport international de Mirabel)	CYMX
Montréal (Montréal — Pierre Elliott Trudeau International)	CYUL	Montréal (aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau)	CYUL
Montréal (St. Hubert)	CYHU	Montréal (St-Hubert)	CYHU
Nanaimo	CYCD	Nanaimo	CYCD
North Bay	CYYB	North Bay	CYYB
Ottawa (Macdonald-Cartier International)	CYOW	Ottawa (aéroport international Macdonald-Cartier)	CYOW
Penticton	CYYF	Penticton	CYYF
Prince Albert (Glass Field)	CYPA	Prince Albert (Glass Field)	CYPA
Prince George	CYXS	Prince George	CYXS
Prince Rupert	CYPR	Prince Rupert	CYPR
Québec (Jean Lesage International)	CYQB	Québec (aéroport international Jean-Lesage)	CYQB
Quesnel	CYQZ	Quesnel	CYQZ
Red Deer Regional	CYQF	Red Deer (aéroport régional)	CYQF
Regina International	CYQR	Regina (aéroport international)	CYQR
Rivière-Rouge/Mont-Tremblant International	CYFJ	Rivière-Rouge/Mont-Tremblant (aéroport international)	CYFJ
Rouyn-Noranda	CYUY	Rouyn-Noranda	CYUY
Saint John	CYSJ	Saint John	CYSJ
Sarnia (Chris Hadfield)	CYZR	Sarnia (aéroport Chris Hadfield)	CYZR
Saskatoon (John G. Diefenbaker International)	CYXE	Saskatoon (aéroport international John G. Diefenbaker)	CYXE
Sault Ste. Marie	CYAM	Sault Ste. Marie	CYAM
Sept-Îles	CYZV	Sept-Îles	CYZV
Smithers	CYYD	Smithers	CYYD
St. Anthony	CYAY	St. Anthony	CYAY
St. John's International	CYYT	St. John's (aéroport international)	CYYT
Stephenville	CYJT	Stephenville	CYJT
Sudbury	CYSB	Sudbury	CYSB
Sydney (J.A. Douglas McCurdy)	CYQY	Sydney (J. A. Douglas McCurdy)	CYQY
Terrace	CYXT	Terrace	CYXT
Thompson	CYTH	Thompson	CYTH
Thunder Bay	CYQT	Thunder Bay	CYQT
Timmins (Victor M. Power)	CYTS	Timmins (Victor M. Power)	CYTS

Name	ICAO Location Indicator	Nom	Indicateur d'emplacement de l'OACI
Toronto (Billy Bishop Toronto City)	CYTZ	Toronto (aéroport de la ville de Toronto — Billy Bishop)	CYTZ
Toronto (Lester B. Pearson International)	CYYZ	Toronto (aéroport international Lester B. Pearson)	CYYZ
Toronto/Buttonville Municipal	CYKZ	Toronto/Buttonville (aéroport municipal)	CYKZ
Val-d'Or	CYVO	Val-d'Or	CYVO
Vancouver (Coal Harbour)	CYHC	Vancouver (aéroport international)	CYVR
Vancouver International	CYVR	Vancouver (Coal Harbour)	CYHC
Victoria International	CYYJ	Victoria (aéroport international)	CYYJ
Wabush	CYWK	Wabush	CYWK
Whitehorse (Erik Nielsen International)	CYXY	Whitehorse (aéroport international Erik Nielsen)	CYXY
Williams Lake	CYWL	Williams Lake	CYWL
Windsor	CYQG	Windsor	CYQG
Winnipeg (James Armstrong Richardson International)	CYWG	Winnipeg (aéroport international James Armstrong Richardson)	CYWG
Yellowknife	CYZF	Yellowknife	CYZF

SCHEDULE 2

(Subparagraph 19(2)(a)(iii) and paragraphs 21(2)(a) and 23(2)(e))

**Departments and
Departmental Corporations**

Name
Canada Border Services Agency
Canadian Security Intelligence Service
Correctional Service of Canada
Department of Agriculture and Agri-Food
Department of Employment and Social Development
Department of Fisheries and Oceans
Department of Health
Department of National Defence
Department of the Environment
Department of Public Safety and Emergency Preparedness
Department of Transport
Public Health Agency of Canada
Royal Canadian Mounted Police

ANNEXE 2

(sous-alinéa 19(2)a)(iii) et alinéas 21(2)a) et 23(2)e))

**Ministères et établissements
publics**

Nom
Agence de la santé publique du Canada
Agence des services frontaliers du Canada
Gendarmerie royale du Canada
Ministère de la Défense nationale
Ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire
Ministère de la Santé
Ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile
Ministère de l'Emploi et du Développement social
Ministère de l'Environnement
Ministère des Pêches et des Océans
Ministère des Transports
Service canadien du renseignement de sécurité
Service correctionnel du Canada

SCHEDULE 3

(Subsections 34(1) and (2))

Designated Provisions

Column 1	Column 2	
	Maximum Amount of Penalty (\$)	
Designated Provision	Individual	Corporation
Section 3		25,000
Subsection 4(1)	5,000	
Subsection 5(1)		25,000
Subsection 6(1)		25,000
Subsection 6(2)		25,000
Subsection 6(3)		25,000
Subsection 7(1)		25,000
Subsection 7(2)		25,000
Section 8		25,000
Section 9	5,000	
Subsection 13(1)	5,000	
Subsection 13(2)	5,000	
Subsection 14(1)		25,000
Subsection 14(2)		25,000
Section 15		25,000
Subsection 16(1)		25,000
Subsection 16(2)		25,000
Subsection 16(3)		25,000
Subsection 19(1)		25,000
Subsection 21(1)		25,000
Subsection 22(1)		25,000
Subsection 22(2)		25,000
Subsection 24(1)	5,000	
Section 25	5,000	
Section 26		25,000
Subsection 27(3)		25,000
Subsection 27(4)	5,000	
Subsection 27(5)		25,000
Subsection 28(1)		25,000
Subsection 28(2)		25,000
Subsection 28(3)		25,000
Subsection 29(1)		25,000
Subsection 29(2)		25,000
Subsection 29(3)		25,000
Section 30	5,000	
Section 31		25,000

ANNEXE 3

(paragraphe 34(1) et (2))

Textes désignés

Colonne 1	Colonne 2	
	Montant maximal de l'amende (\$)	
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Article 3		25 000
Paragraphe 4(1)	5 000	
Paragraphe 5(1)		25 000
Paragraphe 6(1)		25 000
Paragraphe 6(2)		25 000
Paragraphe 6(3)		25 000
Paragraphe 7(1)		25 000
Paragraphe 7(2)		25 000
Article 8		25 000
Article 9	5 000	
Paragraphe 13(1)	5 000	
Paragraphe 13(2)	5 000	
Paragraphe 14(1)		25 000
Paragraphe 14(2)		25 000
Article 15		25 000
Paragraphe 16(1)		25 000
Paragraphe 16(2)		25 000
Paragraphe 16(3)		25 000
Paragraphe 19(1)		25 000
Paragraphe 21(1)		25 000
Paragraphe 22(1)		25 000
Paragraphe 22(2)		25 000
Paragraphe 24(1)	5 000	
Article 25	5 000	
Article 26		25 000
Paragraphe 27(3)		25 000
Paragraphe 27(4)	5 000	
Paragraphe 27(5)		25 000
Paragraphe 28(1)		25 000
Paragraphe 28(2)		25 000
Paragraphe 28(3)		25 000
Paragraphe 29(1)		25 000
Paragraphe 29(2)		25 000
Paragraphe 29(3)		25 000
Article 30	5 000	
Article 31		25 000

Column 1	Column 2	
	Maximum Amount of Penalty (\$)	
Designated Provision	Individual	Corporation
Subsection 32(1)		25,000
Subsection 32(2)		25,000
Subsection 32(3)		25,000
Section 33		25,000

DEPARTMENT OF TRANSPORT

AERONAUTICS ACT

Interim Order Respecting Certain Requirements for Civil Aviation Due to COVID-19, No. 65

Whereas the annexed *Interim Order Respecting Certain Requirements for Civil Aviation Due to COVID-19, No. 65* is required to deal with a significant risk, direct or indirect, to aviation safety or the safety of the public;

Whereas the provisions of the annexed Order may be contained in a regulation made pursuant to sections 4.71^a and 4.9^b, paragraphs 7.6(1)(a)^c and (b)^d and section 7.7^e of the *Aeronautics Act*^f;

Whereas, pursuant to subsection 6.41(1.1)^g of the *Aeronautics Act*^f, the Minister of Transport authorized the Deputy Minister of Transport to make an interim order that contains any provision that may be contained in a regulation made under Part I of that Act to deal with a significant risk, direct or indirect, to aviation safety or the safety of the public;

And whereas, pursuant to subsection 6.41(1.2)^g of that Act, the Deputy Minister of Transport has consulted with the persons and organizations that that Deputy Minister considers appropriate in the circumstances before making the annexed Order;

Therefore, the Deputy Minister of Transport makes the annexed *Interim Order Respecting Certain Requirements for Civil Aviation Due to COVID-19, No. 65* under subsection 6.41(1.1)^g of the *Aeronautics Act*^f.

Ottawa, June 14, 2022

Michael Keenan
Deputy Minister of Transport

^a S.C. 2004, c. 15, s. 5
^b S.C. 2014, c. 39, s. 144
^c S.C. 2015, c. 20, s. 12
^d S.C. 2004, c. 15, s. 18
^e S.C. 2001, c. 29, s. 39
^f R.S., c. A-2
^g S.C. 2004, c. 15, s. 11(1)

Colonne 1	Colonne 2	
	Montant maximal de l'amende (\$)	
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 32(1)		25 000
Paragraphe 32(2)		25 000
Paragraphe 32(3)		25 000
Article 33		25 000

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Arrêté d'urgence n° 65 visant certaines exigences relatives à l'aviation civile en raison de la COVID-19

Attendu que l'*Arrêté d'urgence n° 65 visant certaines exigences relatives à l'aviation civile en raison de la COVID-19*, ci-après, est requis pour parer à un risque appréciable — direct ou indirect — pour la sûreté aérienne ou la sécurité du public;

Attendu que l'arrêté ci-après peut comporter les mêmes dispositions qu'un règlement pris en vertu des articles 4.71^a et 4.9^b, des alinéas 7.6(1)a)^c et b)^d et de l'article 7.7^e de la *Loi sur l'aéronautique*^f;

Attendu que, en vertu du paragraphe 6.41(1.1)^g de la *Loi sur l'aéronautique*^f, le ministre des Transports a autorisé le sous-ministre des Transports à prendre des arrêtés d'urgence pouvant comporter les mêmes dispositions qu'un règlement pris en vertu de la partie I de cette loi pour parer à un risque appréciable — direct ou indirect — pour la sûreté aérienne ou la sécurité du public;

Attendu que, conformément au paragraphe 6.41(1.2)^g de cette loi, le sous-ministre des Transports a consulté au préalable les personnes et organismes qu'il estime opportun de consulter au sujet de l'arrêté ci-après,

À ces causes, le sous-ministre des Transports, en vertu du paragraphe 6.41(1.1)^g de la *Loi sur l'aéronautique*^f, prend l'*Arrêté d'urgence n° 65 visant certaines exigences relatives à l'aviation civile en raison de la COVID-19*, ci-après.

Ottawa, le 14 juin 2022

Le sous-ministre des Transports
Michael Keenan

^a L.C. 2004, ch. 15, art. 5
^b L.C. 2014, ch. 39, art. 144
^c L.C. 2015, ch. 20, art. 12
^d L.C. 2004, ch. 15, art. 18
^e L.C. 2001, ch. 29, art. 39
^f L.R., ch. A-2
^g L.C. 2004, ch. 15, par. 11(1)

Interim Order Respecting Certain Requirements for Civil Aviation Due to COVID-19, No. 65

Interpretation

Definitions

1 (1) The following definitions apply in this Interim Order.

aerodrome security personnel has the same meaning as in section 3 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*. (*personnel de sûreté de l'aérodrome*)

air carrier means any person who operates a commercial air service under Subpart 1, 3, 4 or 5 of Part VII of the Regulations. (*transporteur aérien*)

COVID-19 means the coronavirus disease 2019. (*COVID-19*)

COVID-19 antigen test means a COVID-19 screening or diagnostic immunoassay that

- (a) detects the presence of a viral antigen indicating the presence of COVID-19;
- (b) is authorized for sale or distribution in Canada or in the jurisdiction in which it was obtained;
- (c) if the test is self-administered, is observed and whose result is verified
 - (i) in person by an accredited laboratory or testing provider, or
 - (ii) in real time by remote audiovisual means by the accredited laboratory or testing provider that provided the test; and
- (d) if the test is not self-administered, is performed by an accredited laboratory or testing provider. (*essai antigénique relatif à la COVID-19*)

COVID-19 molecular test means a COVID-19 screening or diagnostic test, including a test performed using the method of polymerase chain reaction (PCR) or reverse transcription loop-mediated isothermal amplification (RT-LAMP), that

- (a) if the test is self-administered, is observed and whose result is verified
 - (i) in person by an accredited laboratory or testing provider, or

Arrêté d'urgence n° 65 visant certaines exigences relatives à l'aviation civile en raison de la COVID-19

Définitions et interprétation

Définitions

1 (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent arrêté d'urgence.

administration de contrôle La personne responsable du contrôle des personnes et des biens à tout aéroport visé à l'annexe du *Règlement sur la désignation des aéroports de l'ACSTA* ou à tout autre endroit désigné par le ministre au titre du paragraphe 6(1.1) de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*. (*screening authority*)

agent de contrôle S'entend au sens de l'article 2 de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*. (*screening officer*)

agent de la paix S'entend au sens de l'article 3 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. (*peace officer*)

agent de quarantaine Personne désignée à ce titre en vertu du paragraphe 5(2) de la *Loi sur la mise en quarantaine*. (*quarantine officer*)

agent des douanes S'entend au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les douanes*. (*customs officer*)

COVID-19 La maladie à coronavirus 2019. (*COVID-19*)

essai antigénique relatif à la COVID-19 Essai immunologique de dépistage ou de diagnostic de la COVID-19 qui, à la fois :

- a) détecte la présence d'un antigène viral indicatif de la COVID-19;
- b) est autorisé pour la vente ou la distribution au Canada ou dans un pays étranger dans lequel il a été obtenu;
- c) si l'essai est auto-administré, est observé et dont le résultat est vérifié :
 - (i) en personne par un laboratoire accrédité ou un fournisseur de services d'essais,
 - (ii) à distance, en temps réel, par un moyen audiovisuel par le laboratoire accrédité, ou le fournisseur de services d'essais, qui a fourni l'essai;

(ii) in real time by remote audiovisual means by the accredited laboratory or testing provider that provided the test; or

(b) if the test is not self-administered, is performed by an accredited laboratory or testing provider. (*essai moléculaire relatif à la COVID-19*)

customs officer has the same meaning as **officer** in subsection 2(1) of the *Customs Act*. (*agent des douanes*)

foreign national has the same meaning as in subsection 2(1) of the *Immigration and Refugee Protection Act*. (*étranger*)

non-passenger screening checkpoint has the same meaning as in section 3 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*. (*point de contrôle des non-passagers*)

passenger screening checkpoint has the same meaning as in section 3 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*. (*point de contrôle des passagers*)

peace officer has the same meaning as in section 3 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*. (*agent de la paix*)

quarantine officer means a person designated as a quarantine officer under subsection 5(2) of the *Quarantine Act*. (*agent de quarantaine*)

Regulations means the *Canadian Aviation Regulations*. (*Règlement*)

restricted area has the same meaning as in section 3 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*. (*zone réglementée*)

screening authority means a person responsible for the screening of persons and goods at an aerodrome set out in the schedule to the *CATSA Aerodrome Designation Regulations* or at any other place designated by the Minister under subsection 6(1.1) of the *Canadian Air Transport Security Authority Act*. (*administration de contrôle*)

screening officer has the same meaning as in section 2 of the *Canadian Air Transport Security Authority Act*. (*agent de contrôle*)

testing provider means

(a) a person who may provide COVID-19 screening or diagnostic testing services under the laws of the jurisdiction where the service is provided; or

(b) an organization, such as a telehealth service provider or pharmacy, that may provide COVID-19 screening or diagnostic testing services under the laws of the jurisdiction where the service is provided and that

d) si l'essai n'est pas auto-administré, est effectué par un laboratoire accrédité ou par un fournisseur de services d'essais. (*COVID-19 antigen test*)

essai moléculaire relatif à la COVID-19 Essai de dépistage ou de diagnostic de la COVID-19, notamment l'essai effectué selon le procédé d'amplification en chaîne par polymérase (ACP) ou d'amplification isotherme médiée par boucle par transcription inverse (RT-LAMP), qui :

a) si l'essai est auto-administré, est observé et dont le résultat est vérifié :

(i) en personne par un laboratoire accrédité ou un fournisseur de services d'essais,

(ii) à distance, en temps réel, par un moyen audiovisuel par le laboratoire accrédité, ou le fournisseur de services d'essais, qui a fourni l'essai;

b) si l'essai n'est pas auto-administré, est effectué par un laboratoire accrédité ou par un fournisseur de services d'essais. (*COVID-19 molecular test*)

étranger S'entend au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*. (*foreign national*)

fournisseur de services d'essais S'entend :

a) d'une personne qui peut fournir des essais de dépistage ou de diagnostic de la COVID-19 en vertu de la loi du pays dans lequel elle fournit ces essais;

b) de l'organisation, tel un fournisseur de télésanté ou une pharmacie, qui peut fournir des essais de dépistage ou de diagnostic de la COVID-19 en vertu de la loi du pays dans lequel elle fournit ces essais et qui emploie ou engage une personne visée à l'alinéa a). (*testing provider*)

personnel de sûreté de l'aérodrome S'entend au sens de l'article 3 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. (*aerodrome security personnel*)

point de contrôle des non-passagers S'entend au sens de l'article 3 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. (*non-passenger screening checkpoint*)

point de contrôle des passagers S'entend au sens de l'article 3 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. (*passenger screening checkpoint*)

Règlement Le *Règlement de l'aviation canadien*. (*Regulations*)

transporteur aérien Exploitant d'un service aérien commercial visé aux sous-parties 1, 3, 4 ou 5 de la partie VII du *Règlement*. (*air carrier*)

employs or contracts with a person referred to in paragraph (a). (*fournisseur de services d'essais*)

variant of concern means a variant of severe acute respiratory syndrome coronavirus 2 (SARS-CoV-2) that is designated as a variant of concern by the World Health Organization. (*variant préoccupant*)

Interpretation

(2) Unless the context requires otherwise, all other words and expressions used in this Interim Order have the same meaning as in the Regulations.

Conflict

(3) In the event of a conflict between this Interim Order and the Regulations or the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*, the Interim Order prevails.

Definition of mask

(4) For the purposes of this Interim Order, a **mask** means any mask, including a non-medical mask, that meets all of the following requirements:

- (a) it is made of multiple layers of tightly woven materials such as cotton or linen;
- (b) it completely covers a person's nose, mouth and chin without gaping;
- (c) it can be secured to a person's head with ties or ear loops.

Masks — lip reading

(5) Despite paragraph (4)(a), the portion of a mask in front of a wearer's lips may be made of transparent material that permits lip reading if

- (a) the rest of the mask is made of multiple layers of tightly woven materials such as cotton or linen; and
- (b) there is a tight seal between the transparent material and the rest of the mask.

Notification

Quarantine plan and vaccination

2 A private operator or air carrier operating a flight to Canada departing from any other country must notify every person before the person boards the aircraft for the flight that, where applicable, they are required, under an order made under section 58 of the *Quarantine Act*, to provide, before boarding the aircraft, their quarantine plan and information related to their COVID-19 vaccination, or, if the person is not required under that order to provide their plan and information, their contact information on

variant préoccupant Tout variant du coronavirus du syndrome respiratoire aigu sévère 2 (SRAS-CoV-2) désigné comme un variant préoccupant par l'Organisation mondiale de la santé. (*variant of concern*)

zone réglementée S'entend au sens de l'article 3 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. (*restricted area*)

Interprétation

(2) Sauf indication contraire du contexte, les autres termes utilisés dans le présent arrêté d'urgence s'entendent au sens du Règlement.

Incompatibilité

(3) Les dispositions du présent arrêté d'urgence l'emportent sur les dispositions incompatibles du Règlement et du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*.

Définition de masque

(4) Pour l'application du présent arrêté d'urgence, **masque** s'entend de tout masque, notamment un masque non médical, qui satisfait aux exigences suivantes :

- a) il est constitué de plusieurs couches d'une étoffe tissée serrée, telle que le coton ou le lin;
- b) il couvre complètement le nez, la bouche et le menton sans laisser d'espace;
- c) il peut être solidement fixé à la tête par des attaches ou des cordons formant des boucles que l'on passe derrière les oreilles.

Masque — lecture sur les lèvres

(5) Malgré l'alinéa (4)a), la partie du masque située devant les lèvres peut être faite d'une matière transparente qui permet la lecture sur les lèvres si :

- a) d'une part, le reste du masque est constitué de plusieurs couches d'une étoffe tissée serrée, telle que le coton ou le lin;
- b) d'autre part, le joint entre la matière transparente et le reste du masque est hermétique.

Avis

Plan de quarantaine et vaccination

2 L'exploitant privé ou le transporteur aérien qui effectue un vol à destination du Canada en partance de tout autre pays avise chaque personne, avant qu'elle ne monte à bord de l'aéronef pour le vol, qu'elle est tenue, selon le cas, aux termes de tout décret pris en vertu de l'article 58 de la *Loi sur la mise en quarantaine*, de fournir, avant de monter à bord de l'aéronef, son plan de quarantaine et des renseignements sur son statut de vaccination contre la COVID-19 ou, si le décret en cause n'exige pas qu'elle fournisse son

the ArriveCAN application or website. The private operator or air carrier must also notify every person that they may be liable to a fine if this requirement applies to them and they fail to comply with it.

[3 and 4 reserved]

Foreign Nationals

Prohibition

5 A private operator or air carrier must not permit a foreign national to board an aircraft for a flight that the private operator or air carrier operates to Canada departing from any other country.

Exception

6 Section 5 does not apply to a foreign national who is permitted to enter Canada under an order made under section 58 of the *Quarantine Act*.

Confirmation of Health Status

Non-application

7 Sections 8 and 9 do not apply to the following persons:

- (a) a crew member;
- (b) a person boarding an aircraft only to become a crew member on board another aircraft operated by an air carrier;
- (c) a person boarding an aircraft after having been a crew member on board an aircraft operated by an air carrier; or
- (d) a person boarding an aircraft to participate in mandatory training required by an air carrier in relation to the operation of an aircraft, if the person will be required to return to work as a crew member.

Notification

8 (1) A private operator or air carrier must notify every person boarding an aircraft for a flight that the private operator or air carrier operates that the person may be denied permission to board the aircraft if

- (a) the person exhibits a fever and a cough or a fever and breathing difficulties;
- (b) the person has COVID-19 or has had it within the previous 10 days, or has reasonable grounds to suspect that they have COVID-19 or have developed signs and symptoms of COVID-19 within the previous 10 days; or

plan ou ses renseignements, ses coordonnées, en utilisant l'application ou le site Web ArriveCAN. L'exploitant privé ou le transporteur aérien avise chaque personne qu'elle peut encourir une amende si cette exigence s'applique à son égard et qu'elle ne s'y conforme pas.

[3 et 4 réservés]

Étrangers

Interdiction

5 Il est interdit à l'exploitant privé ou au transporteur aérien de permettre à un étranger de monter à bord d'un aéronef pour un vol qu'il effectue à destination du Canada en partance de tout autre pays.

Exception

6 L'article 5 ne s'applique pas à l'étranger dont l'entrée au Canada est permise en vertu de tout décret pris en vertu de l'article 58 de la *Loi sur la mise en quarantaine*.

Confirmation de l'état de santé

Non-application

7 Les articles 8 et 9 ne s'appliquent pas aux personnes suivantes :

- a) le membre d'équipage;
- b) la personne qui monte à bord d'un aéronef dans le seul but d'agir à titre de membre d'équipage à bord d'un autre aéronef exploité par un transporteur aérien;
- c) la personne qui monte à bord d'un aéronef après avoir agi à titre de membre d'équipage à bord d'un aéronef exploité par un transporteur aérien;
- d) la personne qui monte à bord d'un aéronef afin de suivre une formation obligatoire sur l'exploitation d'un aéronef exigée par un transporteur aérien si elle doit ensuite retourner au travail à titre de membre d'équipage.

Avis

8 (1) L'exploitant privé ou le transporteur aérien avise chaque personne qui monte à bord d'un aéronef pour un vol qu'il effectue qu'elle peut se voir refuser de monter à bord dans les cas suivants :

- a) elle présente de la fièvre et de la toux ou de la fièvre et des difficultés respiratoires;
- b) elle a la COVID-19 ou l'a eue dans les dix derniers jours, ou elle a des motifs raisonnables de soupçonner qu'elle l'a ou qu'elle a présenté des signes et des symptômes de la COVID-19 dans les dix derniers jours;

(c) in the case of a flight departing in Canada, the person is the subject of a mandatory quarantine order as a result of recent travel or as a result of a local or provincial public health order.

Confirmation

(2) Every person boarding an aircraft for a flight that a private operator or air carrier operates must confirm to the private operator or air carrier that none of the following situations apply to them:

(a) the person exhibits a fever and a cough or a fever and breathing difficulties;

(b) the person has COVID-19 or has had it within the previous 10 days, or has reasonable grounds to suspect that they have COVID-19 or have developed signs and symptoms of COVID-19 within the previous 10 days; or

(c) in the case of a flight departing in Canada, the person is the subject of a mandatory quarantine order as a result of recent travel or as a result of a local or provincial public health order.

False confirmation — notice to person

(3) The private operator or air carrier must advise every person that they may be liable to a monetary penalty if they provide answers or a confirmation that they know to be false or misleading.

False confirmation — obligations of person

(4) A person who is required to provide a confirmation under subsection (2) must

(a) answer all questions; and

(b) not provide answers or a confirmation that they know to be false or misleading.

Exception

(5) A competent adult may answer all questions and provide a confirmation on behalf of a person who is not a competent adult and who is required to give a confirmation under subsection (2).

Observations — private operator or air carrier

(6) During the boarding process for a flight that the private operator or air carrier operates, the private operator or air carrier must observe whether any person boarding the aircraft is exhibiting any of the symptoms referred to in paragraph (1)(a).

(c) dans le cas d'un vol en partance du Canada, elle fait l'objet d'un ordre de quarantaine obligatoire en raison d'un voyage récent ou d'une ordonnance de santé publique provinciale ou locale.

Confirmation

(2) La personne qui monte à bord d'un aéronef confirme à l'exploitant privé ou au transporteur aérien qui effectue le vol qu'aucune des situations suivantes ne s'applique :

(a) elle présente de la fièvre et de la toux ou de la fièvre et des difficultés respiratoires;

(b) elle a la COVID-19 ou l'a eue dans les dix derniers jours, ou elle a des motifs raisonnables de soupçonner qu'elle l'a ou qu'elle a présenté des signes et des symptômes de la COVID-19 dans les dix derniers jours;

(c) dans le cas d'un vol en partance du Canada, elle fait l'objet d'un ordre de quarantaine obligatoire en raison d'un voyage récent ou d'une ordonnance de santé publique provinciale ou locale.

Fausse confirmation — avis à la personne

(3) L'exploitant privé ou le transporteur aérien avise la personne qu'elle peut encourir une amende si elle fournit des réponses ou une confirmation qu'elle sait fausses ou trompeuses.

Fausse confirmation — obligations de la personne

(4) La personne qui est tenue de donner la confirmation en application du paragraphe (2) doit :

(a) d'une part, répondre à toutes les questions;

(b) d'autre part, ne pas fournir de réponses ou une confirmation qu'elle sait fausses ou trompeuses.

Exception

(5) L'adulte capable peut répondre aux questions ou donner une confirmation pour la personne qui n'est pas un adulte capable et qui est tenue de donner la confirmation en application du paragraphe (2).

Observations — exploitant privé ou transporteur aérien

(6) Durant l'embarquement pour un vol qu'il effectue, l'exploitant privé ou le transporteur aérien observe chaque personne montant à bord de l'aéronef pour voir si elle présente l'un ou l'autre des symptômes visés à l'alinéa (1)a).

Prohibition

9 (1) A private operator or air carrier must not permit a person to board an aircraft for a flight that the private operator or air carrier operates if

(a) the private operator or air carrier observes that, as the person is boarding, they exhibit

(i) a fever and cough, or

(ii) a fever and breathing difficulties;

(b) the person's confirmation under subsection 8(2) indicates that one of the situations described in paragraph 8(2)(a) or (b) applies to that person;

(c) the person is a competent adult and refuses to give the confirmation under subsection 8(2); or

(d) the person's confirmation under subsection 8(2) indicates that the situation described in paragraph 8(2)(c) applies to that person.

Exception

(2) Paragraphs (1)(a) and (b) do not apply to a person who can provide a medical certificate certifying that any symptoms referred to in paragraph 8(2)(a) that they are exhibiting are not related to COVID-19 or who has a result for one of the COVID-19 tests described in subsection 13(1).

[10 reserved]

COVID-19 Tests — Flights to Canada

Application

11 (1) Sections 13 to 17 apply to a private operator or air carrier operating a flight to Canada departing from any other country and to every person boarding an aircraft for such a flight.

Non-application

(2) Sections 13 to 17 do not apply to persons who are not required under an order made under section 58 of the *Quarantine Act* to provide evidence that they received a result for a COVID-19 molecular test or a COVID-19 antigen test.

[12 reserved]

Interdiction

9 (1) Il est interdit à l'exploitant privé ou au transporteur aérien de permettre à une personne de monter à bord d'un aéronef pour un vol qu'il effectue dans les cas suivants :

a) selon les observations de l'exploitant privé ou du transporteur aérien, la personne présente au moment de l'embarquement :

(i) soit de la fièvre et de la toux,

(ii) soit de la fièvre et des difficultés respiratoires;

b) la confirmation donnée par la personne en application du paragraphe 8(2) indique que l'une des situations visées aux alinéas 8(2)a) ou b) s'applique à elle;

c) la personne est un adulte capable et refuse de donner la confirmation exigée au paragraphe 8(2);

d) la confirmation donnée par la personne en application du paragraphe 8(2) indique que l'une des situations visées à l'alinéa 8(2)c) s'applique.

Exception

(2) Les alinéas (1)a) et b) ne s'appliquent pas à la personne qui fournit un certificat médical attestant que les symptômes qu'elle présente, parmi ceux mentionnés à l'alinéa 8(2)a), ne sont pas liés à la COVID-19 ou à la personne qui a le résultat de l'un des essais relatifs à la COVID visés au paragraphe 13(1).

[10 réservé]

Essais relatif à la COVID-19 — vols à destination du Canada

Application

11 (1) Les articles 13 à 17 s'appliquent à l'exploitant privé et au transporteur aérien qui effectuent un vol à destination du Canada en partance de tout autre pays et à chaque personne qui monte à bord d'un aéronef pour le vol.

Non-application

(2) Les articles 13 à 17 ne s'appliquent pas aux personnes qui ne sont pas tenues de présenter la preuve qu'elles ont obtenu le résultat d'un essai moléculaire relatif à la COVID-19 ou d'un essai antigénique relatif à la COVID-19 en application d'un décret pris au titre de l'article 58 de la *Loi sur la mise en quarantaine*.

[12 réservé]

Evidence — result of test

13 (1) Before boarding an aircraft for a flight, every person must provide to the private operator or air carrier operating the flight evidence that they received either

- (a) a negative result for a COVID-19 molecular test that was performed on a specimen collected no more than 72 hours before the flight's initial scheduled departure time;
- (b) a negative result for a COVID-19 antigen test that was performed on a specimen collected no more than one day before the flight's initial scheduled departure time; or
- (c) a positive result for a COVID-19 molecular test that was performed on a specimen collected at least 10 days and no more than 180 days before the flight's initial scheduled departure time.

Location of test — outside Canada

(1.1) The COVID-19 tests referred to in paragraphs (1)(a) and (b) must be performed outside Canada.

Evidence — location of test

(2) For the purposes of paragraphs (1)(a) and (b) and subsection (1.1), the COVID-19 molecular test or COVID-19 antigen test must not have been performed in a country where, as determined by the Minister of Health, there is an outbreak of a variant of concern or there are reasonable grounds to believe that there is an outbreak of such a variant.

Evidence — alternative testing protocol

13.1 Despite subsections 13(1) and (1.1), a person referred to in section 2.22 of the Order entitled *Minimizing the Risk of Exposure to COVID-19 in Canada Order (Quarantine, Isolation and Other Obligations)* must, before boarding an aircraft for a flight, provide to the private operator or air carrier operating the flight evidence of a COVID-19 molecular test or a COVID-19 antigen test that was carried out in accordance with an alternative testing protocol referred to in that section.

Evidence — molecular test

14 (1) Evidence of a result for a COVID-19 molecular test must include

- (a) the name and date of birth of the person from whom the specimen was collected for the test;
- (b) the name and civic address of the accredited laboratory or the testing provider that performed or observed the test and verified the result;

Preuve — résultat de l'essai

13 (1) Avant de monter à bord d'un aéronef pour un vol, chaque personne est tenue de présenter à l'exploitant privé ou au transporteur aérien qui effectue le vol la preuve qu'elle a obtenu, selon le cas :

- a) un résultat négatif à un essai moléculaire relatif à la COVID-19 qui a été effectué sur un échantillon prélevé dans les soixante-douze heures avant l'heure prévue initialement de départ du vol;
- b) un résultat négatif à un essai antigénique relatif à la COVID-19 qui a été effectué sur un échantillon prélevé durant la journée précédant l'heure prévue initialement de départ du vol;
- c) un résultat positif à un essai moléculaire relatif à la COVID-19 qui a été effectué sur un échantillon prélevé au moins dix jours et au plus cent quatre-vingts jours avant l'heure prévue initialement de départ du vol.

Lieu de l'essai — extérieur du Canada

(1.1) Les essais relatifs à la COVID-19 visés aux alinéas (1)a) et b) doivent être effectués à l'extérieur du Canada.

Preuve — lieu de l'essai

(2) Pour l'application des alinéas (1)a) et b) et du paragraphe (1.1), l'essai moléculaire relatif à la COVID-19 ou l'essai antigénique relatif à la COVID-19 ne doit pas être effectué dans un pays, selon ce que conclut le ministre de la Santé, qui est aux prises avec l'apparition d'un variant préoccupant ou dont il y a des motifs raisonnables de croire qu'il est aux prises avec l'apparition d'un tel variant.

Preuve — protocole d'essai alternatif

13.1 Malgré les paragraphes 13(1) et (1.1), avant de monter à bord d'un aéronef pour un vol, la personne visée à l'article 2.22 du *Décret visant la réduction du risque d'exposition à la COVID-19 au Canada (quarantaine, isolement et autres obligations)* présente à l'exploitant privé ou au transporteur aérien qui effectue le vol la preuve qu'elle a obtenu le résultat d'un essai moléculaire relatif à la COVID-19 ou d'un essai antigénique relatif à la COVID-19 effectué conformément à un protocole d'essai alternatif visé à cet article.

Preuve — essai moléculaire

14 (1) La preuve du résultat d'un essai moléculaire relatif à la COVID-19 comprend les éléments suivants :

- a) les prénom, nom et date de naissance de la personne de laquelle l'échantillon a été prélevé;
- b) le nom et l'adresse municipale du laboratoire accrédité, ou du fournisseur de services d'essais, qui a effectué ou observé l'essai et qui a vérifié le résultat;

- (c) the date the specimen was collected and the test method used; and
- (d) the test result.

Evidence — antigen test

(2) Evidence of a result for a COVID-19 antigen test must include

- (a) the name and date of birth of the person from whom the specimen was collected for the test;
- (b) the name and civic address of the accredited laboratory or the testing provider that performed or observed the test and verified the result;
- (c) the date the specimen was collected and the test method used; and
- (d) the test result.

False or misleading evidence

15 A person must not provide evidence of a result for a COVID-19 molecular test or a COVID-19 antigen test that they know to be false or misleading.

Notice to Minister

16 A private operator or air carrier that has reason to believe that a person has provided evidence of a result for a COVID-19 molecular test or a COVID-19 antigen test that is likely to be false or misleading must notify the Minister as soon as feasible of the person's name and contact information and the date and number of the person's flight.

Prohibition

17 A private operator or air carrier must not permit a person to board an aircraft for a flight that the private operator or air carrier operates if the person does not provide evidence that they received a result for a COVID-19 molecular test or a COVID-19 antigen test in accordance with the requirements set out in section 13 or 13.1.

Masks

Non-application

18 (1) Sections 19 to 24 do not apply to any of the following persons:

- (a) a child who is less than two years of age;
- (b) a child who is at least two years of age but less than six years of age who is unable to tolerate wearing a mask;

- (c) la date à laquelle l'échantillon a été prélevé et le procédé utilisé;
- (d) le résultat de l'essai.

Preuve — essai antigénique

(2) La preuve du résultat d'un essai antigénique relatif à la COVID-19 comprend les éléments suivants :

- (a) les prénom, nom et date de naissance de la personne de laquelle l'échantillon a été prélevé;
- (b) le nom et l'adresse municipale du laboratoire accrédité, ou du fournisseur de services d'essais, qui a effectué ou observé l'essai et qui a vérifié le résultat;
- (c) la date à laquelle l'échantillon a été prélevé et le procédé utilisé;
- (d) le résultat de l'essai.

Preuve fausse ou trompeuse

15 Il est interdit à toute personne de présenter la preuve du résultat d'un essai moléculaire relatif à la COVID-19 ou à un essai antigénique relatif à la COVID-19, la sachant fausse ou trompeuse.

Avis au ministre

16 L'exploitant privé ou le transporteur aérien qui a des raisons de croire qu'une personne lui a présenté la preuve du résultat d'un essai moléculaire relatif à la COVID-19 ou d'un essai antigénique relatif à la COVID-19 qui est susceptible d'être fausse ou trompeuse avise le ministre dès que possible des prénom, nom et coordonnées de la personne ainsi que de la date et du numéro de son vol.

Interdiction

17 Il est interdit à l'exploitant privé ou au transporteur aérien de permettre à une personne de monter à bord d'un aéronef pour un vol qu'il effectue si la personne ne présente pas la preuve qu'elle a obtenu le résultat d'un essai moléculaire relatif à la COVID-19 ou d'un essai antigénique relatif à la COVID-19 selon les exigences prévues aux articles 13 ou 13.1.

Masque

Non-application

18 (1) Les articles 19 à 24 ne s'appliquent pas aux personnes suivantes :

- (a) l'enfant âgé de moins de deux ans;
- (b) l'enfant âgé de deux ans ou plus, mais de moins de six ans, qui ne peut tolérer le port du masque;

(c) a person who provides a medical certificate certifying that they are unable to wear a mask for a medical reason;

(d) a person who is unconscious;

(e) a person who is unable to remove their mask without assistance;

(f) a crew member;

(g) a gate agent.

Mask readily available

(2) An adult responsible for a child who is at least two years of age but less than six years of age must ensure that a mask is readily available to the child before boarding an aircraft for a flight.

Wearing of mask

(3) An adult responsible for a child must ensure that the child wears a mask when wearing one is required under section 21 and complies with any instructions given by a gate agent under section 22 if the child

(a) is at least two years of age but less than six years of age and is able to tolerate wearing a mask; or

(b) is at least six years of age.

Notification

19 A private operator or air carrier must notify every person who intends to board an aircraft for a flight that the private operator or air carrier operates that the person must

(a) be in possession of a mask before boarding;

(b) wear the mask at all times during the boarding process, during the flight and from the moment the doors of the aircraft are opened until the person enters the air terminal building; and

(c) comply with any instructions given by a gate agent or a crew member with respect to wearing a mask.

Obligation to possess mask

20 Every person who is at least six years of age must be in possession of a mask before boarding an aircraft for a flight.

Wearing of mask — persons

21 (1) Subject to subsections (2) and (3), a private operator or air carrier must require a person to wear a mask at all times during the boarding process and during a flight that the private operator or air carrier operates.

(c) la personne qui fournit un certificat médical attestant qu'elle ne peut porter de masque pour des raisons médicales;

(d) la personne qui est inconsciente;

(e) la personne qui est incapable de retirer son masque par elle-même;

(f) le membre d'équipage;

(g) l'agent d'embarquement.

Masque à la portée de l'enfant

(2) L'adulte responsable d'un enfant âgé de deux ans ou plus, mais de moins de six ans, veille à ce que celui-ci ait un masque à sa portée avant de monter à bord d'un aéronef pour un vol.

Port du masque

(3) L'adulte responsable d'un enfant veille à ce que celui-ci porte un masque lorsque l'article 21 l'exige et se conforme aux instructions données par l'agent d'embarquement en application de l'article 22 si l'enfant :

a) est âgé de deux ans ou plus, mais de moins de six ans, et peut tolérer le port du masque;

b) est âgé de six ans ou plus.

Avis

19 L'exploitant privé ou le transporteur aérien avise chaque personne qui a l'intention de monter à bord d'un aéronef pour un vol qu'il effectue qu'elle est tenue de respecter les conditions suivantes :

a) avoir un masque en sa possession avant l'embarquement;

b) porter le masque en tout temps durant l'embarquement, durant le vol et dès l'ouverture des portes de l'aéronef jusqu'au moment où elle entre dans l'aérogare;

c) se conformer aux instructions données par un agent d'embarquement ou un membre d'équipage à l'égard du port du masque.

Obligation d'avoir un masque en sa possession

20 Toute personne âgée de six ans ou plus est tenue d'avoir un masque en sa possession avant de monter à bord d'un aéronef pour un vol.

Port du masque — personne

21 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), l'exploitant privé ou le transporteur aérien exige que toute personne porte un masque en tout temps durant l'embarquement et durant le vol qu'il effectue.

Exceptions — person**(2)** Subsection (1) does not apply

- (a)** when the safety of the person could be endangered by wearing a mask;
- (b)** when the person is drinking or eating, unless a crew member instructs the person to wear a mask;
- (c)** when the person is taking oral medications;
- (d)** when a gate agent or a crew member authorizes the removal of the mask to address unforeseen circumstances or the person's special needs; or
- (e)** when a gate agent, a member of the aerodrome security personnel or a crew member authorizes the removal of the mask to verify the person's identity.

Exceptions — flight deck**(3)** Subsection (1) does not apply to any of the following persons when they are on the flight deck:

- (a)** a Department of Transport air carrier inspector;
- (b)** an inspector of the civil aviation authority of the state where the aircraft is registered;
- (c)** an employee of the private operator or air carrier who is not a crew member and who is performing their duties;
- (d)** a pilot, flight engineer or flight attendant employed by a wholly owned subsidiary or a code share partner of the air carrier;
- (e)** a person who has expertise related to the aircraft, its equipment or its crew members and who is required to be on the flight deck to provide a service to the private operator or air carrier.

Compliance**22** A person must comply with any instructions given by a gate agent, a member of the aerodrome security personnel, a crew member, a customs officer or a quarantine officer with respect to wearing a mask.**Exceptions — personne****(2)** Le paragraphe (1) ne s'applique pas dans les situations suivantes :

- a)** le port du masque risque de compromettre la sécurité de la personne;
- b)** la personne boit ou s'alimente, à moins qu'un membre d'équipage ne lui demande de porter le masque;
- c)** la personne prend un médicament par voie orale;
- d)** la personne est autorisée par un agent d'embarquement ou un membre d'équipage à retirer le masque en raison de circonstances imprévues ou des besoins particuliers de la personne;
- e)** la personne est autorisée par un agent d'embarquement, un membre du personnel de sûreté de l'aérodrome ou un membre d'équipage à retirer le masque pendant le contrôle d'identité.

Exceptions — poste de pilotage**(3)** Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux personnes ci-après lorsqu'elles se trouvent dans le poste de pilotage :

- a)** l'inspecteur des transporteurs aériens du ministère des Transports;
- b)** l'inspecteur de l'autorité de l'aviation civile de l'État où l'aéronef est immatriculé;
- c)** l'employé de l'exploitant privé ou du transporteur aérien qui n'est pas un membre d'équipage et qui exerce ses fonctions;
- d)** un pilote, un mécanicien navigant ou un agent de bord qui travaille pour une filiale à cent pour cent ou pour un partenaire à code partagé du transporteur aérien;
- e)** la personne qui possède une expertise liée à l'aéronef, à son équipement ou à ses membres d'équipage et qui doit être dans le poste de pilotage pour fournir un service à l'exploitant privé ou au transporteur aérien.

Conformité**22** Toute personne est tenue de se conformer aux instructions de l'agent d'embarquement, du membre du personnel de sûreté de l'aérodrome, du membre d'équipage, de l'agent des douanes ou de l'agent de quarantaine à l'égard du port du masque.

Prohibition — private operator or air carrier

23 A private operator or air carrier must not permit a person to board an aircraft for a flight that the private operator or air carrier operates if

- (a) the person is not in possession of a mask; or
- (b) the person refuses to comply with an instruction given by a gate agent or a crew member with respect to wearing a mask.

Refusal to comply

24 (1) If, during a flight that a private operator or air carrier operates, a person refuses to comply with an instruction given by a crew member with respect to wearing a mask, the private operator or air carrier must

- (a) keep a record of
 - (i) the date and flight number,
 - (ii) the person's name, date of birth and contact information, including the person's home address, telephone number and email address,
 - (iii) the person's seat number, and
 - (iv) the circumstances related to the refusal to comply; and
- (b) inform the Minister as soon as feasible of any record created under paragraph (a).

Retention period

(2) The private operator or air carrier must retain the record for a period of at least 12 months after the date of the flight.

Ministerial request

(3) The private operator or air carrier must make the record available to the Minister on request.

Wearing of mask — crew member

25 (1) Subject to subsections (2) and (3), a private operator or air carrier must require a crew member to wear a mask at all times during the boarding process and during a flight that the private operator or air carrier operates.

Exceptions — crew member

(2) Subsection (1) does not apply

- (a) when the safety of the crew member could be endangered by wearing a mask;

Interdiction — exploitant privé ou transporteur aérien

23 Il est interdit à l'exploitant privé ou au transporteur aérien de permettre à une personne, dans les cas ci-après, de monter à bord d'un aéronef pour un vol qu'il effectue :

- a) la personne n'a pas de masque en sa possession;
- b) la personne refuse de se conformer aux instructions de l'agent d'embarquement ou du membre d'équipage à l'égard du port du masque.

Refus d'obtempérer

24 (1) Si, durant un vol que l'exploitant privé ou le transporteur aérien effectue, une personne refuse de se conformer aux instructions données par un membre d'équipage à l'égard du port du masque, l'exploitant privé ou le transporteur aérien :

- a) consigne dans un registre les renseignements suivants :
 - (i) les dates et numéro du vol,
 - (ii) les prénom et nom de la personne ainsi que sa date de naissance et ses coordonnées, y compris son adresse de résidence, son numéro de téléphone et son adresse de courriel,
 - (iii) le numéro du siège occupé par la personne,
 - (iv) les circonstances du refus;
- b) informe dès que possible le ministre de la création d'un registre en application de l'alinéa a).

Conservation

(2) L'exploitant privé ou le transporteur aérien conserve le registre pendant au moins douze mois suivant la date du vol.

Demande du ministre

(3) L'exploitant privé ou le transporteur aérien met le registre à la disposition du ministre à la demande de celui-ci.

Port du masque — membre d'équipage

25 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), l'exploitant privé ou le transporteur aérien exige que tout membre d'équipage porte un masque en tout temps durant l'embarquement et durant le vol qu'il effectue.

Exceptions — membre d'équipage

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux situations suivantes :

- a) le port du masque risque de compromettre la sécurité du membre d'équipage;

(b) when the wearing of a mask by the crew member could interfere with operational requirements or the safety of the flight; or

(c) when the crew member is drinking, eating or taking oral medications.

Exception — flight deck

(3) Subsection (1) does not apply to a crew member who is a flight crew member when they are on the flight deck.

Wearing of mask — gate agent

26 (1) Subject to subsections (2) and (3), a private operator or air carrier must require a gate agent to wear a mask during the boarding process for a flight that the private operator or air carrier operates.

Exceptions

(2) Subsection (1) does not apply

(a) when the safety of the gate agent could be endangered by wearing a mask; or

(b) when the gate agent is drinking, eating or taking oral medications.

Exception — physical barrier

(3) During the boarding process, subsection (1) does not apply to a gate agent if the gate agent is separated from any other person by a physical barrier that allows the gate agent and the other person to interact and reduces the risk of exposure to COVID-19.

Deplaning

Non-application

27 (1) Sections 28 and 28.1 do not apply to any of the following persons:

(a) a child who is less than two years of age;

(b) a child who is at least two years of age but less than six years of age who is unable to tolerate wearing a mask;

(c) a person who provides a medical certificate certifying that they are unable to wear a mask for a medical reason;

(d) a person who is unconscious;

(e) a person who is unable to remove their mask without assistance;

(f) a person who is on a flight that originates in Canada and is destined to another country.

b) le port du masque par le membre d'équipage risque d'interférer avec des exigences opérationnelles ou de compromettre la sécurité du vol;

c) le membre d'équipage boit, s'alimente ou prend un médicament par voie orale.

Exception — poste de pilotage

(3) Le paragraphe (1) ne s'applique pas au membre d'équipage qui est un membre d'équipage de conduite lorsqu'il se trouve dans le poste de pilotage.

Port du masque — agent d'embarquement

26 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), l'exploitant privé ou le transporteur aérien exige que tout agent d'embarquement porte un masque durant l'embarquement pour un vol qu'il effectue.

Exceptions

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux situations suivantes :

a) le port du masque risque de compromettre la sécurité de l'agent d'embarquement;

b) l'agent d'embarquement boit, s'alimente ou prend un médicament par voie orale.

Exception — barrière physique

(3) Le paragraphe (1) ne s'applique pas, durant l'embarquement, à l'agent d'embarquement s'il est séparé des autres personnes par une barrière physique qui lui permet d'interagir avec celles-ci et qui réduit le risque d'exposition à la COVID-19.

Débarquement

Non-application

27 (1) Les articles 28 et 28.1 ne s'appliquent pas aux personnes suivantes :

a) l'enfant âgé de moins de deux ans;

b) l'enfant âgé de deux ans ou plus, mais de moins de six ans, qui ne peut tolérer le port du masque;

c) la personne qui fournit un certificat médical attestant qu'elle ne peut porter de masque pour des raisons médicales;

d) la personne qui est inconsciente;

e) la personne qui est incapable de retirer son masque par elle-même;

f) la personne qui est à bord d'un vol en provenance du Canada et à destination d'un pays étranger.

Wearing of mask

(2) An adult responsible for a child must ensure that the child wears a mask when wearing one is required under section 28 or 28.1 if the child

- (a)** is at least two years of age but less than six years of age and is able to tolerate wearing a mask; or
- (b)** is at least six years of age.

Wearing of mask — persons on board

28 A person who is on board an aircraft must wear a mask at all times from the moment the doors of the aircraft are opened until the person enters the air terminal building, including by a passenger loading bridge.

Wearing of mask — customs and border processing area

28.1 A person must wear a mask at all times when they are in the customs and border processing area.

Screening Authority

Non-application

29 (1) Sections 30 to 33 do not apply to any of the following persons:

- (a)** a child who is less than two years of age;
- (b)** a child who is at least two years of age but less than six years of age who is unable to tolerate wearing a mask;
- (c)** a person who provides a medical certificate certifying that they are unable to wear a mask for a medical reason;
- (d)** a person who is unconscious;
- (e)** a person who is unable to remove their mask without assistance;
- (f)** a member of emergency response provider personnel who is responding to an emergency;
- (g)** a peace officer who is responding to an emergency.

Wearing of mask

(2) An adult responsible for a child must ensure that the child wears a mask when wearing one is required under subsection 30(2) and removes it when required by a screening officer to do so under subsection 30(3) if the child

- (a)** is at least two years of age but less than six years of age and is able to tolerate wearing a mask; or

Port du masque

(2) L'adulte responsable d'un enfant veille à ce que celui-ci porte un masque lorsque les articles 28 ou 28.1 l'exigent si l'enfant :

- a)** est âgé de deux ans ou plus, mais de moins de six ans, et peut tolérer le port du masque;
- b)** est âgé de six ans ou plus.

Port du masque — personnes à bord

28 Toute personne à bord d'un aéronef est tenue de porter un masque en tout temps dès l'ouverture des portes de l'aéronef jusqu'au moment où elle entre dans l'aérogare, notamment par une passerelle d'embarquement des passagers.

Port du masque — zone de contrôle des douanes et des frontières

28.1 Toute personne est tenue de porter un masque en tout temps lorsqu'elle se trouve dans la zone de contrôle des douanes et des frontières.

Administration de contrôle

Non-application

29 (1) Les articles 30 à 33 ne s'appliquent pas aux personnes suivantes :

- a)** l'enfant âgé de moins de deux ans;
- b)** l'enfant âgé de deux ans ou plus, mais de moins de six ans, qui ne peut tolérer le port du masque;
- c)** la personne qui fournit un certificat médical attestant qu'elle ne peut porter de masque pour des raisons médicales;
- d)** la personne qui est inconsciente;
- e)** la personne qui est incapable de retirer son masque par elle-même;
- f)** le membre du personnel des fournisseurs de services d'urgence qui répond à une urgence;
- g)** l'agent de la paix qui répond à une urgence.

Port du masque

(2) L'adulte responsable d'un enfant veille à ce que celui-ci porte un masque lorsque le paragraphe 30(2) l'exige et l'enlève lorsque l'agent de contrôle lui en fait la demande au titre du paragraphe 30(3) si l'enfant :

- a)** est âgé de deux ans ou plus, mais de moins de six ans, et peut tolérer le port du masque;

(b) is at least six years of age.

Requirement — passenger screening checkpoint

30 (1) A screening authority must notify a person who is subject to screening at a passenger screening checkpoint that they must wear a mask at all times during screening.

Wearing of mask — person

(2) Subject to subsection (3), a person who is the subject of screening referred to in subsection (1) must wear a mask at all times during screening.

Requirement to remove mask

(3) A person who is required by a screening officer to remove their mask during screening must do so.

Wearing of mask — screening officer

(4) A screening officer must wear a mask at a passenger screening checkpoint when conducting the screening of a person if, during the screening, the screening officer is two metres or less from the person being screened.

Requirement — non-passenger screening checkpoint

31 (1) A person who presents themselves at a non-passenger screening checkpoint to enter into a restricted area must wear a mask at all times.

Wearing of mask — screening officer

(2) Subject to subsection (3), a screening officer must wear a mask at all times at a non-passenger screening checkpoint.

Exceptions

(3) Subsection (2) does not apply

(a) when the safety of the screening officer could be endangered by wearing a mask; or

(b) when the screening officer is drinking, eating or taking oral medications.

Exception — physical barrier

32 Sections 30 and 31 do not apply to a person, including a screening officer, if the person is two metres or less from another person and both persons are separated by a physical barrier that allows them to interact and reduces the risk of exposure to COVID-19.

Prohibition — passenger screening checkpoint

33 (1) A screening authority must not permit a person who has been notified to wear a mask and refuses to do so to pass beyond a passenger screening checkpoint into a restricted area.

b) est âgé de six ans ou plus.

Exigence — point de contrôle des passagers

30 (1) L'administration de contrôle avise la personne qui fait l'objet d'un contrôle à un point de contrôle des passagers qu'elle doit porter un masque en tout temps pendant le contrôle.

Port du masque — personne

(2) Sous réserve du paragraphe (3), la personne qui fait l'objet du contrôle visé au paragraphe (1) est tenue de porter un masque en tout temps pendant le contrôle.

Exigence d'enlever le masque

(3) Pendant le contrôle, la personne enlève son masque si l'agent de contrôle lui en fait la demande.

Port du masque — agent de contrôle

(4) L'agent de contrôle est tenu de porter un masque à un point de contrôle des passagers lorsqu'il effectue le contrôle d'une personne si, lors du contrôle, il se trouve à une distance de deux mètres ou moins de la personne qui fait l'objet du contrôle.

Exigence — point de contrôle des non-passagers

31 (1) La personne qui se présente à un point de contrôle des non-passagers pour passer dans une zone réglementée porte un masque en tout temps.

Port du masque — agent de contrôle

(2) Sous réserve du paragraphe (3), l'agent de contrôle est tenu de porter un masque en tout temps lorsqu'il se trouve à un point de contrôle des non-passagers.

Exceptions

(3) Le paragraphe (2) ne s'applique pas aux situations suivantes :

a) le port du masque risque de compromettre la sécurité de l'agent de contrôle;

b) l'agent de contrôle boit, s'alimente ou prend un médicament par voie orale.

Exception — barrière physique

32 Les articles 30 et 31 ne s'appliquent pas à la personne, notamment l'agent de contrôle, qui se trouve à deux mètres ou moins d'une autre personne si elle est séparée de l'autre personne par une barrière physique qui leur permet d'interagir et qui réduit le risque d'exposition à la COVID-19.

Interdiction — point de contrôle des passagers

33 (1) Il est interdit à l'administration de contrôle de permettre à une personne qui a été avisée de porter un masque et qui n'en porte pas de traverser un point de contrôle des passagers pour se rendre dans une zone réglementée.

Prohibition — non-passenger screening checkpoint

(2) A screening authority must not permit a person who refuses to wear a mask to pass beyond a non-passenger screening checkpoint into a restricted area.

Designated Provisions

Designation

34 (1) The provisions of this Interim Order set out in column 1 of the schedule are designated as provisions the contravention of which may be dealt with under and in accordance with the procedure set out in sections 7.7 to 8.2 of the Act.

Maximum amounts

(2) The amounts set out in column 2 of the schedule are the maximum amounts of the penalty payable in respect of a contravention of the designated provisions set out in column 1.

Notice

(3) A notice referred to in subsection 7.7(1) of the Act must be in writing and must specify

- (a)** the particulars of the alleged contravention;
- (b)** that the person on whom the notice is served or to whom it is sent has the option of paying the amount specified in the notice or filing with the Tribunal a request for a review of the alleged contravention or the amount of the penalty;
- (c)** that payment of the amount specified in the notice will be accepted by the Minister in satisfaction of the amount of the penalty for the alleged contravention and that no further proceedings under Part I of the Act will be taken against the person on whom the notice in respect of that contravention is served or to whom it is sent;
- (d)** that the person on whom the notice is served or to whom it is sent will be provided with an opportunity consistent with procedural fairness and natural justice to present evidence before the Tribunal and make representations in relation to the alleged contravention if the person files a request for a review with the Tribunal; and
- (e)** that the person on whom the notice is served or to whom it is sent will be considered to have committed the contravention set out in the notice if they fail to pay the amount specified in the notice and fail to file a request for a review with the Tribunal within the prescribed period.

Interdiction — point de contrôle des non-passagers

(2) Il est interdit à l'administration de contrôle de permettre à une personne qui ne porte pas de masque de traverser un point de contrôle des non-passagers pour se rendre dans une zone réglementée.

Textes désignés

Désignation

34 (1) Les dispositions du présent arrêté d'urgence figurant à la colonne 1 de l'annexe sont désignées comme dispositions dont la transgression est traitée conformément à la procédure prévue aux articles 7.7 à 8.2 de la Loi.

Montants maximaux

(2) Les sommes indiquées à la colonne 2 de l'annexe représentent les montants maximaux de l'amende à payer au titre d'une contravention au texte désigné figurant à la colonne 1.

Avis

(3) L'avis visé au paragraphe 7.7(1) de la Loi est donné par écrit et comporte :

- a)** une description des faits reprochés;
- b)** un énoncé indiquant que le destinataire de l'avis doit soit payer la somme fixée dans l'avis, soit déposer auprès du Tribunal une requête en révision des faits reprochés ou du montant de l'amende;
- c)** un énoncé indiquant que le paiement de la somme fixée dans l'avis sera accepté par le ministre en règlement de l'amende imposée et qu'aucune poursuite ne sera intentée par la suite au titre de la partie I de la Loi contre le destinataire de l'avis pour la même contravention;
- d)** un énoncé indiquant que, si le destinataire de l'avis dépose une requête en révision auprès du Tribunal, il se verra accorder la possibilité de présenter ses éléments de preuve et ses observations sur les faits reprochés, conformément aux principes de l'équité procédurale et de la justice naturelle;
- e)** un énoncé indiquant que le défaut par le destinataire de l'avis de verser la somme qui y est fixée et de déposer, dans le délai imparti, une requête en révision auprès du Tribunal vaut aveu de responsabilité à l'égard de la contravention.

Repeal

35 The *Interim Order Respecting Certain Requirements for Civil Aviation Due to COVID-19, No. 64*, made on June 1, 2022, is repealed.

SCHEDULE

(Subsections 34(1) and (2))

Designated Provisions

Column 1 Designated Provision	Column 2 Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Section 2	5,000	25,000
Section 5	5,000	25,000
Subsection 8(1)	5,000	25,000
Subsection 8(2)	5,000	
Subsection 8(3)	5,000	25,000
Subsection 8(4)	5,000	
Subsection 8(6)	5,000	25,000
Subsection 9(1)	5,000	25,000
Subsection 13(1)	5,000	
Section 13.1	5,000	
Section 15	5,000	
Section 16	5,000	25,000
Section 17	5,000	25,000
Subsection 18(2)	5,000	
Subsection 18(3)	5,000	
Section 19	5,000	25,000
Section 20	5,000	
Subsection 21(1)	5,000	25,000
Section 22	5,000	
Section 23	5,000	25,000
Subsection 24(1)	5,000	25,000
Subsection 24(2)	5,000	25,000
Subsection 24(3)	5,000	25,000
Subsection 25(1)	5,000	25,000
Subsection 26(1)	5,000	25,000
Subsection 27(2)	5,000	
Section 28	5,000	
Section 28.1	5,000	
Subsection 29(2)	5,000	
Subsection 30(1)		25,000

Abrogation

35 L'Arrêté d'urgence n° 64 visant certaines exigences relatives à l'aviation civile en raison de la COVID-19, pris le 1^{er} juin 2022, est abrogé.

ANNEXE

(paragrapes 34(1) et (2))

Textes désignés

Colonne 1 Texte désigné	Colonne 2 Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Article 2	5 000	25 000
Article 5	5 000	25 000
Paragraphe 8(1)	5 000	25 000
Paragraphe 8(2)	5 000	
Paragraphe 8(3)	5 000	25 000
Paragraphe 8(4)	5 000	
Paragraphe 8(6)	5 000	25 000
Paragraphe 9(1)	5 000	25 000
Paragraphe 13(1)	5 000	
Article 13.1	5 000	
Article 15	5 000	
Article 16	5 000	25 000
Article 17	5 000	25 000
Paragraphe 18(2)	5 000	
Paragraphe 18(3)	5 000	
Article 19	5 000	25 000
Article 20	5 000	
Paragraphe 21(1)	5 000	25 000
Article 22	5 000	
Article 23	5 000	25 000
Paragraphe 24(1)	5 000	25 000
Paragraphe 24(2)	5 000	25 000
Paragraphe 24(3)	5 000	25 000
Paragraphe 25(1)	5 000	25 000
Paragraphe 26(1)	5 000	25 000
Paragraphe 27(2)	5 000	
Article 28	5 000	
Article 28.1	5 000	
Paragraphe 29(2)	5 000	
Paragraphe 30(1)		25 000

Column 1 Designated Provision	Column 2 Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Subsection 30(2)	5,000	
Subsection 30(3)	5,000	
Subsection 30(4)	5,000	
Subsection 31(1)	5,000	
Subsection 31(2)	5,000	
Subsection 33(1)		25,000
Subsection 33(2)		25,000

Colonne 1 Texte désigné	Colonne 2 Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 30(2)	5 000	
Paragraphe 30(3)	5 000	
Paragraphe 30(4)	5 000	
Paragraphe 31(1)	5 000	
Paragraphe 31(2)	5 000	
Paragraphe 33(1)		25 000
Paragraphe 33(2)		25 000

DEPARTMENT OF TRANSPORT

CANADA SHIPPING ACT, 2001

Interim Order for the Protection of the Killer Whale (Orcinus orca) in the Waters of Southern British Columbia, 2022

Whereas the Minister of Transport is of the opinion that the annexed *Interim Order for the Protection of the Killer Whale (Orcinus orca) in the Waters of Southern British Columbia, 2022* is required to deal with a direct or indirect risk to marine safety or to the marine environment;

And whereas the provisions of the annexed Order may be contained in a regulation made under paragraphs 35.1(1)(k)^a and 136(1)(f)^b of the *Canada Shipping Act, 2001*^c;

Therefore, the Minister of Transport makes the annexed *Interim Order for the Protection of the Killer Whale (Orcinus orca) in the Waters of Southern British Columbia, 2022* under subsection 10.1(1)^d of the *Canada Shipping Act, 2001*^c.

Ottawa, May 31, 2022

Omar Alghabra
Minister of Transport

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Arrêté d'urgence de 2022 visant la protection de l'épaulard (Orcinus orca) dans les eaux du sud de la Colombie-Britannique

Attendu que le ministre des Transports estime que l'*Arrêté d'urgence de 2022 visant la protection de l'épaulard (Orcinus orca) dans les eaux du sud de la Colombie-Britannique* ci-après est nécessaire pour parer à un risque — direct ou indirect — à la sécurité maritime ou au milieu marin;

Attendu que les dispositions de l'arrêté ci-après peuvent faire l'objet d'un règlement pris en vertu des alinéas 35.1(1)(k)^a et 136(1)(f)^b de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^c,

À ces causes, le ministre des Transports, en vertu du paragraphe 10.1(1)^d de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^c, prend l'*Arrêté d'urgence de 2022 visant la protection de l'épaulard (Orcinus orca) dans les eaux du sud de la Colombie-Britannique*, ci-après.

Ottawa, le 31 mai 2022

Le ministre des Transports
Omar Alghabra

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

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

^c S.C. 2001, c. 26

^d S.C. 2018, c. 27, s. 690

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

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

^c L.C. 2001, ch. 26

^d L.C. 2018, ch. 27, art. 690

Interim Order for the Protection of the Killer Whale (*Orcinus orca*) in the Waters of Southern British Columbia, 2022

Definitions

Definitions

1 The following definitions apply in this Interim Order.

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

Southern Resident killer whale means any member of the Killer Whale (*Orcinus orca*) Northeast Pacific southern resident population. (*épaulard résident du sud*)

Approach Distance Prohibition

Prohibition — vessels

2 (1) Beginning on June 1, 2022, a vessel must not approach within 400 m of a killer whale in the waters indicated in Schedule 1.

Exceptions

(2) Subsection (1) does not apply to

- (a)** a vessel in transit;
- (b)** a vessel in distress or providing assistance to a vessel or person in distress;
- (c)** a vessel involved in pollution response operations;
- (d)** a vessel avoiding immediate or unforeseen danger; or
- (e)** a vessel carrying any person referred to in any of paragraphs 3(2)(a) to (e).

Prohibition — persons

3 (1) Beginning on June 1, 2022, a person operating a vessel must not approach within 400 m of a killer whale in the waters indicated in Schedule 1.

Exceptions

(2) Subsection (1) does not apply to

- (a)** an employee of the Government of Canada or a peace officer who is performing their duties, or a person who is assisting them or who is otherwise present at the request of the Government of Canada;

Arrêté d'urgence de 2022 visant la protection de l'épaulard (*Orcinus orca*) dans les eaux du sud de la Colombie-Britannique

Définitions

Définitions

1 Les définitions qui suivent s'appliquent au présent arrêté d'urgence.

épaulard résident du sud Épaulard (*Orcinus orca*) de la population résidente du sud du Pacifique Nord-Est. (*Southern Resident killer whale*)

ministre Le ministre des Transports. (*Minister*)

Interdiction de s'approcher à une certaine distance

Interdiction — bâtiments

2 (1) À compter du 1^{er} juin 2022, il est interdit à tout bâtiment de s'approcher à une distance de 400 m ou moins d'un épaulard dans les eaux indiquées à l'annexe 1.

Exceptions

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux bâtiments suivants :

- a)** les bâtiments en transit;
- b)** les bâtiments en détresse ou ceux prêtant assistance aux bâtiments ou aux personnes en détresse;
- c)** les bâtiments participant à des opérations d'intervention contre la pollution;
- d)** les bâtiments évitant un danger immédiat ou imprévu;
- e)** les bâtiments transportant toute personne visée à l'un des alinéas 3(2)a) à e).

Interdiction — personnes

3 (1) À compter du 1^{er} juin 2022, il est interdit à toute personne qui utilise un bâtiment de s'approcher à une distance de 400 m ou moins d'un épaulard dans les eaux indiquées à l'annexe 1.

Exceptions

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux personnes suivantes :

- a)** les employés du gouvernement du Canada ou les agents de la paix exerçant leurs fonctions, ou les personnes qui les assistent ou dont le gouvernement du Canada a demandé la présence;

(b) a person acting in a manner authorized under the *Species at Risk Act*;

(c) a person authorized under subsection 38(1) of the *Marine Mammal Regulations* to disturb a killer whale;

(d) a person fishing for marine mammals for experimental, scientific, educational or public display purposes in the manner set out in a licence issued under the *Fishery (General) Regulations*; or

(e) a person operating a vessel referred to in any of paragraphs 2(2)(a) to (e).

b) les personnes agissant d'une manière prévue par la *Loi sur les espèces en péril*;

c) les personnes autorisées, en vertu du paragraphe 38(1) du *Règlement sur les mammifères marins*, à perturber un épaulard;

d) les personnes pêchant des mammifères marins à des fins expérimentales, scientifiques, éducatives ou d'exposition au public, de la manière prévue par un permis délivré en vertu du *Règlement de pêche (dispositions générales)*;

e) les personnes utilisant un bâtiment visé à l'un des alinéas 2(2)a) à e).

Interim Sanctuary Zones

Prohibition — vessels

4 (1) During the period beginning on June 1, 2022, and ending on November 30, 2022, a vessel must not navigate in the waters indicated in Schedule 2.

Exceptions

(2) Subsection (1) does not apply to

(a) a vessel being used to access a private residence, a commercial establishment or any other establishment providing a service, if travel in the waters indicated in Schedule 2 is the only practical means of doing so and the vessel is navigating directly between

(i) a location on Pender Island or Saturna Island and another location on one of those islands,

(ii) a location on Pender Island or Saturna Island and a location beyond the waters indicated in Schedule 2,

(iii) a location on Pender Island or Saturna Island and a mooring buoy located in the waters indicated in Schedule 2, or

(iv) a mooring buoy located in the waters indicated in Schedule 2 and a location beyond those waters;

(b) a human-powered vessel navigating at a distance of 20 m or less from the shoreline — meaning the line where the water surface touches the land — in the waters indicated in items 1 and 2 of Schedule 2;

(c) a vessel in distress or providing assistance to a person or vessel in distress;

(d) a vessel involved in pollution response operations;

(e) a vessel avoiding immediate or unforeseen danger;

Zones de refuge provisoire

Interdiction — bâtiments

4 (1) Pendant la période commençant le 1^{er} juin 2022 et se terminant le 30 novembre 2022, il est interdit à tout bâtiment de naviguer dans les eaux indiquées à l'annexe 2.

Exceptions

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux bâtiments suivants :

a) les bâtiments utilisés pour aller à une résidence privée, un établissement commercial ou un autre établissement fournissant un service, si le voyage dans les eaux indiquées à l'annexe 2 est la seule façon pratique de le faire et s'ils naviguent directement entre :

(i) un endroit situé sur l'île Pender ou sur l'île Saturna et un autre endroit sur l'une de ces îles,

(ii) un endroit situé sur l'île Pender ou sur l'île Saturna et un endroit situé à l'extérieur des eaux indiquées à l'annexe 2,

(iii) un endroit situé sur l'île Pender ou sur l'île Saturna et une bouée d'amarrage située dans les eaux indiquées à l'annexe 2,

(iv) une bouée d'amarrage située dans les eaux indiquées à l'annexe 2 et un endroit situé à l'extérieur de ces eaux;

b) les bâtiments à propulsion humaine naviguant à une distance de 20 m ou moins du rivage, soit la ligne où la surface de l'eau entre en contact avec la terre, dans les eaux indiquées aux articles 1 et 2 de l'annexe 2;

c) les bâtiments en détresse ou ceux prêtant assistance aux bâtiments ou aux personnes en détresse;

d) les bâtiments participant à des opérations d'intervention contre la pollution;

(f) a vessel being used to fish under a licence issued under the *Aboriginal Communal Fishing Licences Regulations*

(i) for food, social or ceremonial purposes, or

(ii) for domestic purposes pursuant to a treaty within the meaning of section 35 of the *Constitution Act, 1982*; or

(g) a vessel carrying any person referred to in any of paragraphs 5(2)(a) to (h).

Prohibition — persons

5 (1) During the period beginning on June 1, 2022, and ending on November 30, 2022, a person must not operate a vessel in the waters indicated in Schedule 2.

Exceptions

(2) Subsection (1) does not apply to

(a) an employee of the Government of Canada or a peace officer who is performing their duties, or a person who is assisting them or who is otherwise present at the request of the Government of Canada;

(b) a person acting in a manner authorized under the *Species at Risk Act*;

(c) a person authorized under subsection 38(1) of the *Marine Mammal Regulations* to disturb a killer whale;

(d) a person fishing for marine mammals under the authority of the *Marine Mammal Regulations*;

(e) a person fishing for marine mammals for experimental, scientific, educational or public display purposes in the manner set out in a licence issued under the *Fishery (General) Regulations*;

(f) a person fishing under a licence issued under the *Aboriginal Communal Fishing Licences Regulations*

(i) for food, social or ceremonial purposes, or

(ii) for domestic purposes pursuant to a treaty within the meaning of section 35 of the *Constitution Act, 1982*;

(g) an Indigenous person exercising an existing right, other than for fishing, for non-commercial purposes under section 35 of the *Constitution Act, 1982*; or

(h) a person operating a vessel referred to in any of paragraphs 4(2)(a) to (g).

e) les bâtiments évitant un danger immédiat ou imprévu;

f) les bâtiments utilisés pour pêcher au titre d'un permis délivré en vertu du *Règlement sur les permis de pêche communautaires des Autochtones* :

(i) soit à des fins alimentaires, sociales ou rituelles,

(ii) soit à des fins domestiques, en application d'un traité au sens de l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*;

g) les bâtiments transportant toute personne visée à l'un des alinéas 5(2)a) à h).

Interdiction — personnes

5 (1) Pendant la période commençant le 1^{er} juin 2022 et se terminant le 30 novembre 2022, il est interdit à toute personne d'utiliser un bâtiment dans les eaux indiquées à l'annexe 2.

Exceptions

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux personnes suivantes :

a) les employés du gouvernement du Canada ou les agents de la paix exerçant leurs fonctions, ou les personnes qui les assistent ou qui sont autrement présentes à la demande du gouvernement du Canada;

b) les personnes agissant d'une manière prévue par la *Loi sur les espèces en péril*;

c) les personnes autorisées, en vertu du paragraphe 38(1) du *Règlement sur les mammifères marins*, à perturber un épaulard;

d) les personnes pêchant des mammifères marins en vertu du *Règlement sur les mammifères marins*;

e) les personnes pêchant des mammifères marins à des fins expérimentales, scientifiques, éducatives ou d'exposition au public de la manière prévue par un permis délivré en vertu du *Règlement de pêche (dispositions générales)*;

f) les personnes pêchant au titre d'un permis délivré en vertu du *Règlement sur les permis de pêche communautaires des Autochtones* :

(i) soit à des fins alimentaires, sociales ou rituelles,

(ii) soit à des fins domestiques, en application d'un traité au sens de l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*;

g) les Autochtones exerçant un droit existant, autre que la pêche, à des fins non commerciales en vertu de l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*;

h) les personnes utilisant un bâtiment visé à l'un des alinéas 4(2)a) à g).

Speed Limits

Speed limit – vessels

6 (1) During the period beginning on June 1, 2022, and ending on November 30, 2022, a vessel must not proceed at a speed in excess of 10 knots over ground in the waters indicated in Schedule 3.

Exceptions

(2) Subsection (1) does not apply to

- (a)** a vessel in distress or providing assistance to a vessel or person in distress;
- (b)** a vessel involved in pollution response operations;
- (c)** a vessel avoiding immediate or unforeseen danger;
- (d)** a vessel that is not operating a motor; or
- (e)** a vessel carrying any person referred to in paragraph 7(2)(a).

Speed limit – persons

7 (1) During the period beginning on June 1, 2022, and ending on November 30, 2022, a person must not operate a vessel at a speed in excess of 10 knots over ground in the waters indicated in Schedule 3.

Exceptions

(2) Subsection (1) does not apply to

- (a)** an employee of the Government of Canada or a peace officer who is performing their duties, or a person who is assisting them or who is otherwise present at the request of the Government of Canada; or
- (b)** a person operating a vessel referred to in any of paragraphs 6(2)(a) to (e).

Authorizations

Authorization – whale-watching

8 (1) The Minister may, in writing, issue an authorization to a vessel and to persons operating that vessel to approach a killer whale, other than a Southern Resident killer whale, for the purpose of commercial whale-watching at a distance of between 200 m and 400 m in the waters indicated in Schedule 1 if the vessel is owned or operated by a person or organization that has entered into an agreement

Limites de vitesse

Limite de vitesse – bâtiments

6 (1) Pendant la période commençant le 1^{er} juin 2022 et se terminant le 30 novembre 2022, il est interdit à tout bâtiment de naviguer dans les eaux indiquées à l'annexe 3 à une vitesse supérieure à 10 nœuds sur le fond.

Exceptions

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux bâtiments suivants :

- a)** les bâtiments en détresse ou prêtant assistance aux bâtiments ou aux personnes en détresse;
- b)** les bâtiments participant à des opérations d'intervention contre la pollution;
- c)** les bâtiments évitant un danger immédiat ou imprévu;
- d)** les bâtiments qui n'utilisent pas de moteur;
- e)** les bâtiments transportant toute personne visée à l'un des alinéas 7(2)a).

Limite de vitesse – personnes

7 (1) Pendant la période commençant le 1^{er} juin 2022 et se terminant le 30 novembre 2022, il est interdit à quiconque d'utiliser un bâtiment dans les eaux indiquées à l'annexe 3 à une vitesse supérieure à 10 nœuds sur le fond.

Exceptions

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux personnes suivantes :

- a)** les employés du gouvernement du Canada ou les agents de la paix exerçant leurs fonctions, ou les personnes qui les assistent ou dont le gouvernement du Canada a demandé la présence;
- b)** les personnes utilisant un bâtiment visé à l'un des alinéas 6(2)a) à e).

Autorisations

Autorisation – observation de baleines

8 (1) Le ministre peut, par écrit, délivrer à tout bâtiment et aux personnes l'utilisant une autorisation de s'approcher d'épaulards, autres que des épaulards résident du sud, pour l'observation de baleines à des fins commerciales, à une distance allant de 200 m à 400 m dans les eaux indiquées à l'annexe 1 si le propriétaire du bâtiment, ou la personne ou l'organisation qui l'utilise, a conclu un accord

with the Minister that is intended to reduce the risk of physical and acoustic disturbances to Southern Resident killer whales.

Authorization — promotion of protection of killer whales

(2) The Minister may, in writing, issue one of the following authorizations to a vessel and to persons operating that vessel for the purpose of a non-commercial activity that promotes compliance with and monitoring of measures taken to protect killer whales if the vessel is owned or operated by a person or organization that has entered into an agreement with the Minister that is intended to reduce the risk of physical and acoustic disturbances to Southern Resident killer whales:

- (a) an authorization to approach a killer whale at a distance of between 200 m and 400 m in the waters indicated in Schedule 1; or
- (b) an authorization to navigate or operate a vessel in the waters indicated in Schedule 2.

Application for authorization

(3) The following persons or organizations may submit a request for an authorization in respect of a vessel that they own or operate and persons operating that vessel:

- (a) in the case of an authorization referred to in subsection (1), a person who owns or operates a business for the purposes of commercial whale-watching or ecotourism, or any person or organization acting on behalf of such a business; or
- (b) in the case of the authorizations referred to in subsection (2)
 - (i) an incorporated non-profit organization with a mandate to promote the protection of killer whales, or any person or organization acting on behalf of such an organization, or
 - (ii) a government, council or other entity authorized to act on behalf of an Indigenous group.

Condition of authorization

(4) An authorization is subject to the condition that the authorization holder complies with measures respecting the protection of killer whales, including those respecting the reduction of the risk of physical and acoustic disturbances to Southern Resident killer whales, set out in the agreement entered into with the Minister.

avec le ministre visant à réduire les risques de perturbations physiques et acoustiques pour les épaulards résidents du sud.

Autorisation — promotion de la protection des épaulards

(2) Le ministre peut, par écrit, délivrer l'une ou l'autre des autorisations ci-après à un bâtiment et aux personnes utilisant le bâtiment pour des activités non commerciales visant à promouvoir le respect et la surveillance des mesures prises pour la protection des épaulards, si le propriétaire du bâtiment, ou la personne ou l'organisation qui l'utilise, a conclu un accord avec le ministre visant à réduire les risques de perturbations physiques et acoustiques pour les épaulards résidents du sud :

- a) l'autorisation de s'approcher d'épaulards à une distance allant de 200 m à 400 m dans les eaux indiquées à l'annexe 1;
- b) l'autorisation de naviguer ou d'utiliser un bâtiment dans les eaux indiquées à l'annexe 2.

Demande d'autorisation

(3) Les personnes ou organisations ci-après peuvent présenter une demande d'autorisation pour un bâtiment dont elles sont propriétaires ou qu'elles utilisent et pour les personnes l'utilisant :

- a) dans le cas de l'autorisation visée au paragraphe (1), le propriétaire ou l'exploitant d'une entreprise d'observation de baleines à des fins commerciales ou d'une entreprise d'écotourisme ou toute personne ou toute organisation agissant pour le compte d'une telle entreprise;
- b) dans le cas des autorisations visées au paragraphe (2) :
 - (i) toute organisation à but non lucratif, constituée en personne morale, ayant pour mandat de promouvoir la protection des épaulards, ou toute personne ou toute organisation agissant pour le compte d'une telle organisation,
 - (ii) toute entité — gouvernement, conseil ou autre — autorisée à agir pour le compte d'un groupe autochtone.

Condition d'autorisation

(4) L'autorisation est assortie de la condition que son titulaire respecte les mesures visant la protection des épaulards, notamment celles visant à réduire les risques de perturbations physiques et acoustiques pour les épaulards résidents du sud, prévues dans l'accord conclu avec le ministre.

Amending conditions

(5) The Minister may add, amend or remove conditions, if the Minister considers it necessary to contribute to the protection of killer whales or the marine environment or to marine safety.

Authorization on board vessel

(6) An authorization must be kept on board the vessel.

Suspension or revocation

(7) The Minister may suspend or revoke an authorization, and inform the authorization holder in writing, if

(a) the person who submitted the application for the authorization knowingly provided false or misleading information to obtain the authorization;

(b) the authorization holder fails to comply with any condition referred to in subsection (4) or (5), and the non-compliance constitutes a risk to killer whales, the marine environment or marine safety;

(c) the authorization holder fails to comply with any requirements under

(i) the *Canada Shipping Act, 2001*,

(ii) the *Oceans Act*, or

(iii) the *Fisheries Act*; or

(d) the Minister considers it necessary to protect killer whales or the marine environment or for marine safety.

Additional requirements — whale-watching

9 (1) A person who is operating a vessel to which an authorization was issued under subsection 8(1) must comply with the following requirements:

(a) the person must, as soon as feasible, report the following information to the Minister each time that the vessel is within 400 m of a Southern Resident killer whale in the waters indicated in Schedule 1:

(i) the name of their vessel,

(ii) the date and time of the occurrence,

(iii) the geographic coordinates of the vessel at the time of the occurrence, and

(iv) the number of Southern Resident killer whales observed by the person at the time of the occurrence;

Modification de conditions

(5) Le ministre peut ajouter, modifier ou supprimer des conditions, s'il le juge nécessaire pour contribuer à la protection des épaulards ou du milieu marin ou pour la sécurité maritime.

Autorisation à bord du bâtiment

(6) L'autorisation est gardée à bord du bâtiment.

Suspension ou révocation

(7) Le ministre peut suspendre ou révoquer l'autorisation, et en avise le titulaire par écrit, dans les cas suivants :

a) la personne qui a présenté la demande d'autorisation a sciemment fourni des renseignements faux ou trompeurs en vue d'obtenir l'autorisation;

b) le titulaire ne se conforme pas aux conditions visées aux paragraphes (4) ou (5) et la non-conformité constitue un risque pour les épaulards, pour le milieu marin ou pour la sécurité maritime;

c) le titulaire ne se conforme pas aux exigences prévues sous le régime d'une des lois suivantes :

(i) la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*,

(ii) la *Loi sur les océans*,

(iii) la *Loi sur les pêches*;

d) le ministre le juge nécessaire pour la protection des épaulards ou du milieu marin ou pour la sécurité maritime.

Exigences supplémentaires — observation de baleines

9 (1) La personne qui utilise un bâtiment auquel a été délivrée l'autorisation visée au paragraphe 8(1) respecte les exigences suivantes :

a) elle rapporte dès que possible au ministre les renseignements ci-après chaque fois que le bâtiment se trouve à une distance de 400 m ou moins d'épaulards résidents du sud dans les eaux indiquées à l'annexe 1 :

(i) le nom de son bâtiment,

(ii) la date et l'heure auxquelles ces faits se sont produits,

(iii) les coordonnées géographiques du bâtiment au moment où ces faits se sont produits,

(iv) le nombre d'épaulards résidents du sud qu'elle a aperçus au moment où ces faits se sont produits;

(b) the person must, as soon as feasible, report the following information to the Minister each time that they observe another vessel within 400 m of a Southern Resident killer whale in the waters indicated in Schedule 1:

- (i)** the name of their vessel,
 - (ii)** the date and time of the observation,
 - (iii)** the geographic coordinates of their vessel at the time of the observation,
 - (iv)** the number of Southern Resident killer whales observed by the person, and
 - (v)** a description of the vessel that was observed within 400 m of a Southern Resident killer whale;
- (c)** the person must, as soon as feasible, use the WhaleReport application to record each observation of a Southern Resident killer whale that the person makes; and
- (d)** the person must ensure that the authorization flag provided by the Minister is visible on the vessel at all times when the vessel is in the waters indicated in Schedule 1.

Prohibition on advertising

(2) After an authorization under subsection 8(1) is issued, the person or organization that submitted the request for the authorization must not refer to sightings of Southern Resident killer whales when offering or promoting excursions for the purpose of commercial whale-watching.

Schedule 1

(Subsections 2(1), 3(1) and 8(1) and paragraphs 8(2)(a) and 9(1)(a), (b) and (d))

Waters Subject to Approach Distance Prohibition

The waters subject to the approach distance prohibition are bounded by a line

beginning at	50°03.807'N	124°50.610'W	[Sarah Point];
then to.....	49°52.486'N	124°33.903'W	[north Powell River];
then to.....	49°52.426'N	124°33.912'W	[south Powell River];
then to.....	49°46.436'N	124°16.815'W	[north Jervis Inlet/Thunder Bay];

b) elle rapporte dès que possible au ministre les renseignements ci-après chaque fois qu'elle observe un autre bâtiment se trouvant à une distance de 400 m ou moins d'épaulards résidents du sud dans les eaux indiquées à l'annexe 1 :

- (i)** le nom de son bâtiment,
 - (ii)** la date et l'heure de l'observation,
 - (iii)** les coordonnées géographiques de son bâtiment au moment de l'observation,
 - (iv)** le nombre d'épaulards résidents du sud qu'elle a aperçus,
 - (v)** une description du bâtiment qui a été observé à une distance de 400 m ou moins d'épaulards résidents du sud;
- c)** elle enregistre dès que possible, en utilisant l'application WhaleReport, chaque observation d'épaulards résidents du sud qu'elle fait;
- d)** elle veille à ce que le drapeau d'autorisation fourni par le ministre soit visible sur le bâtiment en tout temps lorsque celui se trouve dans les eaux indiquées à l'annexe 1.

Interdiction de publicité

(2) À la suite de la délivrance de l'autorisation visée au paragraphe 8(1), il est interdit à la personne ou à l'organisation qui a présenté la demande d'autorisation de mentionner l'observation d'épaulards résidents du sud dans l'offre ou la promotion d'excursions pour l'observation des baleines à des fins commerciales.

Annexe 1

(paragraphe 2(1), 3(1) et 8(1) et alinéas 8(2)a) et 9(1)a), b) et d))

Eaux assujetties à l'interdiction de s'approcher à une certaine distance

Les eaux assujetties à l'interdiction de s'approcher à une certaine distance sont délimitées par une ligne

commençant à	50°03,807'N	124°50,610'O	[pointe Sarah];
de là, jusqu'à	49°52,486'N	124°33,903'O	[rivière Powell nord];
de là, jusqu'à	49°52,426'N	124°33,912'O	[rivière Powell sud];
de là, jusqu'à	49°46,436'N	124°16,815'O	[bras Jervis nord / Thunder Bay];

then to.....	49°44.262'N	124°13.260'W	[south Jervis Inlet];	de là, jusqu'à	49°44,262'N	124°13,260'O	[bras Jervis sud];
then to.....	49°43.838'N	124°12.572'W	[north Blind Bay];	de là, jusqu'à	49°43,838'N	124°12,572'O	[baie Blind nord];
then to.....	49°43.018'N	124°11.228'W	[south Ballet Bay];	de là, jusqu'à	49°43,018'N	124°11,228'O	[baie Ballet sud];
then to.....	49°39.450'N	124°05.148'W	[west Agamemnon Channel];	de là, jusqu'à	49°39,450'N	124°05,148'O	[chenal Agamemnon ouest];
then to.....	49°39.313'N	124°04.355'W	[east Agamemnon Channel];	de là, jusqu'à	49°39,313'N	124°04,355'O	[chenal Agamemnon est];
then to.....	49°19.301'N	123°08.888'W	[north Burrard Inlet];	de là, jusqu'à	49°19,301'N	123°08,888'O	[bras Burrard nord];
then to.....	49°18.775'N	123°08.882'W	[south Burrard Inlet];	de là, jusqu'à	49°18,775'N	123°08,882'O	[bras Burrard sud];
then to.....	49°15.608'N	123°15.755'W	[Cowards Cove];	de là, jusqu'à	49°15,608'N	123°15,755'O	[anse Cowards];
then to.....	49°15.173'N	123°16.247'W	[east Sea Island];	de là, jusqu'à	49°15,173'N	123°16,247'O	[île de la mer est];
then to.....	49°15.455'N	123°16.795'W	[north Sea Island];	de là, jusqu'à	49°15,455'N	123°16,795'O	[île de la mer nord];
then to.....	49°12.853'N	123°13.338'W	[south Sea Island];	de là, jusqu'à	49°12,853'N	123°13,338'O	[île de la mer sud];
then to.....	49°11.205'N	123°12.225'W	[north Swishwash Island];	de là, jusqu'à	49°11,205'N	123°12,225'O	[île Swishwash nord];
then to.....	49°10.425'N	123°12.023'W	[south Swishwash Island];	de là, jusqu'à	49°10,425'N	123°12,023'O	[île Swishwash sud];
then to.....	49°07.853'N	123°12.037'W	[Steveston];	de là, jusqu'à	49°07,853'N	123°12,037'O	[Steveston];
then to.....	49°06.128'N	123°19.335'W	[north Strait of Georgia];	de là, jusqu'à	49°06,128'N	123°19,335'O	[déroit de Georgia nord];
then to.....	49°05.368'N	123°19.342'W	[south Strait of Georgia];	de là, jusqu'à	49°05,368'N	123°19,342'O	[déroit de Georgia sud];
then to.....	49°07.058'N	123°11.647'W	[Fraser River];	de là, jusqu'à	49°07,058'N	123°11,647'O	[rivière Fraser];
then to.....	49°06.532'N	123°11.232'W	[Westham Island];	de là, jusqu'à	49°06,532'N	123°11,232'O	[île Westham];
then to.....	49°04.062'N	123°09.410'W	[south Canoe Passage];	de là, jusqu'à	49°04,062'N	123°09,410'O	[passage Canoe sud];
then to.....	49°03.487'N	123°08.493'W	[Roberts Bank];	de là, jusqu'à	49°03,487'N	123°08,493'O	[banc Roberts];
then to.....	49°00.132'N	123°05.460'W	[Boundary Bluff];	de là, jusqu'à	49°00,132'N	123°05,460'O	[falaise Boundary];
then adjacent to the United States border until	48°14.200'N	125°44.500'W	[southern boundary of the critical habitat of the Southern Resident killer whale];	de là, adjacente à la frontière des États-Unis jusqu'à	48°14,200'N	125°44,500'O	[limite sud de l'habitat essentiel de l'épaulard résident du sud];
then to.....	48°41.700'N	126°17.783'W	[northwest boundary of the critical habitat of the Southern Resident killer whale];	de là, jusqu'à	48°41,700'N	126°17,783'O	[limite nord-ouest de l'habitat essentiel de l'épaulard résident du sud];

then to.....	48°59.685'N	125°40.152'W	[Quisitis Point];	de là, jusqu'à	48°59,685'N	125°40,152'O	[pointe Quisitis];
then to.....	48°55.253'N	125°32.517'W	[Amphitrite Point];	de là, jusqu'à	48°55,253'N	125°32,517'O	[pointe Amphitrite];
then to.....	48°56.076'N	125°31.372'W	[Stuart Bay];	de là, jusqu'à	48°56,076'N	125°31,372'O	[baie Stuart];
then to.....	49°01.238'N	125°02.383'W	[Hi'tatis];	de là, jusqu'à	49°01,238'N	125°02,383'O	[Hi'tatis];
then to.....	48°46.985'N	125°12.587'W	[Cape Beale];	de là, jusqu'à	48°46,985'N	125°12,587'O	[cap Beale];
then to.....	48°39.645'N	124°49.205'W	[west Clo-oose Bay];	de là, jusqu'à	48°39,645'N	124°49,205'O	[baie Clo-oose ouest];
then to.....	48°39.485'N	124°48.648'W	[east Clo-oose Bay];	de là, jusqu'à	48°39,485'N	124°48,648'O	[baie Clo-oose est];
then to.....	48°33.703'N	124°27.812'W	[west Port San Juan];	de là, jusqu'à	48°33,703'N	124°27,812'O	[port San Juan ouest];
then to.....	48°33.110'N	124°25.742'W	[east Port San Juan];	de là, jusqu'à	48°33,110'N	124°25,742'O	[port San Juan est];
then to.....	49°59.092'N	125°13.390'W	[Campbell River];	de là, jusqu'à	49°59,092'N	125°13,390'O	[rivière Campbell];
then to.....	50°03.807'N	124°50.610'W	[Sarah Point].	de là jusqu'à	50°03,807'N	124°50,610'O	[pointe Sarah].

Schedule 2

(Subsection 4(1), paragraphs 4(2)(a) and (b), subsection 5(1) and paragraph 8(2)(b))

Interim Sanctuary Zones

1. Saturna Island

The waters off Saturna Island bounded by a line

beginning at	48°47.150'N	123°02.733'W	[northern boundary of East Point (shoreline)];
then to.....	48°47.367'N	123°02.915'W	[Tumbo Channel];
then to.....	48°47.617'N	123°02.483'W	[northwest boundary (east of Tumbo Point)];
then to.....	48°47.473'N	123°01.975'W	[northeast boundary (Boiling Reef)];
then to.....	48°46.558'N	123°03.147'W	[Boundary Pass];
then to.....	48°46.333'N	123°03.805'W	[southeast boundary];
then to.....	48°46.350'N	123°05.150'W	[southwest boundary (Narvaez Bay)];
then to.....	48°46.683'N	123°05.150'W	[Fiddlers Cove];
then to.....	48°47.150'N	123°02.733'W	[northern boundary of East Point (shoreline)].

Annexe 2

(paragraphe 4(1), alinéas 4(2)a) et b), paragraphe 5(1) et alinéa 8(2)b))

Zones de refuge provisoires

1. Île Saturna

Les eaux au large de l'île Saturna délimitées par une ligne

commençant à	48°47,150'N	123°02,733'O	[limite nord de la pointe Est (rivage)];
de là, jusqu'à	48°47,367'N	123°02,915'O	[chenal Tumbo];
de là, jusqu'à	48°47,617'N	123°02,483'O	[limite nord-ouest (est de la pointe Tumbo)];
de là, jusqu'à	48°47,473'N	123°01,975'O	[limite nord-est (récif Boiling)];
de là, jusqu'à	48°46,558'N	123°03,147'O	[passage Boundary];
de là, jusqu'à	48°46,333'N	123°03,805'O	[limite sud-est];
de là, jusqu'à	48°46,350'N	123°05,150'O	[limite sud-ouest (baie Narvaez)];
de là, jusqu'à	48°46,683'N	123°05,150'O	[anse Fiddlers];
de là, jusqu'à	48°47,150'N	123°02,733'O	[limite nord de la pointe Est (rivage)].

2. Pender Island

The waters off Pender Island bounded by a line beginning at 48°45.817'N 123°19.300'W [northwest boundary]; then to..... 48°46.217'N 123°18.867'W [northeast boundary]; then to..... 48°44.167'N 123°13.917'W [southeast boundary]; then to..... 48°44.153'N 123°15.517'W [southwest boundary]; then to..... 48°45.817'N 123°19.300'W [northwest boundary].

2. Île Pender

Les eaux au large de l'île Pender délimitées par une ligne commençant à 48°45,817'N 123°19,300'O [[limite nord-ouest]; de là, jusqu'à 48°46,217'N 123°18,867'O [[limite nord-est]; de là, jusqu'à 48°44,167'N 123°13,917'O [[limite sud-est]; de là, jusqu'à 48°44,153'N 123°15,517'O [[limite sud-ouest]; de là, jusqu'à 48°45,817'N 123°19,300'O [[limite nord-ouest].

Schedule 3

(Subsections 6(1) and 7(1))

Waters Subject to Speed Limits

1. Mouth of the Nitinat River

The waters of the mouth of the Nitinat River bounded by a line beginning at 48°42.377'N 125°00.000'W [northwest boundary]; then to..... 48°36.683'N 125°00.000'W [northwest boundary (Swiftsure Bank)]; then to..... 48°36.683'N 124°45.083'W [southeast boundary (Carmanah Point)]; then along the coastline to 48°42.377'N 125°00.000'W [northeast boundary].

Annexe 3

(paragraphe 6(1) et 7(1))

Eaux assujetties à des limites de vitesse

1. Embouchure de la rivière Nitinat

Les eaux de l'embouchure de la rivière Nitinat délimitées par une ligne commençant à 48°42,377'N 125°00,000'O [[limite nord-ouest]; de là, jusqu'à 48°36,683'N 125°00,000'O [[limite nord-ouest (banc Swiftsure)]; de là, jusqu'à 48°36,683'N 124°45,083'O [[limite sud-est (Carmanah Point)]; de là, suivant la côte, jusqu'à 48°42,377'N 125°00,000'O [[limite nord-est].

2. Swiftsure Bank

The waters off Swiftsure Bank bounded by a line beginning at 48°34.000'N 125°06.000'W [northwest boundary]; then to..... 48°32.100'N 125°01.760'W [southwest boundary]; then to..... 48°32.100'N 124°49.545'W [southern boundary (traffic separation scheme lane)]; then to..... 48°32.017'N 124°46.593'W [southern boundary (traffic separation scheme lane)];

2. Banc Swiftsure

Les eaux au large du banc Swiftsure délimitées par une ligne commençant à 48°34,000'N 125°06,000'O [[limite nord-ouest]; de là, jusqu'à 48°32,100'N 125°01,760'O [[limite sud-ouest]; de là, jusqu'à 48°32,100'N 124°49,545'O [[limite sud (voie du dispositif de séparation du trafic)]; de là, jusqu'à 48°32,017'N 124°46,593'O [[limite sud (voie du dispositif de séparation du trafic)];

then to..... 48°31.150'N 124°43.483'W [southeast boundary];
 then to..... 48°35.717'N 124°43.067'W [northeast boundary];
 then to..... 48°34.000'N 124°54.190'W [northern boundary];
 then to..... 48°34.000'N 125°06.000'W [northwest boundary].

de là, jusqu'à 48°31,150'N 124°43,483'O [[limite sud-est];
 de là, jusqu'à 48°35,717'N 124°43,067'O [[limite nord-est];
 de là, jusqu'à 48°34,000'N 124°54,190'O [[limite nord];
 de là, jusqu'à 48°34,000'N 125°06,000'O [[limite nord-ouest].

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](#).

Governor in Council appointment opportunities

Position	Organization	Closing date
Director	Bank of Canada	
Chairperson	Canada Agricultural Review Tribunal	

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](#).

Possibilités de nominations par le gouverneur en conseil

Poste	Organisation	Date de clôture
Administrateur	Banque du Canada	
Président	Commission de révision agricole du Canada	

Position	Organization	Closing date	Poste	Organisation	Date de clôture
Director	Canada Development Investment Corporation		Administrateur	Corporation de développement des investissements du Canada	
Director	Canada Foundation for Sustainable Development Technology		Administrateur	Fondation du Canada pour l'appui technologique au développement durable	
Chairperson	Canada Lands Company Limited		Président	Société immobilière du Canada limitée	
Member	Canada–Nova Scotia Offshore Petroleum Board		Membre	Office Canada—Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers	
Chief Executive Officer	Canadian Centre on Substance Abuse		Premier dirigeant	Centre canadien de lutte contre les toxicomanies	
Member	Canadian Cultural Property Export Review Board		Membre	Commission canadienne d'examen des exportations de biens culturels	
Chief Executive Officer	Canadian Dairy Commission		Président et premier dirigeant	Commission canadienne du lait	
Chairperson	Canadian High Arctic Research Station		Président	Station canadienne de recherche dans l'Extrême-Arctique	
Member	Canadian High Arctic Research Station		Administrateur	Station canadienne de recherche dans l'Extrême-Arctique	
Vice-Chairperson	Canadian High Arctic Research Station		Vice-président	Station canadienne de recherche dans l'Extrême-Arctique	
Chief Commissioner	Canadian Human Rights Commission		Président	Commission canadienne des droits de la personne	
Deputy Chief Commissioner	Canadian Human Rights Commission		Vice-président	Commission canadienne des droits de la personne	
Member	Canadian Human Rights Commission		Membre	Commission canadienne des droits de la personne	
Trustee	Canadian Museum for Human Rights		Administrateur	Musée canadien des droits de la personne	
Director	Canadian Museum of History		Directeur	Musée canadien de l'histoire	
Director	Canadian Museum of Nature		Directeur	Musée canadien de la nature	
Chairperson	Canadian Radio-television and Telecommunications Commission		Président	Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	
Vice-Chairperson	Canadian Radio-television and Telecommunications Commission		Vice-président	Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	

Position	Organization	Closing date	Poste	Organisation	Date de clôture
Special Representative on Combatting Islamophobia	Department of Canadian Heritage		Représentant spécial chargé de la lutte contre l'islamophobie	Ministère du Patrimoine canadien	
President	Farm Credit Canada		Président	Financement agricole Canada	
Member	Historic Sites and Monuments Board of Canada		Membre	Commission des lieux et monuments historiques du Canada	
Commissioner	International Commission on the Conservation of Atlantic Tunas		Commissaire	Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique	
Chairperson	International Development Research Centre		Président du Conseil	Centre de recherches pour le développement international	
Chairperson	Invest in Canada Hub		Président	Investir au Canada	
Chief Executive Officer	Invest in Canada Hub		Président-directeur général	Investir au Canada	
Director	Invest in Canada Hub		Administrateur	Investir au Canada	
Commissioner	Law Commission of Canada		Commissaire	Commission du droit du Canada	
President	Law Commission of Canada		Président	Commission du droit du Canada	
Chairperson	National Arts Centre Corporation		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	
Trustee	National Museum of Science and Technology		Administrateur	Musée national des sciences et de la technologie	
Canadian Representative	North Atlantic Salmon Conservation Organization		Représentant canadien	Organisation pour la conservation du saumon de l'Atlantique nord	
Canadian Representative	North Pacific Anadromous Fish Commission		Représentant canadien	Commission des poissons anadromes du Pacifique nord	
Federal Ombudsman for Victims of Crime	Office of the Federal Ombudsman for Victims of Crime		Ombudsman fédéral des victimes d'actes criminels	Bureau de l'ombudsman fédéral des victimes d'actes criminels	
Privacy Commissioner	Office of the Privacy Commissioner of Canada		Commissaire à la protection de la vie privée	Commissariat à la protection de la vie privée du Canada	
Member	Pacific Pilotage Authority		Membre	Administration de pilotage du Pacifique	
Chairperson	Patented Medicine Prices Review Board		Président	Conseil d'examen du prix des médicaments brevetés	
Member	Payments in Lieu of Taxes Dispute Advisory Panel		Membre	Comité consultatif sur les paiements versés en remplacement d'impôts	

Position	Organization	Closing date	Poste	Organisation	Date de clôture
Chairperson	Royal Canadian Mounted Police Management Advisory Board		Président	Conseil consultatif de gestion de la Gendarmerie royale du Canada	
Member	Royal Canadian Mounted Police Management Advisory Board		Membre	Conseil consultatif de gestion de la Gendarmerie royale du Canada	
Vice-Chairperson	Royal Canadian Mounted Police Management Advisory Board		Vice-président	Conseil consultatif de gestion de la Gendarmerie royale du Canada	
Deputy Registrar	Supreme Court of Canada		Registraire adjoint	Cour suprême du Canada	
Executive Director	Telefilm Canada		Directeur général	Téléfilm Canada	
Director	Windsor-Detroit Bridge Authority		Administrateur	Autorité du pont Windsor-Dérouit	

PARLIAMENT

HOUSE OF COMMONS

First Session, 44th Parliament

PRIVATE BILLS

[Standing Order 130](#) respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 20, 2021.

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, 44^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 20 novembre 2021.

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

Le greffier de la Chambre des communes

Charles Robert

COMMISSIONS**CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL****APPEAL***Notice No. HA-2022-007*

The Canadian International Trade Tribunal has decided, pursuant to rule 25 of the *Canadian International Trade Tribunal Rules*, to consider the appeal referenced hereunder by way of written submissions. Persons interested in intervening are requested to contact the Tribunal at 613-993-3595 or at citt-tcce@tribunal.gc.ca prior to the commencement of the scheduled hearing. Interested persons seeking additional information should contact the Tribunal.

Customs Act

M. Quinn v. President of the Canada Border Services Agency

Date of Hearing	July 27, 2022
Appeal No.	AP-2021-023
Good in Issue	2012 Hyundai Genesis
Issue	Whether the good in issue is entitled to a tariff treatment other than the Most-Favoured-Nation tariff treatment.

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL**DETERMINATION***Engineering (R&D)*

Notice is hereby given that, after completing its inquiry, the Canadian International Trade Tribunal made a determination (File PR-2021-081) on June 13, 2022, with respect to a complaint filed by Lambda Science Inc. d.b.a. Properate (Properate), of Vancouver, British Columbia, pursuant to subsection 30.11(1) of the *Canadian International Trade Tribunal Act*, concerning a procurement (solicitation 23240-220001/A) by the Department of Public Works and Government Services on behalf of the Department of Natural Resources. The solicitation was for expertise related to housing and buildings.

Properate alleged that the reviewers did not give adequate consideration to its bid, that the bid was rejected based on missing information that was not requested, and that the reviewers' interpretation of mandatory criterion M3 was

COMMISSIONS**TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR****APPEL***Avis n° HA-2022-007*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur a décidé, aux termes de l'article 25 des *Règles du Tribunal canadien du commerce extérieur*, d'instruire l'appel mentionné ci-dessous sur la foi des pièces versées au dossier. Les personnes qui désirent intervenir sont priées de communiquer avec le Tribunal en composant le 613-993-3595 ou en écrivant au tcce-citt@tribunal.gc.ca avant l'instruction de l'appel. Les personnes intéressées qui désirent obtenir de plus amples renseignements doivent s'adresser au Tribunal.

Loi sur les douanes

M. Quinn c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada

Date de l'audience	27 juillet 2022
Appel n°	AP-2021-023
Marchandise en cause	Hyundai Genesis 2012
Question en litige	Déterminer si la marchandise en cause est admissible à un traitement tarifaire autre que celui de la nation la plus favorisée.

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR**DÉCISION***Ingénierie (R et D)*

Avis est donné par la présente que le Tribunal canadien du commerce extérieur, à la suite de son enquête, a rendu une décision (dossier PR-2021-081) le 13 juin 2022 concernant une plainte déposée par Lambda Science Inc. s/n Properate (Properate), de Vancouver (Colombie-Britannique), aux termes du paragraphe 30.11(1) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, au sujet d'un marché (appel d'offres 23240-220001/A) passé par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux au nom du ministère des Ressources naturelles. L'appel d'offres portait sur la prestation d'expertise en matière d'habitation et d'immeubles.

Properate alléguait que les évaluateurs n'avaient pas adéquatement examiné sa soumission, que la soumission avait été rejetée en raison de renseignements manquants qui n'avaient pas été demandés, et que l'interprétation du

not merit-based and, therefore, was not within the intent of the request for standing offer.

Having examined the evidence presented by the parties and considered the provisions of various trade agreements, the Tribunal determined that the complaint was not valid.

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

Ottawa, June 13, 2022

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

RULING

Oil country tubular goods

Notice is given that on June 14, 2022, the Canadian International Trade Tribunal, pursuant to section 90 of the *Special Import Measures Act*, ruled (Ruling Request MP-2021-001) on who is the importer in Canada of certain oil country tubular goods. For more information on the ruling and the goods subject to the ruling, please visit the Tribunal's [website](#).

Ottawa, June 14, 2022

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE TO INTERESTED PARTIES

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

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

critère obligatoire M3 de la part des évaluateurs n'était pas fondée sur le mérite et ne respectait donc pas l'intention de la demande d'offre à commandes.

Après avoir examiné les éléments de preuve présentés par les parties et tenu compte des dispositions de divers accords commerciaux, le Tribunal a jugé que la plainte n'était pas fondée.

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

Ottawa, le 13 juin 2022

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

DÉCISION

Fournitures tubulaires pour puits de pétrole

Avis est donné que le 14 juin 2022, le Tribunal canadien du commerce extérieur, en vertu de l'article 90 de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, a rendu une décision (demande de décision MP-2021-001) à savoir qui est l'importateur au Canada de certaines fournitures tubulaires pour puits de pétrole. Pour plus de renseignements sur la décision et les marchandises visées par la décision, veuillez consulter le [site Web](#) du Tribunal.

Ottawa, le 14 juin 2022

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS AUX INTÉRESSÉS

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

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

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION****CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES
TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES****PART 1 APPLICATIONS****DEMANDES DE LA PARTIE 1**

The following application for renewal or amendment, or complaint was posted on the Commission's website between June 3 and June 16, 2022.

La demande de renouvellement ou de modification ou la plainte suivante a été affichée sur le site Web du Conseil entre le 3 juin et le 16 juin 2022.

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
CJRO Radio	2022-0256-3	CJRO-FM	Carlsbad Springs	Ontario	July 13, 2022 / 13 juillet 2022

ADMINISTRATIVE DECISIONS**DÉCISIONS ADMINISTRATIVES**

Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Date of decision / Date de la décision
Acadian Communications Ltd.	CHNE-TV	Cheticamp	Nova Scotia / Nouvelle-Écosse	June 7, 2022 / 7 juin 2022
Stingray Radio Inc. / Radio Stingray inc.	CFXW-FM	Whitecourt	Alberta	June 7, 2022 / 7 juin 2022

NOTICES OF CONSULTATION**AVIS DE CONSULTATION**

Notice number / Numéro de l'avis	Publication date of the notice / Date de publication de l'avis	City / Ville	Province	Deadline for filing of interventions, comments or replies OR hearing date / Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses OU date de l'audience
2022-151	June 10, 2022 / 10 juin 2022	Across Canada / L'ensemble du Canada		August 31, 2022/ 31 août 2022
2022-152	June 10, 2022 / 10 juin 2022	Across Canada / L'ensemble du Canada		August 31, 2022/ 31 août 2022

DECISIONS**DÉCISIONS**

Decision number / Numéro de la décision	Publication date / Date de publication	Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking/ Entreprise	City / Ville	Province
2022-153	June 10, 2022 / 10 juin 2022	Various licensees / Divers titulaires	Various radio stations, specialty audio programming undertakings and a radio network / Diverses stations de radio, entreprises de programmation sonore spécialisée et un réseau radiophonique	Across Canada / L'ensemble du Canada	

Decision number / Numéro de la décision	Publication date / Date de publication	Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking/ Entreprise	City / Ville	Province
2022-164	June 15, 2022 / 15 juin 2022	K-Right Communications Limited	Terrestrial broadcasting distribution undertaking / Entreprise de distribution de radiodiffusion terrestre	Halifax	Nova Scotia / Nouvelle-Écosse

ORDERS

ORDONNANCES

Order Number / Numéro de l'ordonnance	Publication date / Date de publication	Licensee's name / Nom du titulaire	Undertaking / Entreprise	Location / Endroit
2022-159	June 13, 2022 / 13 juin 2022		Unsolicited Telecommunications Fees — Telemarketing regulatory costs for 2022–23 and fees paid for 2021–22 / Droits relatifs aux télécommunications non sollicitées — Coûts de la réglementation pour la télévente pour 2022-2023 et droits payés pour 2021-2022	

CUSMA SECRETARIAT

DECISION

Gypsum board

Notice is hereby given, pursuant to Rule 74 of the *Canada-United States Mexico Agreement (CUSMA) Rules of Procedure for Article 10.12 (Binational Panel Reviews)*, that the panel established to review the final determination made by the Canadian International Trade Tribunal (Tribunal), respecting “CERTAIN GYPSUM BOARD, SHEET, OR PANEL ORIGINATING IN OR EXPORTED FROM THE UNITED STATES OF AMERICA”, issued its decision on June 14, 2022 (Secretariat File No.: CDA-USA-2020-10.12-01).

In the June 14, 2022, decision, the binational panel affirmed the Tribunal’s determination respecting “CERTAIN GYPSUM BOARD, SHEET, OR PANEL ORIGINATING IN OR EXPORTED FROM THE UNITED STATES OF AMERICA”.

The decision is available on the [Trade Agreements Secretariat e-filing website](#).

EXPLANATORY NOTE

Chapter 10 of the CUSMA establishes a procedure for replacing domestic judicial review of determinations in antidumping and countervailing duty cases involving

SECRETARIAT DE L'ACEUM

DÉCISION

Plaques de plâtre

Avis est donné par les présentes, conformément à la règle 74 des Règles de procédure des groupes spéciaux binationaux formés en vertu de l'article 10.12 de l'Accord Canada-États-Unis-Mexique (ACEUM), que le groupe spécial chargé d'examiner la décision définitive rendue par le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal), au sujet de « CERTAINES PLAQUES, FEUILLES OU PANNEAUX DE PLÂTRE ORIGINAIRES OU EXPORTÉS DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE », a rendu sa décision le 14 juin 2022 (dossier du Secrétariat n° CDA-USA-2020-10.12-01).

Dans la décision datée du 14 juin 2022, le groupe spécial binational a confirmé la décision du Tribunal au sujet de « CERTAINES PLAQUES, FEUILLES OU PANNEAUX DE PLÂTRE ORIGINAIRES OU EXPORTÉS DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ».

La décision est disponible sur [le site Web de dépôt électronique du Secrétariat des accords commerciaux](#).

NOTE EXPLICATIVE

Le chapitre 10 de l'ACEUM prévoit une procédure d'examen par des groupes spéciaux binationaux pour remplacer l'examen judiciaire interne des décisions rendues en

imports from a CUSMA country with review by binational panels.

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

Under Article 10.12 of the CUSMA, which came into force on July 1, 2020, the Government of Canada, the Government of the United States and the Government of Mexico established the *Rules of Procedure for Article 10.12 (Binational Panel Reviews)*. These rules were adopted by the CUSMA Free-Trade Commission on July 2, 2020.

Requests for information concerning the present notice, or concerning the *CUSMA Rules of Procedure for Article 10.12 (Binational Panel Reviews)*, should be addressed to the Canadian Secretary, CUSMA Secretariat, Canadian Section (TCT), 111 Sussex Drive, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0G2, Canada, or canada@can-mex-usa-sec.org.

Sean Clark

Canadian Secretary

PUBLIC SERVICE COMMISSION

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Permission granted (Hua, Kevin)

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2) of the said Act, to Kevin Hua, Student, Employment and Social Development Canada, to seek nomination as, and be, a candidate, before and during the election period, for the position of Councillor, *if applicable* Ward 6 — Stittsville, for the City of Ottawa, Ontario, in the municipal election to be held on October 24, 2022.

June 9, 2022

Lynn Brault

Director General
Staffing Support, Priorities and Political Activities
Directorate

matière de droits antidumping et compensateurs touchant les produits importés du territoire d'un pays partie à l'ACEUM.

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

Conformément à l'article 10.12 de l'ACEUM, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2020, le gouvernement du Canada, le gouvernement des États-Unis et le gouvernement du Mexique ont établi les Règles de procédure des groupes spéciaux binationaux formés en vertu de l'article 10.12. Ces règles ont été adoptées par la Commission du libre-échange de l'ACEUM le 2 juillet 2020.

Toutes les demandes de renseignements concernant le présent avis, ou concernant les Règles de procédure des groupes spéciaux binationaux formés en vertu de l'article 10.12 de l'ACEUM, doivent être adressées au Secrétaire canadien, Secrétariat de l'ACEUM, Section canadienne, 111 promenade Sussex, 5^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0G2, Canada, ou canada@can-mex-usa-sec.org.

Le secrétaire canadien

Sean Clark

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Permission accordée (Hua, Kevin)

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 Kevin Hua, étudiant, Emploi et Développement social Canada, la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de tenter d'être choisi comme candidat et de se porter candidat, avant et pendant la période électorale, au poste de conseiller, district 6 — Stittsville, de la Ville d'Ottawa (Ontario), à l'élection municipale prévue pour le 24 octobre 2022.

Le 9 juin 2022

La directrice générale

Direction du soutien en dotation, des priorités et des activités politiques

Lynn Brault

PUBLIC SERVICE COMMISSION

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Permission granted (Picard, Nicolas)

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2) of the said Act, to Nicolas Picard, Manager, Employment and Social Development Canada, to seek nomination as, and be, a candidate, before and during the election period, for the position of Councillor, for the Town of Hearst, Ontario, in the municipal election to be held on October 24, 2022.

June 9, 2022

Lynn Brault
Director General
Staffing Support, Priorities and Political Activities
Directorate

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Permission accordée (Picard, Nicolas)

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 Nicolas Picard, gestionnaire, Emploi et Développement social Canada, la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de tenter d'être choisi comme candidat et de se porter candidat, avant et pendant la période électorale, au poste de conseiller, de la Ville de Hearst (Ontario), à l'élection municipale prévue pour le 24 octobre 2022.

Le 9 juin 2022

La directrice générale
Direction du soutien en dotation, des priorités et des
activités politiques
Lynn Brault

MISCELLANEOUS NOTICES**INTACT INSURANCE COMPANY****ASCENTUS INSURANCE LTD.****LETTERS PATENT OF AMALGAMATION**

Notice is hereby given, pursuant to the provisions of section 250 of the *Insurance Companies Act* (Canada) [the “ICA”], that Intact Insurance Company and Ascentus Insurance Ltd. (together, the “Applicants”) intend to make a joint application to the Minister of Finance, on or after July 4, 2022, for letters patent of amalgamation continuing the Applicants as one company under the name “Intact Insurance Company” in English and “Intact Compagnie d’assurance” in French. The head office of the amalgamated company would be located in Toronto, Ontario.

The effective date of the proposed amalgamation would be January 1, 2023, or any other date fixed by the letters patent of amalgamation.

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

June 11, 2022

Intact Insurance Company

Ascentus Insurance Ltd.

QUEBEC ASSURANCE COMPANY**ASSUMPTION REINSURANCE AGREEMENT AND CERTIFICATE OF CONTINUANCE**

Notice is hereby given, in accordance with the provisions of subsection 254(2) of the *Insurance Companies Act* (Canada) (the “Act”), that Quebec Assurance Company (“QAC”) intends to make an application to the Minister of Finance (the “Minister”), on or after July 5, 2022, for the Minister’s approval to cause itself to be reinsured, on an assumption basis, against all of its policy liabilities, by Intact Insurance Company.

A copy of the proposed assumption reinsurance agreement will be available for inspection by the policyholders of QAC during regular business hours at the head office of QAC located at 700 University Avenue, Suite 1500-A, Toronto, Ontario M5G 0A1, for a period of 30 days following publication of this notice.

AVIS DIVERS**INTACT COMPAGNIE D’ASSURANCE****ASCENTUS INSURANCE LTD.****LETTRES PATENTES DE FUSION**

Avis est par les présentes donné, en vertu des dispositions de l’article 250 de la *Loi sur les sociétés d’assurances* (Canada) [la « LSA »], que Intact Compagnie d’assurance et Ascentus Insurance Ltd. (ensemble, les « requérants ») entendent faire une demande conjointe au ministre des Finances, le 4 juillet 2022 ou après cette date, pour obtenir des lettres patentes de fusion leur permettant de poursuivre leurs activités en tant que société unique sous le nom anglais « Intact Insurance Company » et le nom français « Intact Compagnie d’assurance ». Le siège social de la société fusionnée sera situé à Toronto, en Ontario.

La date d’entrée en vigueur de la fusion proposée est le 1^{er} janvier 2023, ou toute autre date fixée par les lettres patentes de fusion.

Remarque : La publication du présent avis ne doit pas être interprétée comme une attestation de la délivrance de lettres patentes. La délivrance des lettres patentes sera tributaire du processus normal d’examen des demandes prévu par la LSA et de la décision du ministre des Finances.

Le 11 juin 2022

Intact Compagnie d’assurance

Ascentus Insurance Ltd.

COMPAGNIE D’ASSURANCE DU QUÉBEC**CONVENTION DE RÉASSURANCE AUX FINS DE PRISE EN CHARGE ET CERTIFICAT DE PROROGATION**

Avis est par les présentes donné, conformément aux dispositions du paragraphe 254(2) de la *Loi sur les sociétés d’assurances* (Canada), que la Compagnie d’assurance du Québec (« la CAQ ») a l’intention de demander au ministre des Finances (« le ministre »), au plus tôt le 5 juillet 2022, d’approuver sa réassurance, aux fins de prise en charge, contre la totalité des engagements qu’elle a pris aux termes de ses polices, auprès d’Intact Compagnie d’assurance.

Un exemplaire de la convention de réassurance aux fins de prise en charge proposée pourra être consulté par les titulaires de police de la CAQ pendant les heures normales de bureau au siège social de la CAQ, situé au 700, avenue University, bureau 1500-A, Toronto (Ontario) M5G 0A1, pour une période de 30 jours suivant la publication du présent avis.

Any policyholder who wishes to obtain a copy of the assumption reinsurance agreement may do so by writing to QAC at the above-noted address.

Notice is also hereby given, in accordance with subsection 39(3) of the Act, that QAC intends to apply to the Minister, on or after June 27, 2022, for approval to apply under the *Canada Business Corporations Act* (the “CBCA”) for a certificate of continuance as a corporation under the CBCA. The board of directors of QAC may, however, without further approval of the sole shareholder of QAC, withdraw the application for continuance before it is acted on, in accordance with subsection 39(4) of the Act.

Any person who objects to the proposed continuance may submit an objection to the Office of the Superintendent of Financial Institutions by email to approvalsandprecedents@osfi-bsif.gc.ca on or before June 27, 2022.

Toronto, June 4, 2022

Quebec Assurance Company

Un exemplaire de la convention de réassurance aux fins de prise en charge proposée sera envoyé à tout titulaire de police qui en fait la demande par écrit, à l’attention de la CAQ, à l’adresse susmentionnée.

Avis est aussi par les présentes donné, conformément au paragraphe 39(3) de la Loi, que la CAQ a l’intention de demander au ministre, au plus tôt le 27 juin 2022, l’autorisation de demander la délivrance d’un certificat de prorogation en société en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (la « LCSA »). Le conseil d’administration de la CAQ peut, cependant, sans autre approbation de l’actionnaire unique de la CAQ, retirer la demande de prorogation avant qu’il y soit donné suite, conformément au paragraphe 39(4) de la Loi.

Quiconque s’oppose au projet de prorogation peut notifier son opposition au Bureau du surintendant des institutions financières par courriel, à l’adresse approbationsetprecedents@osfi-bsif.gc.ca, au plus tard le 27 juin 2022.

Toronto, le 4 juin 2022

Compagnie d’assurance du Québec

PROPOSED REGULATIONS

Table of contents

Transport, Dept. of

Marine Safety Management System Regulations	3931
Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Registration Database)	4010

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Table des matières

Transports, min. des

Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime	3931
Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (base de données d'enregistrement)	4010

Marine Safety Management System Regulations

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: Canada is obligated, through Chapter IX of the *International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974* (SOLAS), to require all Canadian SOLAS vessels to have a safety management system (SMS) in place. The current *Safety Management Regulations* (SOR/98-348) made under the *Canada Shipping Act, 2001* (CSA 2001) only apply to a small portion of the country's fleet.

At present, only SOLAS vessels are required to have an SMS, creating a disparity for similarly sized non-SOLAS vessels. An SMS is recognized by the International Maritime Organization (IMO) as an effective means for preparing for, and responding to, safety incidents which may occur on board vessels which improves overall safety culture.

Since 2004, the Transportation Safety Board (TSB) has put forward recommendations calling on Transport Canada (TC) to implement regulations requiring all commercial operators in the marine industry to have formal safety management processes, and effectively oversee these processes (recommendations [M04-01](#) and [M17-02](#)).

Description: The proposed *Marine Safety Management System Regulations* (the proposed Regulations) aim to expand formal SMS requirements to the majority of Canadian vessels, and foreign vessels operating in

Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime

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 : Conformément au chapitre IX de la *Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* (Convention SOLAS), le Canada est tenu d'exiger que soit mis en place un système de gestion de la sécurité (SGS) pour tout bâtiment canadien assujéti à la Convention SOLAS. Seule une petite partie de la flotte canadienne est assujéti à l'actuel *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments* (DORS/98-348) pris en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001).

À l'heure actuelle, seuls les bâtiments assujétis à la Convention SOLAS sont tenus de disposer d'un SGS, ce qui crée une disparité pour les bâtiments non ressortissants à la Convention SOLAS de taille semblable. L'Organisation maritime internationale (OMI) considère qu'un SGS est un outil permettant de se préparer et d'intervenir de manière efficace en cas d'incident de sécurité à bord d'un bâtiment, ce qui améliore la culture de sécurité dans son ensemble.

Depuis 2004, le Bureau de la sécurité des transports (BST) a formulé des recommandations demandant à Transports Canada (TC) de mettre en œuvre des dispositions réglementaires selon lesquelles tous les exploitants commerciaux de l'industrie maritime doivent disposer de processus officiels de gestion de la sécurité et surveiller ces processus de manière efficace (recommandations [M04-01](#) et [M17-02](#)).

Description : Le projet de *Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime* (le projet de règlement) vise à élargir la portée des exigences officielles relatives aux SGS afin que la majorité des bâtiments canadiens

Canadian waters. This regulatory proposal seeks to repeal the existing *Safety Management Regulations* and replace them with the proposed Regulations.

The proposed Regulations would divide the Canadian fleet into five classes, each with varying levels of an SMS and oversight requirements. The class in which a vessel is placed would be determined by its size, type, and operation. A formal Safety Management System outlines, documents, and reinforces processes and procedures designed to promote and enable a culture of safety and responsibility as part of the day-to-day operations on a vessel. Responsibility for implementing the SMS would primarily rest with the vessel's ship manager (i.e. the individual responsible for shore-based and on-board operations), should one be appointed by the vessel's Authorized Representative (AR) (i.e. the vessel owner). The ship manager of a vessel would develop, implement and maintain a safety management system that addresses the shore-based and on-board operations of the vessel.

Ship managers/ARs of vessels in Classes 1 to 3 would need to adhere to specific requirements of the International Safety Management (ISM) Code, while those in Classes 4 and 5 would need to follow Canadian requirements based on the ISM Code. Functional requirements, fundamental for any formal SMS, would be implemented on board all vessels to which the proposed Regulations apply.

Government of Canada approval, certification, and endorsement of a vessel's SMS would be required for certain classes, and the specific requirements would vary depending on the vessel's class.

The proposed Regulations would introduce transition periods for coming into compliance with the new SMS requirements, based on the vessel type and operation. Vessels under Class 1 are already required to comply with the ISM code, therefore there will be no transition period for such vessels. Vessels under Classes 2 to 5 would have varying transition periods, up to a maximum of three years after the coming-into-force date.

Compliance with the proposed Regulations would be enforced through risk-based inspections by marine safety inspectors.

The frequency of inspection, certification, and endorsement activities related to the SMS for each vessel class

et les bâtiments étrangers exploités en eaux canadiennes y soient assujettis. Cette proposition vise à abroger l'actuel *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments* et à le remplacer par le règlement proposé.

Selon le projet de règlement, les bâtiments de la flotte canadienne seront classés dans cinq catégories qui imposeront des exigences différentes en matière de SGS et de surveillance. Les bâtiments seront inscrits dans une catégorie en fonction de leur taille, de leur type et de leur exploitation. Un SGS officiel décrit, documente et renforce les procédures et les processus visant à promouvoir et à instaurer une culture de la sécurité et de la responsabilité dans le cadre des activités quotidiennes du bâtiment. La responsabilité de la mise en œuvre du SGS incombe principalement au gestionnaire du navire (c'est-à-dire la personne responsable des opérations à terre et à bord), si le représentant autorisé (RA) du bâtiment (c'est-à-dire le propriétaire du bâtiment) en a nommé un. Le gestionnaire du navire d'un bâtiment serait responsable d'élaborer, mettre en œuvre et maintenir un système de gestion de la sécurité qui concerne les opérations à terre et à bord du bâtiment.

Les gestionnaires ou les RA de bâtiments relevant des catégories 1 à 3 devront se conformer aux exigences propres au Code international de gestion de la sécurité (Code ISM), alors que les gestionnaires et les RA de bâtiments relevant des catégories 4 et 5 devront se conformer aux exigences canadiennes fondées sur le Code ISM. Des exigences fonctionnelles, qui sont essentielles pour tout SGS officiel, seront mises en œuvre à bord de tous les bâtiments visés par le projet de règlement.

L'approbation, la certification et l'homologation du SGS d'un bâtiment par le gouvernement du Canada seront requises pour certaines catégories, et les exigences particulières varieront selon la catégorie du bâtiment.

Le projet de règlement prévoit des périodes de transition pour se conformer aux nouvelles exigences en matière de SGS, en fonction du type de bâtiment et de son exploitation. Puisque les bâtiments de la catégorie 1 sont déjà tenus de se conformer au Code ISM, ils ne seront pas soumis à une période de transition. Les bâtiments des catégories 2 à 5 seront soumis à des périodes de transition variables allant jusqu'à un maximum de trois ans après la date d'entrée en vigueur.

La conformité au règlement proposé sera contrôlée dans le cadre d'inspections fondées sur le risque effectuées par des inspecteurs de la Sécurité maritime.

Le ministre des Transports (le ministre) décidera de la fréquence des activités d'inspection, de certification et

would be determined by the Minister of Transport (the Minister), as per authorities granted under section 16 of the CSA 2001. Policy documents outlining the procedures would be made publicly available on the coming into force date of the proposed Regulations.

Amendments to Part 12 of the Schedule to the *Administrative Monetary Penalties and Notices* (CSA 2001) Regulations are also being proposed to introduce new violations and penalties associated with the proposed Regulations.

The proposed Regulations would require that foreign vessels have a documented SMS to operate in Canadian waters, except vessels owned or operated by a foreign state and used only in government non-commercial service.

Rationale: The existing *Safety Management Regulations*, published in 1998, apply to approximately 96 vessels in the Canadian fleet. The proposed Regulations would apply to approximately 16,000 Canadian vessels, including all commercial passenger vessels, aiming to ensure a larger portion of Canada's fleet adheres to a higher safety standard. Canada's approach to applying formal SMS requirements to additional vessels, dependent on their size and type of operation, is consistent with the intent of safety management regulations implemented internationally.

Stakeholders (i.e. the maritime industry, labour unions, seafarers, federal, provincial, municipal governments, etc.) have been consulted on the proposed Regulations, with many expressing support. Details regarding the nature and issuance of certificates, as well as the oversight and accountability of the ship manager/AR, were common themes discussed during consultations.

Vessel owners would incur costs associated in developing and implementing an SMS, as well as remaining in compliance with the proposed Regulations. The total cost associated with the proposed Regulations is estimated at \$75.28 million (present value in 2021 Canadian dollars, discounted to the year 2022 at a 7% discount rate) between 2023 and 2034. Of this cost, \$70.95 million would be incurred by ARs (businesses and provincial and municipal governments) and the remaining \$4.33 million would be incurred by the Government of Canada.

It should be noted that \$1.75 million would be service fees paid by ship managers/ARs to TC for inspection

d'approbation relatives aux SGS pour chaque catégorie de bâtiment conformément aux pouvoirs accordés en vertu de l'article 16 de la LMMC 2001. Les documents stratégiques décrivant les procédures seront disponibles au public à la date d'entrée en vigueur du règlement proposé.

Des modifications à la Partie 12 de l'annexe du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis* (LMMC 2001) sont également proposées pour instaurer de nouvelles violations et sanctions associées au projet de règlement.

Le projet de règlement exigerait que les bâtiments étrangers soient munis d'un SGS documenté pour être exploités dans les eaux canadiennes, à l'exception des bâtiments qui appartiennent à un État étranger ou sont exploités exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales.

Justification : Environ 96 bâtiments de la flotte canadienne sont assujettis au *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments* en vigueur, lequel a été publié en 1998. Le projet de règlement s'appliquerait à environ 16 000 bâtiments canadiens, y compris l'ensemble des bâtiments à passagers commerciaux, ce qui permettra de garantir qu'une plus grande partie de la flotte adhère à une norme de sécurité plus élevée. L'approche du Canada qui consiste à appliquer des exigences officielles en matière de SGS à d'autres bâtiments, selon leur taille et leur type d'exploitation, est conforme à l'intention des règlements sur la gestion de la sécurité mis en œuvre à l'échelle internationale.

Les intervenants (c'est-à-dire l'industrie maritime, les syndicats, les gens de mer, le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et municipaux) ont été consultés à propos du projet de règlement et beaucoup d'entre eux ont indiqué leur soutien. Les détails relatifs à la nature et à la délivrance des certificats, ainsi qu'à la surveillance et à la responsabilité du gestionnaire/RA du bâtiment sont des thèmes qui ont été abordés lors des consultations.

Les propriétaires de bâtiments assumeraient les coûts associés à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un SGS, ainsi qu'au maintien de la conformité aux dispositions réglementaires proposées. Entre 2023 et 2034, le coût total associé au projet de règlement est estimé à 75,28 M\$ (valeur actuelle en dollars canadiens de 2021, actualisée à l'année 2022 à un taux d'actualisation de 7 %). De ce coût, 70,95 M\$ seront engagés par les RA (entreprises et gouvernements provinciaux et municipaux) et les 4,33 M\$ restants seront versés par le gouvernement du Canada.

Il convient de noter que les gestionnaires et les RA de bâtiments verseront 1,75 M\$ en frais de service à TC

and certification services, using the current *Board of Steamship Inspection Scale of Fees*.

While safety benefits associated with the proposed Regulations are not monetized due to limited data, it is estimated that an annual reduction of 49 (18.0%) marine occurrences would offset the costs. Even though benefits could not be monetized, it is expected that the overall qualitative benefits associated with the proposed Regulations would outweigh the monetized costs.

The one-for-one rule applies as the proposed Regulations would result in an incremental change in administrative burden on business. The annualized administrative burden costs are estimated to be \$293,246 (present value in 2012 Canadian dollars, discounted to the year 2012 at a 7% discount rate), or \$31.40 per business, between 2023 and 2032. The proposed Regulations would also repeal an existing regulation and replace it with a new regulatory title, which results in no net increase or decrease in regulatory titles.

It is expected that 5,702 small businesses would incur costs, which are estimated to be about \$53.19 million in total.

pour des services d'inspection et de certification, selon l'actuel *Barème de droits du Bureau d'inspection des bâtiments à vapeur*.

Bien que les avantages en matière de sécurité associés au projet de règlement ne sont pas monétisés en raison du peu de données disponibles, on estime qu'une réduction annuelle de 49 événements maritimes (18,0 %) compensera les coûts. Toutefois, on s'attend à ce que les avantages associés au projet de règlement l'emportent sur les coûts.

La règle du un pour un s'applique, car le projet de règlement entraînera une modification faisant augmenter le fardeau administratif des entreprises. Entre 2023 et 2032, les coûts annualisés du fardeau administratif sont estimés à 293 246 \$ (valeur actuelle en dollars canadiens de 2021, actualisée à l'année 2022 à un taux d'actualisation de 7 %), ou 31,40 \$ par entreprise. Le projet de règlement abrogera également un règlement existant et le remplacera par un nouveau titre réglementaire, ce qui n'entraînera aucune augmentation ou diminution nette des titres réglementaires.

En tout, on prévoit que 5 702 petites entreprises engageront des coûts estimés à environ 53,19 M\$.

Issues

The CSA 2001 and its regulations establish a legal framework that promotes safety, while also protecting both the marine environment and the health and well-being of individuals who participate in marine transportation and commerce. However, numerous enhancements and updates are needed to ensure that the framework continues to support and advance safety and environmental priorities.

The proposed Regulations aim to address two main issues:

- Existing disparities in safety requirements between Canadian vessels subject to SOLAS and non-SOLAS vessels; and
- Outstanding recommendations from the TSB.

Existing disparities in safety requirements between Canadian vessels subject to SOLAS and similarly sized non-SOLAS vessels

The existing *Safety Management Regulations* apply only to vessels that are subject to Chapter IX of SOLAS. As SOLAS does not apply to vessels operating solely in Canada's waters, the *Safety Management Regulations* cover

Enjeux

La LMMC 2001 et ses règlements ont établi un cadre juridique qui promeut la sécurité, tout en protégeant l'environnement marin ainsi que la santé et le bien-être des personnes qui participent au transport et au commerce maritimes. Toutefois, de nombreuses améliorations et mises à jour sont nécessaires pour s'assurer que le cadre continue de soutenir et de faire progresser les priorités en matière de sécurité et d'environnement.

Le projet de règlement vise à régler les deux enjeux clés suivants :

- Les disparités existantes dans les exigences relatives à la sécurité entre les bâtiments canadiens ressortissants et non ressortissants à la Convention SOLAS;
- Les recommandations du BST en suspens.

Disparités existantes dans les exigences relatives à la sécurité entre les bâtiments canadiens ressortissants à la Convention SOLAS et les bâtiments de taille similaire non ressortissants à la Convention SOLAS.

L'actuel *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments* s'applique seulement aux bâtiments assujettis au chapitre IX de la Convention SOLAS. Puisque la Convention ne s'applique pas aux bâtiments

only a very small portion of the Canadian fleet (less than one percent).

An SMS involves individuals at all levels of an organization and promotes a logical approach to hazard identification and risk mitigation, advancing safety culture as a whole. An SMS is recognized by the IMO as an effective means for preparing for, and responding to, safety incidents which may occur on board vessels. Only Canadian vessels that are subject to Chapter IX of SOLAS are currently required to comply with the ISM Code, which requires them to implement an SMS on board. Conversely, as SOLAS only applies to certain sized vessels on an international voyage, the majority of vessels operating solely in Canadian waters of equal size to SOLAS vessels are not currently required to implement an SMS.

Outstanding recommendations from the TSB

The issue of an SMS has been on the TSB's Watchlist, an evergreen listing of key safety issues in the transportation sector, since 2010. Specifically, the TSB has called for TC to implement regulations requiring all commercial operators in the marine industry to have formal safety management processes in place, and effectively oversee these processes. Furthermore, the TSB has two outstanding recommendations (recommendations M04-01 and M17-02) calling on TC to expand the implementation of an SMS and formal risk management practices to passenger vessels. The lack of an SMS on foreign vessels operating in Canadian waters has also been identified by the TSB as a safety issue.

Not addressing TSB recommendation or Watchlist items could continue putting passenger vessels at risk if there are no formal safety processes to reduce the risk of fatalities and casualties.

Background

International Maritime Organization (IMO) and SOLAS

The IMO is the specialized agency within the United Nations with responsibility for the safety and security of international shipping. The IMO has 174 member states and manages approximately 50 conventions and protocols related to shipping safety and environmental protection.

exploités uniquement dans les eaux canadiennes, seule une très petite partie de la flotte canadienne (moins d'un pour cent) est assujettie aux dispositions du *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments*.

Un SGS implique la participation de personnes à tous les niveaux d'une organisation et favorise l'adoption d'une approche logique pour cerner les dangers et atténuer les risques, ce qui fait progresser la culture de la sécurité dans son ensemble. L'OMI reconnaît qu'un SMS est un moyen efficace de se préparer en cas d'incidents de sécurité à bord des bâtiments, et d'y réagir. À l'heure actuelle, seuls les bâtiments canadiens assujettis au chapitre IX de la Convention SOLAS sont tenus de se conformer au Code ISM, qui les oblige à être dotés d'un SGS. À l'inverse, comme la Convention SOLAS ne s'applique qu'à des bâtiments de certaines tailles qui effectuent un voyage international, la majorité des bâtiments exploités uniquement dans les eaux canadiennes et dont la taille est égale à celle des bâtiments ressortissants à la Convention SOLAS ne sont pas actuellement tenus d'être dotés d'un SGS.

Recommandations pertinentes du BST

La question des SGS figure sur la liste de surveillance du BST — une liste des principaux enjeux de sécurité dans le secteur des transports, qui est continuellement mise à jour depuis 2010. Plus précisément, le BST a demandé à TC de mettre en œuvre une réglementation exigeant que tous les exploitants commerciaux de l'industrie maritime mettent en place des processus officiels de gestion de la sécurité et les surveillent de manière efficace. En outre, le BST a formulé deux recommandations pertinentes (recommandations M04-01 et M17-02), pour demander à TC d'élargir la portée de la mise en œuvre d'un SGS et de pratiques officielles de gestion des risques à l'égard des bâtiments à passagers. Le BST a également déterminé que l'absence d'un SGS à bord des bâtiments étrangers exploités dans les eaux canadiennes constitue un problème de sécurité.

Le fait de ne pas donner suite aux recommandations du BST ou aux éléments de la liste de surveillance pourrait continuer à exposer les bâtiments à passagers à des risques si aucun processus de sécurité officiel n'est mis en place pour réduire le risque de mortalité et de blessure.

Contexte

L'Organisation maritime internationale (OMI) et la Convention SOLAS

L'OMI est l'organisme spécialisé des Nations unies chargé de veiller à la sécurité et à la sûreté de la navigation. L'OMI compte 174 États membres et gère environ 50 conventions et protocoles relatifs à la sécurité de la navigation et à la protection de l'environnement. À la suite de nombreux

In response to numerous, significant marine accidents, the IMO introduced formal SMS requirements in 1993, through the incorporation of the ISM Code into Chapter IX of SOLAS. As a result, companies that own and operate vessels that are subject to SOLAS (i.e. SOLAS vessels) are required to implement an SMS on board that is in accordance with the ISM Code.

SOLAS applies to

- Passenger-carrying vessels, engaged on an international voyage; and
- Cargo vessels, such as oil tankers, chemical tankers, gas carriers, bulk carriers, container ships and mobile offshore drilling units of 500 gross tonnage and upwards.

All countries that are signatories to SOLAS have implemented the ISM Code for SOLAS vessels operating under their flag. In addition, many countries (e.g. the United Kingdom, Norway, and Australia) have extended safety management requirements to a greater portion of their non-SOLAS fleet. Canada implemented the ISM Code in 1998 by introducing the existing *Safety Management Regulations* (SMR) under the previous *Canada Shipping Act*, applying the ISM Code to all Canadian SOLAS vessels.

Marine safety occurrences

The *Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act* defines a marine safety occurrence as an accident or an incident that results directly from the operation of a ship, where, in the case of an accident, a person is killed or sustains a serious injury. According to the TSB, between 2008 and 2019 there were 2,755 marine safety occurrences involving Canadian vessels that would fall within the scope of the proposed Regulations. Between 2008 and 2019, 35 fatalities and 207 major injuries were recorded in Canadian waters involving Canadian vessels that would be subject to the proposed Regulations.

Fatalities and serious injuries from these accidents and consequences of incidents carry a heavy social cost to Canada. These incidents also often result in some level of damage to the environment, resulting in clean-up efforts being needed at the least, and sustained damage to the environment at worst.

accidents maritimes graves, l'OMI a instauré des exigences officielles en matière de SGS en 1993, en incorporant le Code ISM au chapitre IX de la Convention SOLAS. Par conséquent, les entreprises qui possèdent et exploitent des bâtiments relevant de la Convention SOLAS (c'est-à-dire des bâtiments SOLAS) sont tenues de mettre en œuvre un SGS à bord de ces bâtiments conformément au Code ISM.

La Convention SOLAS s'applique aux :

- bâtiments transportant des passagers qui effectuent un voyage international;
- bâtiments de charge, comme les pétroliers, les transporteurs de produits chimiques, les transporteurs de gaz, les vraquiers, les porte-conteneurs et les unités mobiles de forage en mer d'une jauge brute de 500 tonneaux ou plus.

Tous les pays signataires de la Convention SOLAS ont mis en œuvre le Code ISM pour les bâtiments SOLAS exploités sous leur État du pavillon. En outre, de nombreux pays (par exemple le Royaume-Uni, la Norvège et l'Australie) ont élargi la portée des exigences relatives à la gestion de la sécurité à une plus grande partie des bâtiments de leur flotte qui ne sont pas assujettis à la Convention SOLAS. En 1998, le Canada a mis en œuvre le Code ISM, en adoptant l'actuel *Règlement sur la gestion pour la sécurité des bâtiments* en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* antérieure, ce qui a fait en sorte que tous les bâtiments SOLAS canadiens sont assujettis au Code ISM.

Événements liés à la sécurité maritime

La *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* définit un événement de sécurité maritime comme un accident ou un incident qui découle directement de l'utilisation d'un navire, où, dans le cas d'un accident, une personne est tuée ou subit une blessure grave. Selon le BST, il y a eu 2 755 événements liés à la sécurité maritime mettant en cause des bâtiments canadiens entre 2008 et 2019, qui seraient visés par les dispositions réglementaires proposées. Entre 2008 et 2019, 35 décès et 207 blessures graves mettant en cause des bâtiments canadiens dans les eaux canadiennes ont été enregistrés, qui seraient visés par les dispositions réglementaires proposées.

Les décès et blessures graves liés à ces accidents et les conséquences qui en découlent entraînent des coûts sociaux élevés pour le Canada. De plus, ces incidents entraînent même souvent des dommages à l'environnement à divers degrés, ce qui nécessite à tout le moins des efforts de nettoyage, et dans le pire des cas les dommages sont durables.

Safety management systems and the current Safety Management Regulations

Safety management systems are comprehensive sets of procedures, objectives, and responsibilities designed to manage safety elements in the workplace. They are intended to serve as a mechanism to lessen accidents and help reduce human error, as well as prepare for, and respond to, emergencies. In practice, an SMS is a collection of procedures and work instructions tailored to reflect what happens on a particular vessel that are followed by personnel on board vessels and on shore, both in routine and emergencies. Day to day, an SMS aims to keep the operation safe, reduce the risk of accidents, and train personnel for emergencies.

The current Regulations apply only to SOLAS vessels and the companies that operate them. Compliance with SOLAS Chapter IX requires that the company develops and implements SMS that meets the requirements of ISM Code.

Once an SMS is reviewed and an audit is conducted to verify the requirements, the company is issued a Document of compliance (DOC) valid for 5 years and this DOC is endorsed annually on completion of a successful audit, if the requirements are met. On successful completion of audit on board, a vessel is issued a Safety management certificate (SMC) valid for 5 years and is endorsed, in other words verified, once every 5 years.

A valid DOC and SMC is evidence that on-shore and on-board operations are functioning as per the documented SMS of the company.

Transportation Safety Board (TSB)

The TSB is an independent agency that advances transportation safety by investigating occurrences in the air, marine, pipeline and rail modes of transportation. In doing so, the TSB serves to identify safety deficiencies, as evidenced by transportation occurrences, and publicly releases recommendations designed to eliminate or reduce such safety deficiencies. The TSB maintains an evergreen Watchlist which identifies key safety issues that need to be addressed to improve safety across Canada's transportation sector. The issues identified on this Watchlist are supported by a combination of individual investigation reports and recommendations produced by the TSB.

In multiple investigation reports, the TSB has suggested that occurrences could have been prevented, or the number of fatalities and injuries reduced, if stronger risk

Systèmes de gestion de la sécurité et Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments en vigueur

Les SGS sont des ensembles complets de procédures, d'objectifs et de responsabilités conçus pour gérer les éléments de sécurité sur le lieu de travail. Ils sont destinés à servir de mécanisme pour réduire le nombre d'accidents et d'erreurs humaines, ainsi que pour se préparer et réagir aux situations d'urgence. En pratique, un SGS est un ensemble de procédures et d'instructions de travail adaptées à la réalité d'un bâtiment en particulier et observées par le personnel à bord des bâtiments et à terre, tant dans les situations courantes que dans les situations urgentes. Au quotidien, un SMS vise à assurer la sécurité des opérations, à réduire les risques qu'un accident se produise et à former le personnel en prévision de situations d'urgence.

Le Règlement actuel s'applique seulement aux bâtiments SOLAS et aux entreprises qui les exploitent. Pour être conforme au chapitre IX de la Convention SOLAS, une entreprise doit élaborer et mettre en œuvre un SGS qui satisfait aux exigences du Code ISM.

Lorsqu'un SGS est examiné et qu'une vérification est effectuée pour vérifier les exigences, l'entreprise reçoit une attestation de conformité qui est valide pendant 5 ans. Cette attestation de conformité est validée annuellement à l'issue d'une vérification réussie si les exigences sont respectées. Un certificat de la gestion de la sécurité (CGS) est remis à l'égard d'un bâtiment lorsque la vérification à bord est réussie. Ce certificat est valide pendant cinq ans et est approuvé (c'est-à-dire vérifié) tous les cinq ans.

Une attestation de conformité et un CGS valides sont la preuve que les opérations à terre et à bord sont menées conformément au SGS documenté de l'entreprise.

Bureau de la sécurité des transports (BST)

Le BST est un organisme indépendant chargé de promouvoir la sécurité des transports en enquêtant sur des événements dans les quatre modes de transport, à savoir le transport maritime, ferroviaire, aérien et par pipeline. Ce faisant, le BST contribue à déterminer les manquements à la sécurité mis en évidence par des événements de transport et diffuse publiquement des recommandations visant à éliminer ou à réduire ces déficiences en matière de sécurité. Le BST tient à jour une liste de surveillance continuellement mise à jour, qui énumère les principaux enjeux de sécurité qu'il faut s'employer à régler pour améliorer la sécurité à l'échelle du secteur des transports du Canada. Les enjeux relevés dans la présente liste de surveillance sont appuyés par une combinaison de rapports d'enquête et de recommandations du BST.

Dans de nombreux rapports d'enquête, le BST a indiqué que les événements auraient pu être évités, ou le nombre de morts et de blessés réduit, si des processus de gestion

management processes and safety procedures were in place. Although marine accidents and incidents are generally on the decline in Canada, it is understood that there will always be risks inherent in operating a vessel of any size.

The issue of Safety Management has been a [Watchlist item since 2010](#), with the TSB calling on marine sector operators to manage their safety risks effectively with formal safety management processes in place, and to be able to demonstrate to TC that these processes are effectively identifying and mitigating hazards on board their vessels (i.e. be subject to audits and approvals of procedures).

The TSB has identified unique risks for small passenger vessels (e.g. for tourism), and observed that many small passenger vessel operators may not be aware of the risks associated with the operation of their vessels, or possess the tools and expertise needed to effectively manage those risks. In 2004, the TSB called on TC to ensure that small passenger vessel enterprises have adequate safety measures in place (recommendation M04-01). In response to this recommendation, TC expanded education and outreach activities to small vessel owners, providing them with tools and support to develop voluntary SMS on board their vessels. At the same time, TC began an analysis of its existing *Safety Management Regulations* to determine the most effective means to expand the scope of SMS requirements to small vessels.

In 2017, the TSB issued another recommendation regarding risk management on passenger vessels, calling on TC to require commercial passenger vessel operators to adopt explicit risk management processes and develop comprehensive guidelines to be used by these operators and TC inspectors to assist in the implementation and oversight of those processes (recommendation M17-02). Given that many passengers on board these vessels are likely to be unfamiliar with marine emergency procedures (unlike the trained crew), the TSB has stated they are especially vulnerable in a marine emergency. In response to this recommendation, TC updated its Concentrated Inspection Campaign checklist for use during statutory and risk-based inspections on passenger vessels.

TC has also been exploring options for expanding requirements for formal safety management systems within the marine industry since 2010. Work during this time has

des risques et des procédures de sécurité plus rigoureux avaient été mis en place. Bien que le nombre d'accidents et d'incidents maritimes soit généralement en baisse au Canada, il est entendu qu'il y aura toujours des risques inhérents à l'exploitation d'un bâtiment, peu importe sa taille.

La question de la gestion de la sécurité a été l'un des [éléments de la Liste de surveillance](#) depuis 2010, et le BST a demandé aux exploitants du secteur maritime de gérer leurs risques de sécurité de manière efficace en mettant en place des processus officiels de gestion de la sécurité, et de pouvoir démontrer à TC que ces processus permettent de recenser et d'atténuer efficacement les dangers à bord de leurs bâtiments (c'est-à-dire qu'ils font l'objet de vérifications et que leurs procédures sont approuvées).

Le BST a recensé des risques uniques aux petits bâtiments à passagers (par exemple pour le tourisme) et a observé que de nombreux exploitants de petits bâtiments à passagers ne sont peut-être pas conscients des risques associés à l'exploitation de leurs bâtiments ou ne possèdent pas les outils et l'expertise nécessaires pour gérer efficacement ces risques. En 2004, le BST a demandé à TC de s'assurer que les entreprises exploitant des petits bâtiments à passagers prennent des mesures de sécurité adéquates (recommandation M04-01). En réponse à cette recommandation, TC a élargi la portée de ses activités d'éducation et de sensibilisation aux propriétaires de petits bâtiments, en leur fournissant des outils et du soutien pour élaborer un SGS sur une base volontaire à bord de leurs bâtiments. Parallèlement, TC a entrepris une analyse de son *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments* afin de déterminer les moyens les plus efficaces d'élargir la portée des exigences relatives aux SGS aux petits bâtiments.

En 2017, le BST a formulé une autre recommandation concernant la gestion des risques à bord des bâtiments à passagers selon laquelle TC devrait exiger des exploitants de bâtiments à passagers commerciaux d'adopter des processus explicites de gestion des risques et d'élaborer des lignes directrices exhaustives à l'intention de ces exploitants et des inspecteurs de TC pour faciliter la mise en œuvre et la surveillance de ces processus (recommandation M17-02). Étant donné qu'il est probable que de nombreux passagers à bord de ces bâtiments ne connaissent pas les procédures d'urgence maritime (contrairement à l'équipage formé), le BST a déclaré qu'ils pourraient être particulièrement vulnérables en cas d'urgence maritime. Afin de donner suite à cette recommandation, TC a mis à jour sa liste de vérification de la campagne d'inspection concentrée aux fins d'utilisation durant les inspections réglementaires et les inspections fondées sur les risques des bâtiments à passagers.

Depuis 2010, TC étudie également les possibilités d'élargir la portée des exigences relatives aux SGS officiels au sein de l'industrie maritime. Pendant cette période, le travail a

focused on determining how the key safety benefits of SMS can be extended to additional vessels without imposing undue financial or operational hardship on smaller businesses. In particular, analysis and stakeholder engagement focused on determining to what extent the cost and benefits of SMS can be justified for smaller vessel operations.

Objective

The objective of the proposed Regulations is to enhance marine safety culture in day-to-day operations by expanding formal SMS requirements to a greater portion of vessels operating in Canadian waters, while keeping financial impacts on the marine industry manageable. The consistent and appropriate application of an SMS in the marine sector is expected to reduce the likelihood and severity of marine-related accidents and incidents in Canadian waters, resulting in fewer fatalities, serious injuries, and pollution incidents.

Under the proposed Regulations, safety requirements would be harmonized with international safety requirements. While requirements for smaller vessels would not be fully aligned with the ISM Code, they would still require an SMS be in place on board all vessels that outlines risk mitigation measures and appropriately accounts for foreseeable risk. These unique requirements for smaller vessels should address TSB recommendations without applying undue hardship on the industry. This method aligns with approaches taken by other countries which offer similar flexibilities for smaller vessels, applying enhanced safety requirements to these vessels while not forcing them to adhere to some of the more costly elements of the full ISM Code.

Description

The proposed Regulations would address the two main issues by expanding formal SMS requirements to non-SOLAS vessels using a class structure. Each class would have class specific SMS requirements based on vessel size and type of operation. For larger vessels (Classes 1 to 3), the proposed Regulations would fully align with the ISM Code requirements. For smaller vessels (Classes 4 and 5), the requirements would be similar to the ISM Code, leaving out some of the more costly components, while still maintaining critical aspects necessary for ensuring safe operating procedures.

consisté à déterminer comment les principaux avantages des SGS en matière de sécurité peuvent être appliqués à d'autres bâtiments sans imposer de fardeau financier ou opérationnel excessifs aux petites entreprises. En particulier, l'analyse et la participation des intervenants ont permis de déterminer dans quelle mesure le coût et les avantages des SGS peuvent être justifiés pour l'exploitation des petits bâtiments.

Objectif

Le projet de règlement vise à renforcer la culture de la sécurité maritime dans les opérations quotidiennes en élargissant la portée des exigences relatives aux SGS officiels à une plus grande partie des bâtiments exploités dans les eaux canadiennes, tout en veillant à ce que les répercussions financières sur l'industrie maritime restent gérables. L'application cohérente et appropriée d'un SGS dans le secteur maritime devrait réduire le risque que des accidents et des incidents maritimes se produisent dans les eaux canadiennes et en réduire la gravité, ce qui entraînera une diminution du nombre de décès, de blessures graves et d'incidents de pollution.

Conformément au projet de règlement, les exigences relatives à la sécurité seraient harmonisées avec les exigences internationales en matière de sécurité. Bien que les exigences visant les plus petits bâtiments ne soient pas entièrement harmonisées avec le Code ISM, elles exigeraient tout de même la mise en place d'un SGS à bord de tous les bâtiments, qui décrirait les mesures d'atténuation des risques et qui tiendrait compte des risques prévisibles de façon appropriée. Ces exigences particulières visant les petits bâtiments devraient répondre aux recommandations du BST sans imposer de contraintes excessives à l'industrie. Cette méthode est conforme aux approches adoptées par d'autres pays qui offrent des mesures de souplesse similaires aux petits bâtiments, en appliquant des exigences de sécurité améliorées à ces bâtiments sans les obliger à adhérer à certains des éléments les plus coûteux du Code ISM complet.

Description

Le projet de règlement réglerait deux des principaux enjeux en élargissant la portée des exigences officielles relatives au SGS aux bâtiments non ressortissants à la Convention SOLAS au moyen d'une structure de catégories. Il y aura des exigences relatives aux SGS propres à chaque catégorie, qui seront établies en fonction de la taille du bâtiment et du type d'exploitation. Pour les grands bâtiments (catégories 1 à 3), le règlement proposé serait entièrement harmonisé avec les exigences du Code ISM. Pour les bâtiments de plus petite taille (catégories 4 et 5), les exigences seraient semblables à celles du Code ISM, sans tenir compte de certains des éléments les plus coûteux, mais en conservant les aspects essentiels nécessaires pour assurer la sécurité des procédures d'exploitation.

The Canadian fleet would be divided into the following five classes (more detailed information can be found in Table 1):

- Class 1: This class would capture SOLAS vessels including passenger vessels of more than 12 passengers and those vessels of 500 GT or more. The existing *Safety Management Regulations* apply to SOLAS vessels, and the companies that operate them. No changes to the existing requirements for these vessels would be introduced by the proposed Regulations. Overall, approximately 100 vessels would fall under this class.
- Class 2: This class would capture Canadian passenger and non-passenger vessels of 500 gross tonnage or more not covered under Class 1. Class 2 would also apply to vessels 24 metres in length or more that are certified to carry 50 passengers or more. Approximately 300 vessels would fall under this class.
- Class 3: This class would capture Canadian passenger and non-passenger vessels of less than 500 gross tonnage, which are 24 metres in length or more not covered under Classes 1 and 2. Passenger vessels captured in class 3 would be those certified to carry less than 50 passengers, which are 24 metres in length or more. Approximately 300 vessels would fall under this class.
- Class 4A: This class would capture Canadian passenger vessels certified to carry one passenger or more and non-passenger vessels greater than 15 gross tonnage, not covered under Classes 1 to 3. Approximately 1,300 vessels would fall under this class.
- Class 4B: This class would capture Canadian passenger vessels certified to carry one passenger or more and towboats up to 15 gross tonnage, not covered under Classes 1 to 3. Approximately 5,900 vessels would fall under this class.
- Class 5: This class would capture Canadian non-passenger vessels up to 15 gross tonnage that not covered under Classes 1 to 4. Approximately 7,900 vessels would fall under this class.

The proposed Regulations would not apply to:

- fishing vessels not more than 24.4 metres in length and not more than 150 gross tonnage, as these vessels are already subject to certain safety management requirements in the *Fishing Vessel Safety Regulations*;
- vessels that do not have mechanical means of propulsion (e.g. barges), except those that carry passengers,

Les bâtiments de la flotte canadienne seront répartis dans les cinq catégories suivantes (des renseignements plus détaillés figurent au tableau 1) :

- Catégorie 1 : Cette catégorie comprendrait les bâtiments SOLAS, y compris les bâtiments transportant plus de 12 passagers et ces bâtiments d'une jauge brute de 500 ou plus. Le *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments* en vigueur s'applique aux bâtiments SOLAS et aux entreprises qui les exploitent. Le projet de règlement ne prévoit aucune modification des exigences actuelles visant ces bâtiments. En tout, environ 100 bâtiments feraient partie de cette catégorie.
- Catégorie 2 : Cette catégorie englobera les bâtiments à passagers et les bâtiments autres que des bâtiments à passagers canadiens d'une jauge brute de 500 tonneaux ou plus qui ne font pas partie de la classe 1. La classe 2 englobera également les bâtiments d'une longueur de 24 mètres ou plus qui sont autorisés à transporter 50 passagers ou plus. Environ 300 bâtiments feront partie de cette catégorie.
- Catégorie 3 : Cette catégorie englobera les bâtiments à passagers et les bâtiments autres que des bâtiments à passagers canadiens d'une jauge brute de moins de 500 tonneaux et d'une longueur de 24 mètres ou plus qui ne font pas partie des catégories 1 et 2. Les bâtiments à passagers faisant partie de la classe 3 seront des bâtiments d'une longueur de 24 mètres ou plus qui sont autorisés à transporter moins de 50 passagers. Environ 300 bâtiments feront partie de cette catégorie.
- Catégorie 4A : Cette catégorie englobera les bâtiments à passagers canadiens qui sont autorisés à transporter un ou plusieurs passagers et les bâtiments autres que des bâtiments à passagers d'une jauge brute supérieure à 15 tonneaux qui ne font pas partie des catégories 1 à 3. Environ 1 300 bâtiments feront partie de cette catégorie.
- Catégorie 4B : Cette catégorie englobera les bâtiments à passagers canadiens qui sont autorisés à transporter un ou plusieurs passagers et les remorqueurs dont la jauge brute ne dépasse pas 15 tonneaux, qui ne font pas partie des catégories 1 à 3. Environ 5 900 bâtiments feront partie de cette catégorie.
- Catégorie 5 : Cette catégorie englobera les bâtiments canadiens autres que des bâtiments à passagers dont la jauge brute ne dépasse pas 15 tonneaux, qui ne font pas partie des catégories 1 à 4. Environ 7 900 bâtiments feront partie de cette catégorie.

Le projet de règlement ne s'appliquera pas aux bâtiments suivants :

- les bateaux de pêche d'une longueur d'au plus 24,4 mètres et d'une jauge brute d'au plus 150 tonneaux, car ces bâtiments sont déjà assujettis à certaines exigences en matière de gestion de la sécurité au titre du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*;

crew, dangerous chemicals in bulk, or oil in bulk form. SMS requirements would instead apply to their associated towing vessels;

- human-powered vessels, such as kayaks or canoes;
- vessels that are inflatable and carry persons on an excursion in Canadian waters for remuneration and are subject to the *Special-purpose Vessels Regulations*, as safety requirements for these vessels are already outlined under those Regulations;
- pleasure craft; or
- vessels owned or operated by a foreign state and used only in government non-commercial service as Chapter IX of SOLAS does not apply to those vessels.

The responsibility for implementing an SMS on board vessels would be with the ship manager/AR of the vessel. The ship manager is a qualified person identified by the AR who is responsible for managing the shore-based and on-board operations of a vessel. The AR, as defined by the CSA 2001, is the owner of the vessel(s); however, they may not have a direct role in the day-to-day operations of the vessel. At times, the AR may share responsibility with ship managers for implementing and monitoring the vessel's SMS.

Every documented SMS (i.e. recorded, saved, and accessible) would need to include:

- a safety and environmental protection policy;
- instructions and procedures to ensure compliance with provisions of the CSA 2001 and its regulations respecting safe operation of the vessel and protection of the environment;
- defined levels of authority and lines of communication between, and amongst, shore and vessel personnel;
- procedures for reporting accidents and non-conformities;
- procedures to prepare for and respond to emergencies; and
- procedures for internal reviews and audits of the SMS.

Classes 1 and 2 vessels would require a Designated Person Ashore, a requirement of the ISM Code, to provide a link between the company and those on board. The responsibility and authority of this individual is to monitor the

- les bâtiments sans moyen de propulsion mécanique (par exemple les barges), excepté ceux qui transportent des passagers, des membres d'équipage, des produits chimiques dangereux en vrac ou des hydrocarbures en vrac. À la place, les exigences relatives au SGS s'appliquent à leurs remorqueurs connexes;
- les bâtiments propulsés par la force humaine, incluant des kayaks ou des canots;
- les bâtiments qui sont pneumatiques et qui transportent des personnes lors d'excursions sur les eaux canadiennes en échange d'une rémunération et qui sont assujettis au *Règlement sur les bâtiments à usage spécial*, car les exigences relatives à la sécurité visant ces bâtiments sont déjà décrites dans le Règlement;
- les embarcations de plaisance;
- les bâtiments qui appartiennent à un État étranger ou qui sont utilisés exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales, car le chapitre IX de la Convention SOLAS ne s'applique pas à ces bâtiments.

La responsabilité de la mise en œuvre d'un SMS à bord d'un bâtiment incombe au gestionnaire/RA du navire. Le gestionnaire du navire est une personne qualifiée désignée par le RA, qui est responsable de la gestion des opérations à terre et à bord d'un bâtiment. Le RA, tel que défini par la LMMC 2001, est le propriétaire du ou des bâtiments; cependant, il peut ne pas jouer un rôle direct dans les opérations quotidiennes du bâtiment. Parfois, le RA peut partager la responsabilité de la mise en œuvre et de la surveillance du SGS du bâtiment avec le gestionnaire du navire.

Chaque SGS documenté (c'est-à-dire enregistré, sauvegardé et accessible) devrait inclure les éléments suivants :

- une politique de sécurité et de protection de l'environnement;
- des instructions et des procédures pour assurer la conformité aux dispositions de la LMMC 2001 et de ses règlements concernant l'exploitation sécuritaire du bâtiment et la protection de l'environnement;
- des niveaux d'autorité définis et des lignes de communication entre le personnel à terre et le personnel du bâtiment, et entre ces derniers;
- des procédures pour signaler les accidents et les non-conformités;
- les procédures de préparation et d'intervention en cas d'urgence;
- des procédures d'examen et de vérification internes du SGS.

Conformément au Code ISM, les bâtiments appartenant aux catégories 1 et 2 nécessiteront une personne désignée à terre pour assurer un lien entre l'entreprise et les personnes à bord. Dans le cadre de son rôle d'autorité et de

safety and pollution-prevention aspects of the operation of each ship and ensure that resources and shore-based support are applied.

Certification, approval, endorsement, maritime documents, and compliance

The certification process would involve the issuance of a Canadian Maritime Document (CMD) under the proposed Regulations. CMDs include a Canadian Document of Compliance (CDOC) and a Canadian Safety Management Certificate (CSMC). Certification processes would vary amongst the classes.

TC and the Recognized Organization (RO) [a classification society that has an authorization agreement with TC to inspect and certify vessels], would share in the responsibilities for inspection and approval of the SMS depending on the class.

The cost for certification and inspection would vary by vessel and size and complexity of operations of the AR. Vessels that would be inspected by ROs (i.e. delegated vessels, mainly vessels 24 metre and length or more) would be subject to fees as outlined by the RO.

The fee structure for all other vessels, where TC would issue the certification, and conduct inspections, are set out in the *Board of Steamship Inspection Scale of Fees*.

Following an inspection, the CMD would be issued (by an RO or TC) to indicate that the requirements for the issuance of the document are met.

Regarding the endorsement of certificates, the holder of a CMD would follow the schedule outlined in Table 6.

The date by which a vessel would need to be in compliance with the proposed Regulations would be determined by a number of factors such as its class and type (i.e. passenger and non-passenger), as well as its certification and registration schedule. Guidelines would be in place at the time of coming into force outlining the transition periods as to when vessels in different classes would need to be in compliance with the new requirements. Further details surrounding approval and certification dates and processes are provided in the “Implementation, compliance and enforcement, and service standards” section below.

ses responsabilités, cette personne devra surveiller les aspects de sécurité et de prévention de la pollution liés à l'exploitation de chaque navire et veiller à ce que les ressources et le soutien à terre soient disponibles.

Certification, approbation, documents maritimes et conformité

Au titre du projet de règlement, il est prévu qu'un document maritime canadien (DMC) soit délivré dans le cadre du processus d'attestation. Un DMC comprend une attestation de conformité canadienne (ACC) et un certificat de gestion de la sécurité canadien (CGSC). Les processus d'attestation varient selon la catégorie de bâtiments.

TC et l'organisme reconnu (OR), qui est une société de classification ayant conclu une entente d'autorisation avec TC pour inspecter et certifier les bâtiments, se partageront les responsabilités liées à l'inspection et à l'approbation des SGS en fonction de la catégorie.

Le coût de la certification et de l'inspection variera selon le type de bâtiment, sa taille et la complexité des opérations du RA. Les bâtiments qui seront inspectés par les OR (c'est-à-dire les bâtiments délégués, principalement les bâtiments de 24 mètres de long ou plus) seront soumis à des frais tels que définis par l'OR.

La structure tarifaire qui s'applique à l'ensemble des bâtiments, selon laquelle TC émettra des certificats et mènera des inspections, est définie dans le *Barème de droits du Bureau d'inspection des bâtiments à vapeur*.

À la suite d'une inspection, un DMC serait émis (par l'OR ou TC) pour indiquer que les exigences relatives à la délivrance du document sont satisfaites.

En ce qui concerne l'approbation des certificats, le titulaire d'un DMC devrait respecter le calendrier présenté au tableau 6.

La date à laquelle un bâtiment devra être conforme au règlement proposé sera déterminée par un certain nombre de facteurs, comme le type de bâtiment et la catégorie à laquelle il appartient (c'est-à-dire bâtiments à passagers et bâtiments autres que des bâtiments à passagers), ainsi que son calendrier de certification et d'immatriculation. Des lignes directrices seront établies au moment de l'entrée en vigueur du Règlement et décriront les périodes de transition au cours desquelles les bâtiments de différentes catégories devront se conformer aux nouvelles exigences. De plus amples détails concernant les dates et les processus d'approbation et de certification sont fournis à la section « Mise en œuvre, conformité et application, normes de service » ci-dessous.

Table 1 – Summary of proposed requirements by vessel class

Vessel Class	Definition	SMS Development and Certification Requirements
Class 1	SOLAS vessels including those with gross tonnage of 500 or more engaged on an international voyage	<ul style="list-style-type: none"> • Comply with SOLAS Chapter IX and the ISM Code • Operate the vessel in accordance with a documented SMS • Maintain SMS documentation, including certification (i.e. maintain SMS records and ensure all documentation remains up to date and reflects results of audits and reviews, as well as any changes in procedures) • Conduct audit and review and take corrective actions to address any deficiencies identified in an audit • Assign Designated Person Ashore
Class 2	Gross tonnage of 500 or more or carry 50 passengers or more and 24 metres in length or more	<ul style="list-style-type: none"> • Comply with Part A of the ISM Code • Operate the vessel in accordance with a documented SMS • Maintain SMS documentation • Conduct audit and review and take corrective actions to address any deficiencies identified in an audit • Assign Designated Person Ashore

Tableau 1 – Résumé des exigences proposées par catégorie de bâtiment

Catégorie de bâtiment	Définition	Élaboration du SGS et des exigences de certification
Catégorie 1	Les bâtiments SOLAS incluant ceux d'une jauge brute de 500 tonnes ou plus qui effectuent un voyage international	<ul style="list-style-type: none"> • Conformité avec le chapitre IX de la Convention SOLAS et le Code ISM; • Exploitation du bâtiment conformément à un SGS documenté; • Tenue à jour des documents sur le SGS, y compris tout certificat (c'est-à-dire tenir à jour des dossiers du SGS et veiller à ce que tous les documents soient à jour et tiennent compte des résultats des vérifications et des examens, ainsi que des changements apportés aux procédures); • Réalisation de vérifications et d'examens et prise de mesures correctives pour remédier à toute déficience relevée lors d'une vérification; • Nomination d'une personne désignée à terre.
Catégorie 2	Les bâtiments d'une jauge brute de 500 tonnes ou plus ou transportant 50 passagers ou plus et d'une longueur de 24 mètres ou plus	<ul style="list-style-type: none"> • Conformité avec la partie A du Code ISM; • Exploitation du bâtiment conformément à un SGS documenté; • Tenue à jour des documents sur le SGS; • Réalisation de vérifications et d'examens et prise de mesures correctives pour remédier à toute déficience relevée lors d'une vérification; • Nomination d'une personne désignée à terre.

Vessel Class	Definition	SMS Development and Certification Requirements	Catégorie de bâtiment	Définition	Élaboration du SGS et des exigences de certification
Class 3	24 metres in length or more	<ul style="list-style-type: none"> Develop an SMS that is in compliance with Part A of the ISM Code, aside from sections 4 and 12 which, outline requirements for a Designated Person Ashore and third-party audits, respectively. Operate the vessel in accordance with a documented SMS Maintain SMS documentation Conduct audit and review and take corrective actions to address any deficiencies identified in an audit 	Catégorie 3	Les bâtiments d'une longueur de 24 mètres ou plus.	<ul style="list-style-type: none"> Élaboration d'un SGS qui est en conformité avec la partie A du Code ISM, à part les sections 4 et 12 qui décrivent les exigences relatives aux vérifications de tierces parties et de la personne désignée à terre, respectivement. Exploitation du bâtiment conformément à un SGS documenté; Tenue à jour des documents sur le SGS; Réalisation de vérifications et d'examen et prise de mesures correctives pour remédier à toute déficience relevée lors d'une vérification.
Class 4A	More than 15 gross tonnage	<ul style="list-style-type: none"> Develop an SMS adapted for the operation of the vessel (i.e. vessel size, type, expected complexity of the operation, etc.) Operate the vessel in accordance with a documented SMS Maintain SMS documentation Evaluate the effectiveness of the SMS 	Catégorie 4A	Les bâtiments d'une jauge brute supérieure à 15 tonneaux.	<ul style="list-style-type: none"> Élaboration d'un SGS adapté à l'exploitation du bâtiment (c'est-à-dire au type de bâtiment, sa taille, ainsi que la complexité prévue de son exploitation, etc.); Exploitation du bâtiment conformément à un SGS documenté; Tenue à jour des documents sur le SGS; Évaluation de l'efficacité du SGS.
Class 4B	Passenger vessels and Towboats with 15 gross tonnage or less	<ul style="list-style-type: none"> Develop an SMS adapted for the operation Operate the vessel in accordance with a documented SMS Maintain SMS documentation Evaluate the effectiveness of the SMS 	Catégorie 4B	Les bâtiments à passagers et les remorqueurs dont la jauge brute ne dépasse pas 15 tonneaux	<ul style="list-style-type: none"> Élaboration d'un SGS adapté à l'exploitation du bâtiment; Exploitation du bâtiment conformément à un SGS documenté; Tenue à jour des documents sur le SGS; Évaluation de l'efficacité du SGS.
Class 5	15 gross tonnage or less	<ul style="list-style-type: none"> Develop an SMS adapted for the operation Operate the vessel in accordance with a documented SMS Maintain SMS documentation Evaluate the effectiveness of the SMS 	Catégorie 5	Les bâtiments dont la jauge brute ne dépasse pas 15 tonneaux	<ul style="list-style-type: none"> Élaboration d'un SGS adapté à l'exploitation du bâtiment; Exploitation du bâtiment conformément à un SGS documenté; Tenue à jour des documents sur le SGS; Évaluation de l'efficacité du SGS.

Foreign vessels

The proposed Regulations would require that foreign vessels, except vessels owned or operated by a foreign state and used only in government non-commercial service, have a documented SMS to operate in Canadian waters, which was raised through TSB recommendations. This would ensure that foreign vessels and Canadian vessels are providing an equivalent level of safety and environmental protection. Foreign vessel owners operating in Canadian waters will have an implementation period of up to 12 months after the coming into force. Foreign vessels subject to SOLAS will not have an implementation period as they are already required to have an SMS to operate.

Between 2016 and 2020, 664 foreign vessels that do not have a documented SMS were documented as operating in Canadian waters. These foreign vessels would be affected by the proposed SMS requirement.

The majority (approximately 84%) of these vessels were tugs from the United States (U.S.). The remaining 16% of these vessels were flagged in various countries including Australia, Bahamas, Cameroon, Cape Verde, Cayman Islands, Cook Island, China, Cyprus, France, Gibraltar, Italy, Jamaica, Japan, Marshall Islands, Netherlands, New Caledonia, Norway, Panama, Portugal, Russia, Singapore, Saint Vincent and the Grenadines, Thailand, United Kingdom, Venezuela, and Virgin Islands. Of these, 70% were powered yachts being used for commercial purposes. The remaining impacted vessel types included fishing vessels, merchant vessels, and special purpose vessels.

Administrative monetary penalties

Amendments to Part 12 of the Schedule to the *Administrative Monetary Penalties and Notices* (CSA 2001) *Regulations* are also being proposed to establish violations and penalties associated with the proposed Regulations. In total, there would be 74 new violations and penalties. A ship manager/AR would be prohibited from operating a vessel unless the vessel operates in accordance with the procedures and practices required under the SMS requirements of their applicable class. This regulatory proposal would require compliance at the latest respective date for each vessels' class and type, as per transitional provisions listed in Table 19 of this document.

Bâtiments étrangers

Le projet de règlement exigera que les bâtiments étrangers, à l'exception des bâtiments qui appartiennent à un État étranger ou qui sont utilisés exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales, aient à bord un SGS documenté pour mener des activités dans les eaux canadiennes. Cette question a été soulevée dans les recommandations du BST. Cela permettra d'assurer que les bâtiments étrangers et les bâtiments canadiens ont un niveau de sécurité et de protection de l'environnement équivalents. Les propriétaires de bâtiments étrangers exploités dans les eaux canadiennes disposeront d'une période de mise en œuvre pouvant aller jusqu'à 12 mois après l'entrée en vigueur. Les bâtiments étrangers assujettis à la Convention SOLAS n'auront pas de période de mise en œuvre, car ils sont déjà tenus d'avoir un SGS pour être exploités.

Entre 2016 et 2020, on a recensé qu'il y avait eu 664 bâtiments étrangers ne possédant pas de SGS documenté qui étaient exploités dans les eaux canadiennes. Ces bâtiments étrangers seront touchés par l'exigence proposée en matière de SGS.

La majorité (environ 84 %) de ces bâtiments étaient des remorqueurs immatriculés aux États-Unis. Les autres bâtiments (16 %) étaient des bâtiments battant l'État du pavillon de divers pays, y compris l'Australie, les Bahamas, le Cameroun, le Cap-Vert, les îles Caïmans, les îles Cook, la Chine, Chypre, la France, Gibraltar, l'Italie, la Jamaïque, le Japon, les îles Marshall, les Pays-Bas, la Nouvelle-Calédonie, la Norvège, le Panama, le Portugal, la Russie, Singapour, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, la Thaïlande, le Royaume-Uni, le Venezuela et les îles Vierges. Parmi ceux-ci, 70 % étaient des yachts à moteur utilisés à des fins commerciales. Les autres types de bâtiments visés étaient des bateaux de pêche, des bâtiments marchands et des bâtiments à usage spécial.

Sanctions administratives pécuniaires

Des modifications à la partie 12 de l'annexe du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis* (LMMC 2001) sont aussi proposées pour établir des violations et des sanctions associées au Projet de règlement. Au total, il y aurait 74 nouvelles violations et sanctions. Il serait interdit aux gestionnaires de navire/RA d'exploiter un bâtiment à moins que le bâtiment soit exploité conformément aux procédures et pratiques requises par les exigences de SGS de leur catégorie applicable. Ce projet de règlement nécessiterait la conformité à la date la plus récente respective pour chaque catégorie et type de bâtiment, conformément aux dispositions transitoires énumérées dans le tableau 19 du présent document.

Consequential amendments and transitional provisions

The proposed Regulations would also include consequential amendments to the *Administrative Monetary Penalties and Notices* (CSA 2001) *Regulations* by introducing penalties for individual requirements.

In addition, transitional provisions for compliance of up to three years after the coming into force date of the proposed Regulations would be included to accommodate the large number of vessels that would be subject to the proposed Regulations.

Regulatory development

Consultation

Canadian Marine Advisory Council

Regular consultations have been held through annual national and regional meetings of the Canadian Marine Advisory Council (CMAC) since 2011. CMAC meetings are coordinated and chaired by senior members of TC and are composed of parties, including Indigenous partners, that have a recognized interest in shipping, navigation, and pollution matters.

Consultations at the initial CMAC meetings, starting in the fall of 2011, informed stakeholders of the regulatory proposal's intent to expand SMS implementation to a larger portion of the Canadian fleet. The regulatory project's scope, objectives, and framework have been outlined for the last decade, with comments and proposals from stakeholders taken into account. The majority of the comments received from stakeholders addressed the need for a tiered system where larger vessels would require more adherence to the ISM Code than smaller vessels. Various marine sector stakeholders, such as shipping companies, maritime associations, unions, and seafarers who attended these CMAC meetings, have welcomed the initiative and provided positive comments, due to the ongoing calls for increased safety culture in the marine industry. A poor safety culture has been recognized as a contributing factor to safety occurrences in the transportation sector. The TSB placed safety culture deficiencies in marine on their Watchlist in 2010, where it remains to this day. The expansion of scope of safety management regulations has widely been thought to bring about the increased safety culture, the industry and TSB is seeking.

This regulatory proposal was discussed with impacted stakeholders through targeted virtual consultation

Modifications corrélatives et dispositions transitoires

Le règlement proposé comprendrait aussi des modifications corrélatives au *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis* (LMMC 2001) en introduisant des sanctions pour des exigences individuelles.

De plus, des dispositions transitoires pour la conformité jusqu'à trois ans après la date d'entrée en vigueur du règlement proposé seraient incluses afin de tenir compte du grand nombre de bâtiments qui seraient assujettis au règlement proposé.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Conseil consultatif maritime canadien

Des consultations régulières ont été tenues lors des réunions annuelles nationale et régionale du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) depuis 2011. Les réunions du CCMC sont coordonnées et présidées par des membres de la haute direction de TC et sont composées de parties, y compris les partenaires autochtones, qui ont un intérêt reconnu dans les questions de transport maritime, de navigation et de pollution.

Les consultations lors des réunions initiales du CCMC, à partir de l'automne de 2011, ont informé les intervenants de l'intention du projet de règlement pour élargir la mise en œuvre du SGS à une plus grande partie de la flotte canadienne. La portée, les objectifs et le cadre du projet réglementaire ont été définis au cours de la dernière décennie, en tenant compte des commentaires et des propositions des intervenants. La majorité des commentaires reçus des intervenants traitaient de la nécessité d'un système à plusieurs niveaux dans lequel les plus gros bâtiments devraient adhérer davantage au Code ISM que les plus petits bâtiments. Divers intervenants du secteur maritime, comme les entreprises de transport maritime, les associations maritimes, les syndicats et les marins qui ont participé à ces réunions du CCMC, ont bien accueilli l'initiative et ont fourni des commentaires positifs, en raison des appels constants à l'amélioration de la culture de sécurité dans l'industrie maritime. Une mauvaise culture de sécurité a été reconnue comme l'un des facteurs contributifs aux incidents liés à la sécurité dans le secteur des transports. Le BST a placé les lacunes de culture de sécurité du secteur maritime sur sa liste de surveillance en 2010, où elle se trouve toujours aujourd'hui. L'élargissement de la portée du règlement relatif à la gestion de la sécurité a été largement considéré comme un moyen d'accroître la culture de la sécurité que l'industrie et le BST cherchent à obtenir.

Ce projet de règlement a été discuté avec les intervenants touchés lors de séances de consultation ciblées virtuelles

sessions during the summer and fall of 2020. These online discussions were attended by over 100 industry stakeholders, including the Canadian Ferry Association, the Canadian Passenger Vessel Association, the Passenger and Commercial Vessel Association, the Chamber of Marine Commerce, the Council of Marine Carriers, and other commercial vessel associations, as well as members of labour groups such as the International Transport Workers' Federation, the International Longshore and Warehouse Union, the Canadian Merchant Service Guild, and the Seafarers International Union of Canada. The Canadian Coast Guard, the Department of National Defence, and the provincial governments of British Columbia and Ontario also participated in these online consultations. A discussion paper outlining the regulatory project was distributed to all CMC attendees, providing a three-month time frame to submit questions and comments. These sessions provided stakeholders with the opportunity to familiarize themselves with the proposal and ask questions. Questions received focused on the involvement of ROs, the accountability for having an SMS in place, documents of compliance, specific requirements for an SMS, oversight authority, certificate clarifications, regulatory timelines, and the likelihood of third-party auditing. Stakeholders were most concerned with ROs and their capacity to effectively oversee requirements under the proposed Regulations. Stakeholders asked questions, such as whether or not ROs would be authorized to carry out audits, and if additional ROs would be authorized to oversee these requirements in the future.

While the majority of comments received from the impacted stakeholders have been supportive of the proposed approach, several stakeholders have expressed concerns that TC does not have the ability to address oversight, and they are resistant to the idea of risk-based inspections as a form of oversight. Recommendations to include stricter oversight criteria, including detailed regular inspections, unplanned inspections, whistleblower provisions, and mandatory versus risk-based inspections for smaller classed vessels were suggested. TC considered these recommendations but concluded that they would be overly prescriptive, cost prohibitive to implement, and would not result in significantly better safety outcomes. By contrast, the proposed Regulations take a balanced and flexible approach to safety management that is tailored to the relative risks associated with different classes of vessels and their unique operations. Based on a comprehensive analysis of safety risks in the marine sector, TC is confident that taking this flexible, risk-based approach would increase awareness, enhance safety processes and culture, and improve overall marine safety, without imposing undue burden and costs on smaller operators.

pendant l'été et l'automne de 2020. Plus de 100 intervenants de l'industrie ont participé à ces discussions en ligne, y compris l'Association canadienne des traversiers, l'Association canadienne des bateaux-passagers, la Passenger and Commercial Vessel Association, la Chambre de commerce maritime et d'autres associations de bâtiments commerciaux, en plus des membres de syndicats comme la Fédération internationale des ouvriers du transport, l'International Longshore and Warehouse Union, la Guilde de la marine marchande du Canada, et le Syndicat international des marins canadiens. La Garde côtière canadienne, le ministère de la Défense nationale et les gouvernements provinciaux de la Colombie-Britannique et de l'Ontario ont aussi participé à ces consultations en ligne. Un document de travail présentant le projet réglementaire a été distribué à tous les participants de la réunion du CMC, et une période de trois mois a été accordée pour soumettre les questions et les commentaires. Ces séances ont fourni aux intervenants l'occasion de se familiariser avec le projet et de poser des questions. Les questions reçues concernaient la participation des organismes reconnus (OR), la responsabilité d'avoir un SGS en place, les documents de conformité, des exigences précises pour un SGS, l'autorité de surveillance, les clarifications du certificat, les échéances réglementaires et la probabilité d'une vérification par un tiers. Les intervenants étaient surtout préoccupés par les OR et leur capacité de surveiller efficacement les exigences dans le cadre du projet de règlement. Les intervenants ont posé des questions, comme pour savoir si les OR seraient autorisés ou non à effectuer des vérifications et si d'autres OR seraient autorisés à surveiller ces exigences à l'avenir.

Bien que la majorité des commentaires reçus des intervenants touchés ont indiqué leur appui de l'approche proposée, de nombreux intervenants se sont dits préoccupés par le fait que TC n'a pas la capacité de s'occuper de la surveillance et ils résistent à l'idée d'inspections axées sur le risque comme forme de surveillance. Des recommandations pour inclure des critères de surveillance plus stricts, notamment des inspections régulières détaillées, des inspections non planifiées, des dispositions sur la dénonciation et des inspections obligatoires versus axée sur le risque pour les bâtiments plus petits, ont été suggérées. TC a étudié ces recommandations, mais a conclu qu'elles seraient trop normatives, qu'il serait onéreux de les mettre en place et qu'elles n'entraîneraient pas de meilleurs résultats en matière de sécurité. En revanche, le projet de règlement prend une approche équilibrée et flexible en ce qui a trait à la gestion de la sécurité qui est personnalisée aux risques relatifs associés à différentes catégories de bâtiments et à leur exploitation unique. Selon une analyse exhaustive des risques de sécurité dans le secteur maritime, TC est convaincu que cette approche flexible axée sur les risques augmenterait la sensibilisation, améliorerait les processus et la culture de sécurité et améliorerait la sécurité maritime en général sans imposer de fardeau indu et de coûts sur les plus petits exploitants.

The regulatory proposal was presented to the Canadian public at large through *Let's Talk Transportation*, TC's online consultation tool. The most recent consultations were held at virtual National CMAC meetings in November 2020 and April 2021, where the proposed Regulations were presented and discussed. In April and November 2021, a detailed and comprehensive consultation document was circulated to stakeholders in advance of CMAC's Domestic Vessel Regulatory Oversight Standing Committee. The consultation document included proposed updates to clarify the roles of ship managers/ARs, as well as clarification on endorsement and certification, as suggested in previous consultations.

At the November 2021 CMAC meeting, stakeholders voiced concerns regarding the implementation time frame for the proposed Regulations; many stakeholders felt that the compliance timelines proposed for some classes of vessels (up to four years) were too generous. In light of the concerns, the proposed Regulations have been updated to reduce compliance timelines from four years to three years and to require that all passenger vessels in classes 2, 3, and 4A be in compliance within two years of the coming into force of the proposed Regulations.

In spring 2022, an information newsletter will be circulated to TC's Indigenous partners to provide them with details about the proposed Regulations and the general proposed timing of when they would be expected to be republished in the *Canada Gazette*.

From 2009 to 2010, a pilot project was conducted, in collaboration with the Council of Marine Carriers, to test the impacts of SMS implementation in a larger portion of the Canadian fleet. Five towing vessel companies agreed to participate in this pilot project, with TC working alongside them to develop safety management guidelines based on the ISM Code.

Despite the fact that the pilot project was conducted more than 10 years ago, it provided some insights that TC still considers relevant to the proposed Regulations. First, each company that participated in the pilot project observed that the implementation of an SMS improved their organizational safety culture and the safety of their operations. Second, the pilot project allowed TC to identify and assess implementation challenges, which can now be proactively addressed and mitigated through guidance documents that TC will publish when the proposed Regulations are brought into force.

International consultations

Most internationally impacted vessels would be from the U.S. In a virtual meeting with the U.S. Coast Guard held in

Le projet de règlement a été présenté au grand public canadien grâce à « Parlons transport », l'outil de consultation en ligne de TC. Les plus récentes consultations ont été tenues lors de réunions nationales virtuelles du CCMC en novembre 2020 et avril 2021, où le projet de règlement a été présenté et discuté. En avril et novembre 2021, un document de consultation détaillé et exhaustif a été distribué aux intervenants avant la réunion du Comité permanent de surveillance réglementaire des bâtiments du CCMC. Le document de consultation comprenait des propositions de mises à jour pour clarifier les rôles des gestionnaires de bâtiments /RA, ainsi que des clarifications sur l'approbation et la certification, comme suggéré lors de consultations précédentes.

À la réunion du CCMC en novembre 2021, les intervenants ont exprimé leurs préoccupations au sujet de l'échéance de mise en œuvre pour le projet de règlement; de nombreux intervenants croyaient que les échéances de conformité proposées pour certaines catégories de bâtiments (jusqu'à quatre ans) étaient trop généreuses. À la lumière de ces préoccupations, le projet de règlement a été mis à jour afin de réduire les échéances de conformité, passant de quatre à trois ans, et exige que tous les bâtiments de passagers dans les catégories 2, 3 et 4A soient conformes dans les deux années suivant l'entrée en vigueur du règlement proposé.

Au printemps 2022, un bulletin d'informations sera distribué aux partenaires autochtones de TC pour leur fournir les détails du projet de règlement et les dates générales proposées du moment où il serait publié préalablement dans la *Gazette du Canada*.

De 2009 à 2010, un projet pilote a été effectué, en collaboration avec le Council of Marine Carriers, pour tester les répercussions de la mise en œuvre du SGS dans une plus grande partie de la flotte canadienne. Cinq entreprises de remorqueurs ont accepté de participer à ce projet pilote, en travaillant de concert avec TC pour élaborer les lignes directrices de la gestion de la sécurité en fonction du Code ISM.

Malgré le fait que le projet pilote a été effectué il y a plus de 10 ans, il a fourni certaines indications que TC considère toujours pertinentes pour le projet de règlement. Premièrement, chaque entreprise qui a participé au projet pilote a observé que la mise en œuvre d'un SGS améliorerait leur culture de sécurité organisationnelle et la sécurité de leurs opérations. Deuxièmement, le projet pilote a permis à TC de cerner et d'évaluer les défis de mise en œuvre, qui peuvent maintenant être réglés de façon proactive et atténués au moyen de documents d'orientation que TC publiera lorsque le projet de règlement entrera en vigueur.

Consultations internationales

La plupart des bâtiments touchés au plan international proviendraient des É.-U. Lors d'une réunion virtuelle avec

June 2021, TC indicated that any U.S. passenger vessels that have implemented the Passenger Vessel Association Flagship SMS on board, as well as any U.S. towboats that have implemented either a comprehensive towing vessel SMS or voluntary ISM certification, would be considered as meeting Canada's requirements. The U.S. Coast Guard did not express any major concerns with the regulatory proposal, as most U.S. vessels requirements would be deemed equivalent to the requirements of the proposed Regulations. The regulatory proposal would mainly impact small U.S. passenger vessels operating on the Great Lakes, some of which may not have an equivalent SMS in place. The U.S. Coast Guard and TC will work together in communicating details of the proposed Regulations with these impacted stakeholders.

COVID-19 pandemic

Virtual consultations with stakeholders on the regulatory proposal occurred in 2020 and 2021. Over the course of five consultations during the COVID-19 pandemic, industry was invited to comment on two consultation papers, one presented in the summer of 2020 and the other in April 2021, outlining the proposed Regulations in detail. During the National CMAC meeting held in April 2021, stakeholders were presented with a detailed implementation framework and transition period proposal for the proposed Regulations and were advised in greater detail of the specific requirements a ship manager/AR would need to meet to comply with the proposed Regulations. During these sessions, stakeholders were both presented with enhanced details on the proposed Regulations and given the opportunity to raise any questions or concerns. Stakeholders did not raise any concerns specific to the COVID-19 pandemic and the impact it may have on their ability to sustainably implement the proposed Regulations during any of these sessions. No concerns were raised by stakeholders during these consultations regarding costs of implementing the proposed Regulations in general, with comments instead focused on specific details and responsibilities of vessel owners and operators to be in compliance with the new requirements.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

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

la Garde côtière des É.-U. tenue en juin 2021, TC a indiqué que tous les bâtiments de passagers des É.U. qui ont mis en œuvre le SGS phare de l'Association canadienne des bateaux-passagers à leur bord, ainsi que tout remorqueur des É.-U. qui ont mis en œuvre soit un SGS exhaustif pour les remorqueurs ou une certification volontaire de l'ISM, seraient considérés comme respectant les exigences du Canada. La Garde côtière des É.-U. n'a pas exprimé de préoccupations majeures en ce qui a trait au projet de règlement puisque la plupart des exigences pour les bâtiments des É.-U. seraient jugées comme étant équivalentes aux exigences du projet de règlement. Le projet de règlement toucherait principalement les petits bâtiments de passagers des É.-U. qui sont exploités sur les Grands Lacs qui n'ont peut-être pas tous un SGS équivalent en place. La Garde côtière des É.-U. et TC travailleront ensemble pour communiquer les détails du projet de règlement aux intervenants touchés.

Pandémie de COVID-19

Des consultations virtuelles avec les intervenants sur le projet de règlement ont eu lieu en 2020 et 2021. Au cours de cinq consultations pendant la pandémie de COVID-19, l'industrie a été invitée à commenter sur deux documents de consultation, un qui a été présenté à l'été 2020 et l'autre en avril 2021, traçant les grandes lignes du projet de règlement en détail. Lors de la réunion nationale du CCMC tenue en avril 2021, on a présenté aux intervenants la proposition de cadre de mise en œuvre détaillé et de la période de transition pour le projet de règlement et on les a avisés en détail des exigences précises qu'un gestionnaire de navire ou un RA devrait respecter pour se conformer au projet de règlement. Lors de ces séances, on a présenté aux intervenants les détails améliorés du projet de règlement et ils ont obtenu l'occasion de poser des questions ou d'exprimer des préoccupations. Lors de ces séances, les intervenants n'ont pas soulevé de préoccupations spécifiques à la pandémie de COVID-19 et sur les répercussions qu'elle pourrait avoir sur leur capacité de mettre en œuvre de façon durable le projet de règlement. Aucune préoccupation n'a été soulevée par les intervenants lors de ces consultations au sujet des coûts de la mise en œuvre du projet de règlement en général. Les commentaires se concentraient plutôt sur des détails précis et les responsabilités des propriétaires et des exploitants de bâtiments afin d'être conformes aux nouvelles exigences.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes*, une analyse a été entreprise pour déterminer si le projet de règlement est susceptible de donner lieu à des obligations découlant des traités modernes. Cette évaluation a permis un examen de la portée géographique et de l'objet du projet de règlement relativement aux traités modernes en vigueur. Après examen, aucune incidence sur les obligations relatives aux traités modernes n'a été constatée.

Instrument choice

TC has been encouraging voluntary compliance of the ISM code within the Canadian fleet, for non-SOLAS vessels for over 10 years. To assist operators to comply with SMS requirements, TC has developed Safety Management Systems Guidelines, sample SMS documents and several sample forms and checklists that can be tailored to individual vessels. However, TC has continued to hear from stakeholders demanding more oversight. In addition, the TSB has indicated that voluntary SMS is not mitigating risk sufficiently. Given the limited scope of the existing *Safety Management Regulations*, as well as the need to specifically address concerns raised by stakeholders and the TSB through its Watchlist and recommendations, a regulatory approach to expand the scope and application of the existing *Safety Management Regulations* was considered to be the best option.

Stakeholders have continuously voiced their ongoing concerns at CMAC regarding the safety culture in the marine industry and a regulatory approach is required to compel a culture change. The safety cost of continuing in an unregulated, voluntary safety management system environment is too high. In addition, to align with international partners on domestic safety management systems such as Australia, Norway, and the United Kingdom, regulatory intervention is preferred.

In Budget 2018, the Government committed to undertake a regulatory review to support innovation and business investment, which is described in TC's Regulatory Review Roadmap. As a result, nine marine regulatory amendments were identified as necessary to address safety issues identified by the TSB, and better align Canada with international standards, including the proposed Regulations.

Regulatory analysis

Benefits and costs

The proposed Regulations would require an extended portion of the non-SOLAS Canadian commercial vessels to develop and implement a form of an SMS. These proposed requirements would vary depending on the vessel class. As a result, the proposed Regulations are expected to reduce the likelihood and severity of marine occurrences on these vessels, thereby improving safety and security for crew members and the public, while also reducing damages to the environment and to property.

Choix de l'instrument

Depuis plus de 10 ans, TC encourage la conformité volontaire au Code ISM au sein de la flotte canadienne pour les bâtiments non ressortissants à la Convention SOLAS. Pour aider les exploitants à se conformer aux exigences du SGS, TC a élaboré des Lignes directrices sur les systèmes de gestion de la sécurité, des modèles de documents pour le SGS et plusieurs modèles de formulaires et de listes de vérification qui peuvent être personnalisés pour chaque bâtiment. Toutefois, TC a continué de recevoir des demandes d'intervenants pour plus de surveillance. De plus, le BST a indiqué que les SGS volontaires n'atténuent pas suffisamment les risques. Étant donné la portée limitée du *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments* existant, ainsi que le besoin de discuter expressément des préoccupations soulevées par les intervenants et le BST dans sa liste de surveillance et ses recommandations, une approche réglementaire pour élargir la portée et l'application du *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments* existant était considérée la meilleure option.

Les intervenants ont continuellement exprimé leurs préoccupations continues au CCMC au sujet de la culture de sécurité dans l'industrie maritime et du fait qu'une approche réglementaire est requise pour forcer un changement de la culture. Le coût en matière de sécurité associé au fait de continuer dans un environnement de système de gestion de la sécurité non réglementé et volontaire est trop élevé. De plus, pour nous aligner avec les partenaires internationaux en ce qui a trait aux systèmes de gestion de la sécurité nationaux, comme l'Australie, la Norvège et le Royaume-Uni, nous préférons une intervention réglementaire.

Dans le budget de 2018, le gouvernement s'est engagé à entreprendre un examen réglementaire pour appuyer l'innovation et l'investissement des entreprises, qui est décrit dans la Feuille de route pour l'examen de la réglementation de TC. Par conséquent, neuf amendements réglementaires maritimes ont été identifiés comme étant nécessaires pour régler les problèmes de sécurité cernés par le BST, et pour aligner le Canada aux normes internationales, y compris le projet de règlement.

Analyse de la réglementation

Coûts et avantages

Le règlement proposé exigerait qu'une plus grande partie des bâtiments commerciaux canadiens non ressortissants de la Convention SOLAS élaborent et mettent en œuvre une forme de SGS. Ces exigences proposées varieraient selon la catégorie de bâtiment. Par conséquent, le projet de règlement devrait réduire la probabilité et la gravité des incidents maritimes dans ces bâtiments, améliorant ainsi la sécurité et la sûreté des membres d'équipage et du public tout en réduisant aussi les dommages à l'environnement et à la propriété.

Ship managers/ARs and various levels of government would incur costs associated with the proposed requirements, with respect to developing and obtaining approval of their SMS documents. Further activities related to the implementation and maintenance of the SMS, as well as obtaining certification and endorsement certificates, would also result in costs for ship managers/ARs. In addition, the Government of Canada would incur costs for issuing SMS approval and certification, endorsing certifications, and enforcing compliance with the proposed Regulations.

The total costs associated with the proposed Regulations are estimated at \$75.28 million (present value in 2021 Canadian dollars, discounted to the year 2022 at a 7% discount rate) between 2023 and 2034. Of these costs, \$63.85 million would be incurred by businesses, \$7.10 million by provincial and other levels of government,¹ and \$4.33 million by the Government of Canada. It is worth noting that \$1.75 million are service fees paid by ship managers/ARs and received by TC for providing services,² which would have neutral impact to the Canadian society, and therefore the net total cost of this proposal is \$73.53 million.

While the safety benefits of this proposal have not been monetized due to limited data, a break-even analysis concluded that an annual reduction of 49 (or 18.0%) marine occurrences would result in the benefits offsetting the net costs. Even though benefits could not be monetized, it is expected that the overall qualitative safety benefits would outweigh the monetized costs.

A detailed cost-benefit analysis report is available upon request.

Analytical framework

The cost-benefit analysis for the proposed Regulations is conducted in accordance with the Treasury Board of Canada Secretariat's (TBS) [Policy on Cost-Benefit Analysis](#). Costs and benefits that are in scope are those that are attributed to Canadians.³ Where possible, impacts are quantified and monetized, with only the direct costs and benefits for stakeholders being considered in the cost-benefit analysis.

Benefits and costs associated with the proposed Regulations are assessed based on comparing the baseline

¹ Other levels of government include municipal governments

² Service fees are based on sections 29-30 of the *Board of Steamship Inspection Scale of Fees*.

³ Even though foreign vessels operating in Canadian waters are out of the scope of the analysis, they would be required to comply with the proposed Regulations, which could impose additional costs on vessel owners but benefit Canadians.

En ce qui a trait à l'élaboration et à l'obtention de l'approbation des documents de SGS, les gestionnaires de bâtiments/RA et divers ordres de gouvernement engageraient des coûts associés aux exigences proposées. D'autres activités relatives à la mise en œuvre et au maintien du SGS, ainsi que l'obtention de la certification et des certificats d'appui, entraîneraient aussi des coûts pour les gestionnaires de bâtiments/RA. De plus, le gouvernement du Canada engagerait des coûts pour l'approbation du SGS et la certification, appuyer les certifications et appliquer la conformité du projet de règlement.

Le total des coûts associés au projet de règlement est estimé à 75,28 M\$ (valeur actuelle en dollars canadiens de 2021, actualisés en fonction de 2022 à un taux d'actualisation de 7 %) entre 2023 et 2034. De ces coûts, un montant de 63,85 M\$ serait engagé par les entreprises, 7,10 M\$ par les gouvernements provinciaux et autres ordres de gouvernement¹, et 4,33 M\$ par le gouvernement du Canada. Il convient de mentionner qu'un montant de 1,75 M\$ représente les frais de service payés par les gestionnaires de bâtiments/RA et qu'il est reçu par TC pour fournir des services², ce qui aurait des répercussions neutres sur la société canadienne et, donc, le coût total net de ce projet est de 73,53 M\$.

Bien que les avantages liés à la sécurité de ce projet n'ont pas été monétisés en raison des données limitées, une analyse du seuil de rentabilité a conclu qu'une réduction annuelle de 49 (ou 18,0 %) incidents maritimes entraînerait la compensation des coûts nets par les avantages. Toutefois, il est prévu que les avantages liés à la sécurité en général l'emporteront sur les coûts monétisés.

Un rapport d'analyse détaillé des coûts-avantages est disponible sur demande.

Cadre d'analyse

L'analyse coûts-avantages pour le projet de règlement est effectuée conformément à la [Politique sur l'analyse coûts-avantages](#) du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT). Les coûts et les avantages qui sont dans la portée sont ceux qui sont attribués aux Canadiens³. Lorsqu'il est possible, les répercussions sont quantifiées et monétisées, en ne tenant compte que des coûts et avantages directs pour les intervenants dans l'analyse coûts-avantages.

Les avantages et les coûts associés au projet de règlement sont évalués en comparant le scénario de base au scénario

¹ Les autres ordres de gouvernement comprennent les administrations municipales et les bandes autochtones.

² Les frais de service sont fondés sur les articles 29 et 30 du Barème de droits du Bureau d'inspection des bâtiments à vapeur.

³ Même si les bâtiments étrangers exploités dans les eaux canadiennes sont hors de la portée de l'analyse, ils devraient se conformer au projet de règlement, ce qui pourrait imposer des coûts supplémentaires aux propriétaires de bâtiments, mais profiter aux Canadiens.

scenario against the regulatory scenario. The baseline scenario depicts what is likely to happen in the future if the Government of Canada does not implement the proposed Regulations. The regulatory scenario provides information on the intended outcomes of the proposed Regulations. Details of the scenario are further described below.

It is anticipated that the proposed Regulations would reduce marine occurrences, and consequently fatalities, major injuries and/or damages to the environment and property. Due to lack of data, these benefits are not quantified or monetized; however, a break-even analysis was conducted to determine how much of a reduction in marine occurrences would be needed to offset the costs.

It is worth noting that the proposed Regulations would require ship managers/ARs of Classes 2, 3, and 4 not delegated to ROs, to pay service fees to TC for their SMS approval and endorsement. Such fees would recover a portion of costs incurred by TC (e.g. the labour cost of providing services) and would therefore rebalance the cost on Canadian taxpayers. As per TBS' [Policy on Cost-Benefit Analysis](#), the scope of this analysis is at the societal level, analyzing costs and benefits attributed to Canadians. These service fees paid by ship managers/ARs of Classes 2 to 4 vessels to TC would have a neutral impact on Canadian society.

The time frame used in the analysis is 12 years from 2023 to 2034, with the year 2023 being when the Regulations would be registered. This time frame would capture the delayed coming-into-force date of SMS implementation, which is three years and one day after the publication of the Regulations.⁴

Unless otherwise noted, benefits and costs are estimated in present value using 2021 Canadian dollars, the base year of discounting in 2022, and a 7% discount rate, for the period from 2023 to 2034.

Affected stakeholders

The proposed Regulations would affect Canadian commercial vessels, with a few exceptions. The total number of affected vessels (i.e. "in-scope" vessels), which are currently registered with TC, is 16,143. Table 2 below breaks down these affected vessels by type.

⁴ Further details around the implementation and compliance year by vessel class are available in the Implementation, compliance and enforcement, and service standards section.

réglementaire. Le scénario de base représente ce qui va probablement se produire à l'avenir si le gouvernement du Canada ne met pas en œuvre le projet de règlement. Le scénario réglementaire fournit de l'information sur les résultats escomptés du projet de règlement. Les détails du scénario sont décrits plus en détail ci-après.

Il est anticipé que le projet de règlement réduira le nombre d'incidents maritimes et, par conséquent, de décès, de blessures graves et de dommages à l'environnement et à la propriété. En raison du manque de données, ces avantages ne sont pas quantifiés ou monétisés; toutefois, une analyse de rentabilité a été effectuée pour déterminer dans quelle mesure les incidents maritimes devraient être réduits pour compenser les coûts.

Il convient de mentionner que le projet de règlement nécessiterait que les gestionnaires de bâtiments/RA des catégories 2, 3 et 4 qui ne sont pas délégués aux OR payent des frais de service à TC pour l'approbation et de certification de leur SGS. De tels frais couvriraient une partie des coûts engagés par TC (par exemple le coût de la main-d'œuvre pour la prestation de services) et rééquilibreraient donc les coûts demandés aux contribuables canadiens. Conformément à la [Politique sur l'analyse coûts-avantages](#) du SCT, la portée de cette analyse est à un niveau social et analyse les coûts et les avantages attribués aux Canadiens. Ces frais de service payés par les gestionnaires de bâtiments/RA de bâtiments de catégorie 2 à 4 à TC auraient une incidence neutre sur la société canadienne.

Le cadre utilisé dans l'analyse est d'une durée de 12 ans, de 2023 à 2034, et l'année 2023 représente le moment où le règlement serait enregistré. Cette période comprendrait la date d'entrée en vigueur retardée de la mise en œuvre du SGS, soit trois ans et un jour après la publication du règlement⁴.

À moins d'avis contraire, les avantages et les coûts sont estimés en valeur actualisée en utilisant les dollars canadiens de 2021, l'année d'actualisation de base étant 2022, et un taux d'actualisation de 7 %, pour la période de 2023 à 2034.

Intervenants touchés

Le projet de règlement toucherait les bâtiments commerciaux canadiens, avec quelques exceptions. Le nombre total de bâtiments touchés (c'est-à-dire les bâtiments « de la portée »), qui sont actuellement immatriculés auprès de TC, est de 16 143. Le tableau 2 ci-après indique les bâtiments touchés selon leur type.

⁴ D'autres détails entourant la mise en œuvre et la période de conformité selon la classe de bâtiment sont disponibles dans la section Mise en œuvre, conformité et application, normes de service.

Table 2: Number of in-scope vessels, by vessel type

	Cargo	Fishing	Tanker	Passenger	Towboat	Workboat	Barge*	Other	Total
Class 1 (SOLAS)	30	0	33	2	9	21	0	1	96
Class 2	58	37	4	211	20	52	79	2	463
Class 3	18	91	5	59	143	32	25	0	373
Class 4A	67	25	3	557	380	275	32	0	1,339
Class 4B	0	0	0	3,874	2,070	0	0	0	5,944
Class 5	57	0	1	0	0	7,391	216	263	7,928
Total	230	153	46	4,703	2,622	7,771	352	266	16,143

Source: TC's [Vessel Registration Query System](#) (accessed in January 2021) and internal information

* Self-propelled barges and non-propelled barges carrying carry passengers, crew, dangerous chemicals in bulk, or oil in bulk form.

Tableau 2 : Nombre de bâtiments de la portée, selon le type de bâtiment

	Marchandises	Pêche	Vraquiers	Passagers	Remorqueurs	Bateau de travail	Chaland*	Autre	Total
Catégorie 1 (SOLAS)	30	0	33	2	9	21	0	1	96
Catégorie 2	58	37	4	211	20	52	79	2	463
Catégorie 3	18	91	5	59	143	32	25	0	373
Catégorie 4A	67	25	3	557	380	275	32	0	1 339
Catégorie 4B	0	0	0	3,874	2,070	0	0	0	5 944
Catégorie 5	57	0	1	0	0	7 391	216	263	7 928
Total	230	153	46	4 703	2 622	7 771	352	266	16 143

Source : Le [Système de recherche d'informations sur l'immatriculation des bâtiments](#) de TC (consulté en janvier 2021) et information interne.

* Les chalands autopropulsés et les chalands sans mode de propulsion transportant des passagers, de l'équipage, des produits chimiques dangereux en vrac ou des hydrocarbures en vrac.

The 16,143 in-scope vessels are owned by a total of 6,137 ships managers/ARs. It is expected that the vast majority of these ships managers/ARs are considered "small businesses" in accordance with the TBS' [Policy on Limiting Regulatory Burden on Business](#).⁵

Historical data captured in TC's Vessel Registration Query System demonstrates that the Canadian commercial vessel fleet subject to the proposed Regulations has been stable over the past 10 years, meaning that every year, on average, vessels being registered is balanced by vessels being removed from the registry. Even though newly registered vessels would be subject to the proposed Regulations, historical data did not demonstrate a pattern that could be used to forecast their population, particularly the newly registered vessels belonging to the same business or entity. As a result, in this analysis, newly registered

Les 16 143 des bâtiments de la portée sont la propriété d'un total de 6 137 gestionnaires de bâtiments/RA. On s'attend à ce que la vaste majorité de ces gestionnaires de bâtiments/RA soient considérés comme des « petites entreprises » conformément à la [Politique sur la limitation du fardeau réglementaire sur les entreprises](#) du SCT⁵.

Les données historiques saisies dans le Système de recherche d'information sur l'immatriculation des bâtiments de TC démontrent que la flotte des bâtiments commerciaux canadiens qui fait l'objet du projet de règlement est stable depuis les 10 dernières années. Ce qui signifie que chaque année, en moyenne, le nombre de bâtiments immatriculés est contrebalancé par le nombre de bâtiments qui sont retirés du registre. Même si les bâtiments nouvellement immatriculés feront l'objet du projet de règlement, les données historiques n'ont pas démontré de tendance qui pourrait être utilisée pour prévoir leur population, particulièrement les bâtiments nouvellement

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

⁵ Les petites entreprises ont moins de 100 employés ou leur revenu brut est de moins de 5 M\$ par année.

vessels⁶ are not projected and it is acknowledged that the estimated costs associated with the proposed Regulations could be slightly underestimated.⁷

It is important to note that, if operating in Canadian waters, foreign-flagged vessels to which the proposed Regulations apply and which are not subject to Chapter IX of SOLAS would be required to operate in accordance with a documented SMS that provides a level of safety at least equivalent to that provided by the proposed SMS requirements on a similar Canadian vessel. Since the scope of this analysis is on Canadian vessels in accordance with the [Policy on Cost-Benefit Analysis](#), impacts on foreign vessels are not considered.

Baseline scenario

Under the baseline scenario, the existing *Safety Management Regulations* require that ship managers/ARs that own and operate Canadian vessels subject to Chapter IX of SOLAS, comply with the ISM Code. More specifically, these ship managers/ARs need to develop and implement an SMS, appoint a Designated Person Ashore responsible for ensuring the proper implementation and maintenance of the SMS and the safety of the vessel, crew, and passengers, and have their SMS and vessels audited and certified on a regularly scheduled basis.

While the existing *Safety Management Regulations* only apply to ship managers/ARs that own and operate vessels that are subject to Chapter IX of SOLAS, certain companies that own and operate non-SOLAS vessels have voluntarily developed and implemented an SMS on their vessels. A total of 38 ship managers/ARs and 256 vessels have currently voluntarily implemented an SMS.

It is also expected that, under the baseline scenario, the current rate of marine occurrences would continue. The annual average number of occurrences between 2014 and 2019 was 273. In addition, many vessel operators would continue to remain unaware of the risks associated

immatriculés qui appartiennent à la même entreprise ou entité. Par conséquent, dans la présente analyse, les bâtiments nouvellement immatriculés⁶ ne sont pas prévus et il est reconnu que les coûts estimés associés au projet de règlement pourraient être légèrement sous-estimés⁷.

Il est important de noter que, s'ils sont exploités dans les eaux canadiennes, les bâtiments battant pavillon étranger auxquels le règlement proposé s'appliquerait et qui ne sont pas assujettis au chapitre IX de la Convention SOLAS, devraient être exploités conformément à un SGS documenté qui fournit un niveau de sécurité qui est au moins équivalent à celui fourni par les exigences du SGS proposé à bord d'un bâtiment canadien similaire. Puisque la portée de cette analyse concerne les bâtiments canadiens, conformément à la [Politique sur l'analyse coûts-avantages](#), les répercussions sur les bâtiments étrangers ne sont pas prises en compte.

Scénario de base

Dans le scénario de base, le *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments* actuel exige que les gestionnaires de bâtiments/RA qui possèdent et exploitent des bâtiments canadiens assujettis au chapitre IX de la convention SOLAS se conforment au Code ISM. Plus précisément, ces gestionnaires de bâtiments/RA doivent élaborer et mettre en œuvre un SGS, nommer une personne désignée à terre responsable de veiller à la mise en œuvre et à l'actualisation adéquates du SGS et à la sécurité du bâtiment, de l'équipage et des passagers et soumettre le SGS et le bâtiment à des processus de vérification et de certification à des intervalles réguliers.

Bien que le *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments* actuel ne s'applique qu'aux gestionnaires de bâtiments/RA qui possèdent et exploitent des bâtiments canadiens assujettis au chapitre IX de la convention SOLAS, certaines entreprises qui possèdent et exploitent des bâtiments non assujettis à la convention SOLAS ont volontairement élaboré et mis en œuvre des SGS à bord de leurs bâtiments. Au total, 38 gestionnaires de bâtiments/RA et 256 bâtiments ont mis en œuvre un SGS sur une base volontaire.

On s'attend également à ce que, dans le scénario de base, le taux d'événements maritimes actuel soit maintenu. Le nombre annuel moyen d'événements de 2014 à 2019 était de 273. De plus, de nombreux exploitants de bâtiments continueraient de ne pas connaître les risques associés à

⁶ Vessels that would be registered for their first time into the Vessel Registry or vessels that would change ownership/operator.

⁷ Cost could be underestimated in the scenario where newly registered vessels would be associated with new ship managers/ARs. In this case, costs associated directly with these new ship managers/ARs would not be accounted in the estimated total cost of this proposed Regulations.

⁶ Les bâtiments qui seraient immatriculés pour la première fois dans le registre des bâtiments ou les bâtiments qui changeraient de propriétaire ou d'exploitant.

⁷ Les coûts pourraient être sous-estimés dans le scénario où les bâtiments nouvellement immatriculés seraient associés avec de nouveaux gestionnaires de bâtiments/RA. Dans ce cas, les coûts associés directement à ces nouveaux gestionnaires de bâtiments /RA ne seraient pas inclus dans le coût total estimé de ce projet de règlement.

operating their vessels, or now possessing the tools and expertise needed to effectively manage those risks.

Regulatory scenario

Under the regulatory scenario, the proposed Regulations would require ship managers/ARs of all Canadian commercial vessels, with a few exceptions, to develop and implement an SMS based on their class. More specifically, ship managers/ARs of vessels captured under Classes 1 to 3 would develop, implement and maintain an SMS that is based on requirements found in the ISM Code, while those under Classes 4 and 5 would require an SMS based on unique Canadian requirements that are comparable with the ISM Code, but tailored to the operational realities of smaller vessels. The timelines to achieve compliance with the new SMS requirements would vary for each Class and be between one and three years after the coming-into-force date of the proposed Regulations.

In addition, an SMS would require approval and certification, the frequency of which would be left to the Minister to determine and would be developed through policy documents, which would be available to stakeholders prior to the coming into force of the proposed Regulations, in advance of the transitional provisions for most vessels. At this time, the proposed approval and certification would be issued by

- an RO for Classes 1 and 2 vessels;
- an RO for most Class 3 vessels, with some issued by TC; and
- TC for Class 4 vessels.

It should be noted that there would be no approval and certification for Class 5.⁸

Ship managers/ARs of vessels (Classes 1 to 4) would need to go through a certification endorsement process. The frequency of the endorsement activities for each vessel class would be determined by the Minister and would be set/communicated to ship managers/ARs at the time a CMD is issued, as per authorities granted under the CSA 2001. For the purpose of this analysis, an example of a certification schedule and associated costs are presented, with the acknowledgement that the actual schedule and costs could vary significantly. More details are provided in the “Costs” section below.

⁸ Class 5 vessels would still need to have a valid documented SMS to operate. Verification of SMS documentation would be done through the existing risk-based inspection program.

l'exploitation de leurs bâtiments ou de ne pas disposer des outils et de l'expertise nécessaires pour gérer efficacement lesdits risques.

Scénario de réglementation

Dans le scénario de réglementation, le projet de règlement exigerait que les gestionnaires de bâtiment/RA de tous les bâtiments commerciaux canadiens, à quelques exceptions près, élaborent et mettent en œuvre un SGS selon la catégorie du bâtiment. Plus précisément, les gestionnaires de bâtiments /RA qui appartiennent aux catégories 1 à 3 seraient tenus d'élaborer, de mettre en œuvre et d'actualiser un SGS selon les exigences énoncées dans le Code ISM, tandis que ceux dont les bâtiments appartiennent aux catégories 4 et 5 devraient mettre en œuvre un SGS selon des exigences canadiennes uniques comparables à celles du Code ISM, mais adaptées aux réalités opérationnelles des petits bâtiments. Les échéanciers pour se conformer aux nouvelles exigences relatives aux SGS varieraient selon la catégorie de bâtiment et seraient d'un à trois ans après l'entrée en vigueur du projet de règlement.

De plus, les SGS devraient être approuvés et certifiés à une fréquence déterminée par le ministre et établie dans des documents de politique, lesquels seraient mis à la disposition des parties prenantes avant l'entrée en vigueur du règlement proposé, avant les dispositions transitoires pour la plupart des bâtiments. À l'heure actuelle, les approbations et les certifications proposées seraient accordées par :

- un OR pour les bâtiments de catégories 1 et 2;
- un OR pour la plupart des bâtiments de catégorie 3. Certaines seraient accordées par TC;
- TC pour les bâtiments de catégorie 4.

Il est à noter qu'aucun processus d'approbation et de certification n'est prévu pour les bâtiments de catégorie 5⁸.

Les gestionnaires de bâtiments/RA (de catégories 1 à 4) devraient se soumettre à un processus d'approbation et de certification. La fréquence des activités de certification pour chaque catégorie de bâtiment serait déterminée par le ministre et serait fixée et communiquée aux gestionnaires de bâtiments/RA au moment où un document maritime canadien est délivré, conformément aux pouvoirs accordés par la LMMC 2001. Aux fins de la présente analyse, un exemple d'un calendrier de certification et des coûts connexes est présenté. Il est à noter que le calendrier et les coûts réels pourraient varier considérablement. De plus amples détails sont fournis dans la section « Coûts » ci-dessous.

⁸ Les bâtiments de catégorie 5 devraient tout de même disposer d'un SGS documenté valide pour être exploités. La vérification de la documentation relative au SGS serait effectuée par l'intermédiaire du programme existant d'inspection fondé sur les risques.

Transport Canada would also conduct compliance and enforcement, and risk-based inspection functions on all classes subject to the proposed Regulations. These functions would be determined by the Minister and would be integrated through the existing TC marine inspection programs. It is anticipated that any increase in resources as a result of the proposed Regulations would be small,⁹ as marine safety inspectors already enforce the requirements of various regulations during normal periodic inspections and port state control activities, and the majority of SMS verification activities will be done during these inspections.

Note that Class 1 vessels (i.e. SOLAS vessels) and vessels that have voluntarily implemented an SMS would not be affected (i.e. no additional costs) by the proposed Regulations as they are already in compliance with all proposed requirements.

Benefits

It is anticipated that the proposed Regulations would reduce the likelihood and severity of marine occurrences, some of which could involve fatalities, major injuries, pollution, or damage to property, through extending SMS requirements to non-SOLAS vessels.

Alongside reducing the likelihood of specific marine occurrences, the proposed Regulations are also expected to holistically improve safety culture within Canadian marine operations. With enhanced safety standards, the likelihood of human error is reduced, and the crew and operator are better prepared to respond to emergencies should they occur. The proposed Regulations would benefit not only the crew members and passengers by building a safer workplace and increasing transportation safety, but also the Canadian public at large by mitigating the environmental and economic impacts that can occur in the event of an incident (e.g. environmental and property damages, interruptions to emergency services and operations, etc.).

In addition, the proposed amendments to *Administrative Monetary Penalties and Notices (CSA 2001) Regulations* would deter activities that violate requirements prescribed in the proposed Regulations, and therefore would enhance the safety and security for crew members and Canadians.

TC exécuterait également des fonctions de conformité et d'application de la loi et d'inspection fondée sur les risques pour toutes les catégories visées par le projet de règlement. Ces fonctions seraient déterminées par le ministre et intégrées aux programmes existants d'inspection maritime de TC. Il est prévu que toute augmentation des besoins en ressources découlant du projet de règlement serait faible⁹, car les inspecteurs de la sécurité maritime appliquent déjà les exigences de divers règlements lors des inspections périodiques régulières et des activités de contrôle des bâtiments par l'État du port et que la majorité des activités de vérification des SGS seraient effectuées dans le cadre de ces inspections.

Il est à noter que les bâtiments de catégorie 1 (c'est-à-dire les bâtiments assujettis à la convention SOLAS) et les bâtiments pour lesquels un SGS a été mis en œuvre sur une base volontaire ne seraient pas touchés par le projet de règlement (c'est-à-dire qu'il n'y aurait aucun coût supplémentaire).

Avantages

On s'attend à ce que le projet de règlement réduise la probabilité que des événements maritimes surviennent et leur gravité — lesquels événements pourraient entraîner des décès, des blessures graves, de la pollution ou des dommages matériels — en élargissant la portée des exigences relatives aux SGS aux bâtiments non assujettis à la convention SOLAS.

En plus de réduire la probabilité que des événements maritimes précis se produisent, le projet de règlement devrait également améliorer la culture de la sécurité au sein du secteur canadien des opérations maritimes. En renforçant les normes de sécurité, on réduit la possibilité d'erreurs humaines et les équipages et les exploitants sont mieux préparés à intervenir en cas d'urgence. Non seulement le projet de règlement profiterait aux membres d'équipage et aux passagers en contribuant à un milieu de travail plus sécuritaire et en améliorant la sécurité des transports, mais il profiterait également à la population canadienne en général en atténuant les répercussions environnementales et économiques qui peuvent survenir à la suite d'un incident (par exemple des dommages environnementaux et matériels, des interruptions des services d'urgences et des activités, etc.).

Par ailleurs, les modifications proposées au *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis (LMMC 2001)* contribueraient à prévenir les activités qui contreviennent aux exigences établies dans le projet de règlement, ce qui améliorerait la sécurité et la sûreté des membres d'équipage et des Canadiens.

⁹ TC's internal resources would be temporarily reallocated when needed.

⁹ Les ressources internes de TC seraient temporairement réaffectées au besoin.

Even though these benefits are not monetized, TC believes that the proposed Regulations would be in the public interest as the overall safety benefits would outweigh the monetized costs.

Safety benefits — Break-even analysis

Due to lack of data, these benefits cannot be quantified or monetized. However, a break-even analysis was conducted,¹⁰ as an alternative approach, to determine how much of a reduction in marine occurrences from in-scope vessels (hereafter in-scope occurrences) would be needed to offset the costs.

The reduction of in-scope occurrences was derived from dividing the total costs, excluding fees paid to TC, of the proposed Regulations by the average avoided cost per in-scope occurrence. In this analysis, the average avoided cost per in-scope occurrence is estimated based on the value of avoided fatalities and major injuries associated with in-scope occurrences, since other avoided costs (e.g. avoided damages to the vessel, environment and cargo) are not able to be quantified due to limited information. As a result, the average avoided cost per in-scope occurrence described below is considered a conservative measure (i.e. the real average avoided cost per in-scope occurrence is likely higher).

In-scope occurrences

Historical in-scope occurrences, including their associated fatalities and major injuries, are obtained from the TSB's [Marine Transportation Occurrence Data from January 1995](#) and characteristics of vessels involved in an occurrence were found in TC's [Vessel Registration Query System](#). Table 3 shows the annual in-scope occurrences reported between 2008 and 2019.¹¹ Note that in-scope occurrences exclude those involving vessels already using an SMS on board (i.e. vessels under Class 1 and voluntarily compliant vessels).

Bien que ces avantages ne soient pas monétaires, TC est d'avis que le projet de règlement est élaboré dans l'intérêt public et que les avantages généraux en matière de sécurité surpasseraient les coûts monétaires.

Avantages en matière de sécurité — Analyse du seuil de rentabilité

En raison du manque de données, les avantages ne peuvent pas être quantifiés ni chiffrés en termes monétaires. Toutefois, une analyse du seuil de rentabilité a été menée¹⁰, comme solution de rechange, pour déterminer la réduction du nombre d'événements maritimes mettant en cause des bâtiments visés par le projet de règlement (ci-après « événements visés ») nécessaire pour compenser les coûts.

La réduction nécessaire des événements visés a été calculée en divisant le montant des coûts totaux, excluant les frais versés à TC, du projet de règlement par le montant des coûts évités en moyenne par événement visé. Dans l'analyse, les coûts évités en moyenne par événement visé ont été estimés en fonction de la valeur monétaire des décès et des blessures graves associés aux événements visés évités, puisque les autres coûts évités (par exemple ceux liés aux dommages causés aux bâtiments, à l'environnement et aux cargaisons) ne peuvent être quantifiés en raison du manque d'information. Par conséquent, le montant des coûts évités en moyenne par événement visé présenté ci-dessous est jugé conservateur (c'est-à-dire que les coûts réels évités en moyenne par événement visé sont probablement plus élevés).

Événements visés

Les événements visés historiques, y compris les décès et les blessures graves qui y sont associés, sont tirés des [ensembles de données sur les événements de transport maritime depuis janvier 1995](#) du BST, et les caractéristiques des bâtiments en cause dans un événement ont été obtenues à partir du [Système de recherche d'informations sur l'immatriculation des bâtiments](#) de TC. Le tableau 3 présente les événements visés survenus annuellement de 2008 à 2019¹¹. Il est à noter que les événements visés excluent ceux qui mettent en cause des bâtiments utilisant déjà un SGS à bord (c'est-à-dire les bâtiments de catégorie 1 et les bâtiments qui se conforment sur une base volontaire).

¹⁰ In economics, a break-even analysis estimates a value (or a point), at which the total revenue (the benefit) and the total cost are equal.

¹¹ Due to the pandemic and its negative impact on the marine activities (i.e. health safety restrictions), 2020 statistics are considered outliers and therefore excluded in the analysis.

¹⁰ En économie, une analyse du seuil de rentabilité estime à quelle valeur (ou à quel point) les recettes totales (les avantages) et les coûts totaux sont les mêmes.

¹¹ En raison de la pandémie et de ses répercussions négatives sur les activités maritimes (c'est-à-dire les restrictions en matière de santé et de sécurité), les données de 2020 sont considérées comme des valeurs aberrantes et sont donc exclues de l'analyse.

Table 3: Annual in-scope occurrences, 2008 to 2019

Year	In-Scope Vessel Occurrences	Fatalities	Major Injuries
2008	225	7	28
2009	178	1	19
2010	188	1	23
2011	141	4	13
2012	182	2	13
2013	205	0	18
2014	210	3	9
2015	221	12	12
2016	294	0	17
2017	316	3	19
2018	298	0	17
2019	297	2	19
Total	2,755	35	207

Source: TSB's Marine Transportation Occurrence Data and TC Vessel Registration Query System

Using the average number of in-scope occurrences between 2014 and 2019,¹² it is projected that the annual in-scope occurrences would be 273 during the analytical time frame (i.e. 2023 to 2034).

Average avoided cost per in-scope occurrence

It is estimated that, on average, an occurrence would involve 0.0127 fatalities (35 fatalities over 2,755 occurrences) and 0.0751 major injuries (207 major injuries over 2,755 occurrences). With this approach, each of the 273 in-scope occurrences projected every year would result in 4 fatalities and 21 major injuries on average. Using the value of a statistical life (VSL) required by TBS (i.e. \$8.26 million in 2021 Canadian dollars), and an assumption that the value of a major injury is about 13.42% of the VSL,¹³ the average avoided cost per in-scope occurrence is estimated by the average avoided fatalities and major injuries per occurrence. As a result, the average¹⁴ avoided cost per in-scope occurrence is estimated to be approximately \$188,300.

¹² Since TSB revised the occurrence reporting requirements between 2012 and 2013, occurrences reported as of 2014 are considered relevant for the analysis.

¹³ T. Miller, N. Bergeron, and B. Lawrence, "Motor Vehicle Injury Valuation for Canada's National Collision Database Economic Analysis", 2016.

¹⁴ With the information available, it was not possible to establish a better metric than the average value.

Tableau 3 : Événements visés survenus annuellement, de 2008 à 2019

Année	Événements visés mettant en cause des bâtiments	Décès	Blessures graves
2008	225	7	28
2009	178	1	19
2010	188	1	23
2011	141	4	13
2012	182	2	13
2013	205	0	18
2014	210	3	9
2015	221	12	12
2016	294	0	17
2017	316	3	19
2018	298	0	17
2019	297	2	19
Total	2 755	35	207

Source : Les ensembles de données sur les événements de transport maritime du BST et le Système de recherche d'informations sur l'immatriculation des bâtiments de TC.

D'après le nombre moyen d'événements visés survenus de 2014 à 2019¹², il est estimé que le nombre annuel d'événements visés sera de 273 au cours de la période d'analyse (c'est-à-dire de 2023 à 2034).

Moyenne des coûts évités par événement visé

Il est estimé qu'en moyenne, un événement entraînerait 0,0127 décès (35 décès pour 2 755 événements) et 0,0751 blessure grave (207 blessures graves pour 2 755 événements). Selon ce calcul, les 273 événements visés prévus annuellement entraîneraient en moyenne 4 décès et 21 blessures graves. Le montant moyen des coûts évités par événement visé est estimé en fonction du nombre moyen de décès et de blessures graves évités par événement, en utilisant la valeur de la vie statistique (VVS) établie par le BST (c'est-à-dire 8,26 millions de dollars, en dollars canadiens de 2021) et en supposant que la valeur d'une blessure grave représente environ 13,42 % de la VVS¹³. Par conséquent, la moyenne¹⁴ des coûts évités par événement visé est estimée à environ 188 300 \$.

¹² Puisque le BST a modifié les exigences de déclaration des événements entre 2012 et 2013, les événements déclarés à partir de 2014 sont considérés pertinents pour l'analyse.

¹³ T. Miller, N. Bergeron et B. Lawrence, « Motor Vehicle Injury Valuation for Canada's National Collision Database Economic Analysis », 2016.

¹⁴ Avec les informations disponibles, il n'a pas été possible d'établir une meilleure mesure que la valeur moyenne.

Break-even reduction of in-scope occurrences

Given that the net total cost of the proposed Regulations would be \$73.53 million (further explained below), and that the average avoided cost per in-scope occurrence would be \$188,300, it is determined that a reduction of 18.0% of in-scope occurrences, which amounts to an average reduction of approximately 49 in-scope occurrences per year, would break even the total costs and benefits.

Rebalancing cost to Canadian taxpayers

As previously mentioned, the proposed Regulations would, in part, result in a rebalancing of the financial burden from Canadians to the Canadian marine industry. This rebalancing would be represented with the fee that would be paid by ship managers/ARs of vessels to TC for approval and endorsement services provided (see Cost section for details). The burden transferred from Canadian taxpayers to the domestic industry would be \$1.75 million.

Administrative monetary penalties

The proposed amendments to the *Administrative Monetary Penalties and Notices (CSA 2001) Regulations* would provide enforcement officers with the necessary tools required to enable a proportionate response to non-compliance. The ability to issue penalties for non-compliance would also provide enforcement officers with a gradual and standardized approach for accountability. It is anticipated that due to the potential risk associated with receiving a monetary penalty, violators would be incentivized to comply with the proposed Regulations. The increase in compliance will also benefit Canadians by enhancing their safety.

Costs

The proposed Regulations would impose costs on ship managers/ARs, as they would need to develop an SMS, obtain approval and certification of their SMS from authorities, maintain certifications, and be subject to certification endorsement. These ship managers/ARs would include Canadian businesses, provincial and municipal government, and the Government of Canada. In addition, the Government of Canada would incur costs of approving and certifying an SMS for some vessels and enforcing the compliance of the proposed Regulations. As a result, the total costs are estimated to be \$75.28 million, \$63.85 million of which would be incurred by businesses, \$7.10 million by provincial and other levels of government, and

Réduction des événements visés pour atteindre le seuil de rentabilité

Étant donné que le coût total net du projet de règlement serait de 73,53 millions de dollars (de plus amples détails sont donnés ci-dessous) et que la moyenne des coûts évités par événement visé serait de 188 300 \$, il est déterminé qu'une réduction de 18,0 % des événements visés, soit une réduction moyenne d'environ 49 événements visés par année, permettrait d'atteindre le seuil de rentabilité.

Rééquilibrage des coûts pour les contribuables canadiens

Comme il a été mentionné précédemment, le projet de règlement entraînerait, en partie, une redistribution du fardeau financier des Canadiens vers le secteur maritime canadien. Ce rééquilibrage serait représenté par les frais qui seraient payés par les gestionnaires de bâtiments /RA à TC pour les services d'approbation et de certification fournis (voir la section *Coûts* pour de plus amples détails). Le fardeau transféré des contribuables canadiens au secteur maritime canadien se chiffrerait à 1,75 million de dollars.

Sanctions administratives pécuniaires

Les modifications proposées au *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis* (LMMC 2001) accorderaient aux agents d'application de la loi les outils nécessaires pour intervenir de manière adéquate en cas de non-conformité. La capacité d'imposer des sanctions en cas de non-conformité offrirait également aux agents d'application de la loi une approche en matière de responsabilité graduelle et normalisée. Il est anticipé qu'en raison des risques possibles associés à la réception d'une sanction pécuniaire, les contrevenants seraient incités à se conformer au règlement proposé. L'augmentation de la conformité profitera également aux Canadiens en améliorant leur sécurité.

Coûts

Le projet de règlement engendrerait des coûts pour les gestionnaires de bâtiments/RA, qui seraient tenus d'élaborer des SGS, d'obtenir l'approbation et la certification de leurs SGS auprès des autorités, de conserver leurs certifications et de faire reconnaître leurs certifications. Ces gestionnaires de bâtiments/RA comprendraient des entreprises canadiennes, des gouvernements provinciaux et municipaux et le gouvernement du Canada. De plus, le gouvernement du Canada devrait assumer des coûts liés à l'approbation et à la certification des SGS de certains bâtiments et à l'application du règlement proposé. Par conséquent, les coûts totaux sont estimés à 75,28 millions de dollars, dont 63,85 millions de dollars seraient assumés

\$4.33 million by the Government of Canada. For the purpose of this analysis, costs to the Government of Canada are grouped and presented together.

As previously indicated, the proposed Regulations would not affect Class 1 vessels. Ship managers/ARs who have voluntarily implemented an SMS on their vessels under the baseline scenario would not incur additional costs associated with the proposed requirements.

SMS compliance costs

Development of SMS

The proposed Regulations would require that ship managers/ARs of Classes 2 and 3 vessels develop an SMS in accordance with the ISM Code between 2024 and 2025, and vessels in Classes 4 and 5 develop an SMS, with Canadian requirements, by 2026.¹⁵

Ship managers/ARs that own/manage multiple vessels, under the same class or different classes, would be required to comply by the earliest date of the highest classed vessel. They would need to develop one SMS for the entire fleet in accordance with the required SMS for the highest classed vessel.¹⁶ For example, if a ship manager/AR is responsible of a fleet composed of one Class 2 vessel and several Class 3 and Class 4 vessels, they would only have to develop one SMS in accordance with Class 2 requirements.

The cost of developing an SMS would vary among vessel classes and would be applied at the company level (i.e. costs would not vary according to the number of vessels). Table 4 presents the average cost per ship manager/AR based on TC’s estimation.

Table 4: Cost of developing an SMS per ship manager/AR

Vessel Class	Time Required per Ship Manager/AR (day)	Responsible Personnel	Wage Rate* (\$/day)	Cost per Ship Manager/AR (\$)	Compliance Period**	Number of affected Ship Managers/ARs
Class 2	6	Ship Manager	\$560	\$3,358	2024-2025	143
Class 3	6	Ship Manager	\$342	\$2,052	2024-2025	175
Class 4A	3	Ship Manager	\$203	\$609	2024-2025	787

¹⁵ Further details around the implementation and compliance year by vessel class are available in the Implementation, compliance and enforcement, and service standards section.

¹⁶ The development of the SMS would be in accordance with the required SMS of the highest classed vessel but only SMS requirements to each class would apply to its specific vessel class.

par les entreprises, 7,10 millions de dollars par les gouvernements provinciaux et d’autres ordres de gouvernement et 4,33 millions de dollars par le gouvernement du Canada. Aux fins de l’analyse, les coûts pour le gouvernement du Canada sont regroupés et présentés ensemble.

Comme il a été indiqué précédemment, le projet de règlement ne toucherait pas les bâtiments de catégorie 1. Les gestionnaires de bâtiments/RA qui ont volontairement mis en œuvre un SGS à bord de leurs bâtiments dans le cadre du scénario de base n’auraient pas à assumer de coûts supplémentaires en raison des exigences proposées.

Coûts de mise en conformité du SGS

Élaboration du SGS

Le projet de règlement exigerait que les gestionnaires de bâtiments/RA de catégories 2 et 3 élaborent un SGS conforme au Code ISM entre 2024 et 2025 et que les gestionnaires de bâtiments/RA de catégories 4 et 5 élaborent un SGS conforme aux exigences canadiennes d’ici 2026.¹⁵

Les gestionnaires de bâtiments/RA qui possèdent ou gèrent plusieurs bâtiments de même catégorie ou de catégories différentes seraient tenus de se conformer avant la première date limite du bâtiment dont la catégorie est la plus élevée. Ceux-ci devraient élaborer un SGS pour l’ensemble de leur flotte, conforme aux exigences établies pour le bâtiment dont la catégorie est la plus élevée¹⁶. Par exemple, si un gestionnaire de bâtiments/RA est responsable d’une flotte constituée d’un bâtiment de catégorie 2 et de plusieurs bâtiments de catégories 3 et 4, un seul SGS conforme aux exigences fixées pour les bâtiments de catégorie 2 devrait être élaboré.

Les coûts associés à l’élaboration d’un SGS varieraient selon la catégorie de bâtiment et s’appliqueraient au niveau de l’entreprise (c’est-à-dire que les coûts ne varieraient pas en fonction du nombre de bâtiments). Le tableau 4 présente les coûts moyens par gestionnaire de bâtiments/RA, selon les estimations de TC.

¹⁵ Des renseignements détaillés au sujet de l’échéance pour la mise en œuvre et la conformité pour chaque catégorie de navire sont présentés dans la section *Mise en œuvre, conformité et application et normes de service*.

¹⁶ Le SGS serait élaboré conformément aux exigences établies pour le navire dont la catégorie est la plus élevée, mais selon la catégorie d’un navire donné, seules certaines exigences s’appliqueraient.

Vessel Class	Time Required per Ship Manager/AR (day)	Responsible Personnel	Wage Rate* (\$/day)	Cost per Ship Manager/AR (\$)	Compliance Period**	Number of affected Ship Managers/ARs
Class 4B	3	Ship Manager	\$203	\$609	2024-2025	3,102
Class 5	2	Ship Manager	\$203	\$406	Up to 2026	1,803

Source: Transport Canada

* Wage rate includes an overhead rate of 25%

**Classes are separated by passenger vessels and non-passenger vessels for periods of compliance. As a result, the compliance would be earlier (2024) for a ship manager/AR that owns a passenger vessel. Class 5 would have up to three years to comply following the coming into force of proposed Regulations. See Implementation, compliance and enforcement, and service standards section for details.

Tableau 4 : Coûts associés à l'élaboration d'un SGS, par gestionnaire de bâtiments/RA

Catégorie de navire	Temps requis par gestionnaire de bâtiment / RA (jours)	Personnel responsable	Taux de rémunération* (\$/jour)	Coûts par gestionnaire de bâtiments / RA (\$)	Délai de mise en conformité**	Nombre de gestionnaire de bâtiments / RA touchés
Catégorie 2	6	Gestionnaire de bâtiments	560 \$	3 358 \$	2024-2025	143
Catégorie 3	6	Gestionnaire de bâtiments	342 \$	2 052 \$	2024-2025	175
Catégorie 4A	3	Gestionnaire de bâtiments	203 \$	609 \$	2024-2025	787
Catégorie 4B	3	Gestionnaire de bâtiments	203 \$	609 \$	2024-2025	3 102
Catégorie 5	2	Gestionnaire de bâtiments	203 \$	406 \$	D'ici 2026	1 803

Source : Transports Canada

* Le taux de rémunération comprend un taux de coûts indirect de 25 %.

** Pour les périodes de mise en conformité, des catégories distinctes sont établies pour les bâtiments à passagers et les bâtiments autres que ceux à passagers. Par conséquent, le délai de mise en conformité serait plus court (2024) pour un gestionnaire ou un RA de bâtiments qui possède un navire à passagers. Pour la catégorie 5, un délai de trois ans est prévu pour se conformer après l'entrée en vigueur du projet de règlement. Pour de plus amples renseignements, consulter la section Mise en œuvre, conformité et application et normes de service.

In total, the one-time cost of developing an SMS is estimated to be \$3.25 million, of which \$3.04 million would be incurred by business, and \$207,000 by provincial and other levels of government.

SMS approval

The proposed Regulations would require that an SMS for Classes 2 to 4 vessels be reviewed. More specifically, TC would conduct the review for Class 4 vessels, and delegate the review to ROs for Classes 2 and 3 vessels.¹⁷ TC expects that an RO would need four days to complete this review with an average charge of \$2,500 per day. Also, note that Class 5 vessels would not be subject to a formal approval process.

¹⁷ Note: For ease of the analysis, the delegation to RO for approval is for Class 2 and 3 vessels. However, some SMS of Class 3 vessels could be approved by TC and some SMS of Class 4 vessels could be approved by an RO

Au total, les coûts ponctuels associés à l'élaboration d'un SGS sont estimés à 3,25 millions de dollars, dont 3,04 millions de dollars seraient assumés par les entreprises et 207 000 \$ par les gouvernements provinciaux et d'autres ordres de gouvernement.

Approbation du SGS

Le projet de règlement exigerait que les SGS des bâtiments des catégories 2 à 4 soient examinés. Plus précisément, TC effectuerait l'examen des SGS pour les bâtiments de catégorie 4 et déléguerait l'examen des SGS pour les catégories 2 et 3 à des OR¹⁷. TC s'attend à ce qu'un OR prenne quatre jours pour effectuer l'examen, à un tarif moyen de 2 500 \$ par jour. Il est à noter également que les bâtiments de catégorie 5 ne seraient pas soumis à un processus d'approbation officiel.

¹⁷ Remarque : Pour faciliter l'analyse, la délégation de l'approbation à un OR concerne les bâtiments de catégories 2 et 3. Toutefois, certains SGS de bâtiments de catégorie 3 pourraient être approuvés par TC et certains SGS de bâtiments de catégorie 4 pourraient être approuvés par un OR.

Approval of the SMS is demonstrated by the issuance of the CDOC that would be valid for five years and would be reissued for another five years – subject to an ongoing compliance conformity.¹⁸ Table 5 presents the cost of approval per vessel owner, as well as time required for TC to approve an SMS.

L'approbation du SGS est démontrée par la délivrance d'une attestation de conformité canadienne qui serait valide pour cinq ans et qui pourrait être renouvelée pour cinq autres années, sous réserve d'une conformité continue¹⁸. Le tableau 5 présente les coûts liés à l'approbation pour chaque propriétaire de bâtiments ainsi que le temps nécessaire à TC pour approuver un SGS.

Table 5: Cost to ship managers/ARs on SMS approval per class

Vessel Class	Time Required per Ship Manager/AR (day)	Responsible Authority	Wage Rate* (\$/day)	Cost per Ship Manager/AR (\$)	Compliance Period	Number of affected Ship Managers/ARs
Class 2	4	RO	\$2,500	\$10,000	2024-2025**	143
Class 3	4	RO	\$2,500	\$10,000	2024-2025**	175
Class 4A	0.8	TC	-	N/A ***	2024-2025	787
Class 4B	0.4	TC	-	N/A ***	2024-2025	3,102

Source: Transport Canada

* Wage rate includes an overhead rate of 25%

** Classes are separated by passenger vessels and non-passenger vessels for periods of compliance. As a result, the period of compliance would be earlier for passenger vessels, and for others up to a maximum of three years. Classes 2 and 3 would require compliance based on the renewal of safety certificates.

*** Amounts are based on assumptions and are presented as an example purpose. Fees will be developed as part of the TC fee modernization initiative

Tableau 5 : Coûts liés à l'approbation des SGS pour les gestionnaires et les RA de bâtiments, par catégorie

Catégorie de navire	Temps requis par gestionnaire de bâtiments / RA (jours)	Autorité responsable	Taux de rémunération* (\$/jour)	Coûts par gestionnaire de bâtiments / RA (\$)	Délai de mise en conformité	Nombre de gestionnaire de bâtiments / RA touchés
Catégorie 2	4	OR	2 500 \$	10 000 \$	2024-2025**	143
Catégorie 3	4	OR	2 500 \$	10 000 \$	2024-2025**	175
Catégorie 4A	0,8	TC	-	S.O. ***	2024-2025	787
Catégorie 4B	0,4	TC	-	S.O. ***	2024-2025	3 102

Source : Transports Canada

* Le taux de rémunération comprend un taux de coûts indirect de 25 %.

** Pour les périodes de mise en conformité, des catégories distinctes sont établies pour les bâtiments transportant des passagers et les bâtiments autres que ceux transportant des passagers. Ainsi, le délai de mise en conformité serait plus court pour les bâtiments transportant des passagers et pourrait atteindre un maximum de trois ans pour les autres bâtiments. Les catégories 2 et 3 exigeraient une conformité fondée sur le renouvellement des certificats de sécurité.

*** Les montants reposent sur des hypothèses et sont présentés à titre d'exemple. Les frais seront établis dans le cadre de l'initiative de modernisation des frais de TC.

The one-time cost to ship managers/ARs to have their SMS approved would be \$2.66 million, \$2.54 million of which would be incurred by business owners, and \$121,100 by provincial and other levels of government.

Les coûts ponctuels pour les gestionnaires de bâtiments/RA associés à l'approbation de leurs SGS seraient de 2,66 millions de dollars, dont 2,54 millions de dollars seraient assumés par les entreprises, et 121 100 \$ par les gouvernements provinciaux et d'autres ordres de gouvernement.

¹⁸ After 5 years, if the SMS continues to be compliant with requirements, ship manager/AR would not incur additional costs to develop a new SMS and submit it for approval. Their certificates would still need to go over endorsement (see *Endorsement of Certification* section below).

¹⁸ Après 5 ans, si le SGS continue d'être conforme aux exigences, le gestionnaire ou le RA du navire n'aura pas à assumer de coûts supplémentaires pour élaborer un nouveau SGS et le faire approuver. Les certificats devraient tout de même être soumis à un processus de reconnaissance (voir la section *Reconnaissance de la certification* ci-dessous).

Endorsement of certification

Following the SMS approval, Classes 2 and 3 vessel owners would have to go through a periodic certification endorsement process for each of their certificates: the CDOC at the company level, and the CSMC for each of their vessels. TC would delegate these activities to ROs. For Classes 4A and 4B vessels, certificates would be issued by TC and would be valid for five years. Table 6 provides a summary of the periodic endorsement and reissuance of certificates by class of vessels and by type of certification. Table 7 provides the estimated additional cost to ship managers/ARs to have their certificates issued and endorsed by an RO or TC.

Ship managers/ARs would be required to pay a fee to TC for the certification services with respect to Classes 4A and 4B vessels. Currently, fees for such certification are set at \$100 (see Table 7 below for detail). For Classes 4A and 4B, an initial CDOC and CSMC would be issued in concurrence with the approval process. The subsequent CDOC and CSMC would be issued separately at the renewal or within a regular inspection. It is worth noting that these fees would be reviewed and updated as part of the TC fee modernization initiative.

In total, the cost to vessel owners associated with certificate endorsement processes would be \$5.47 million, of which \$4.93 million would be incurred by businesses, and \$536,000 by provincial and other levels of government.

As previously described in the regulatory scenario, details of the endorsement certification activities for each vessel class would be developed through policy documents, and would be subject to the Minister's discretion, as per authorities granted under the CSA 2001. What is illustrated in this analysis (Tables 6 and 7) is an example of the potential schedule of endorsement certification and its associated cost, based on an existing TC marine monitoring activity program.

Reconnaissance de la certification

Après l'approbation du SGS, les propriétaires de bâtiments de catégories 2 et 3 devront se soumettre à un processus périodique de reconnaissance de la certification pour chacun de leurs certificats : l'attestation de conformité canadienne au niveau de l'entreprise et le certificat de gestion de la sécurité canadien pour chacun des bâtiments. TC déléguerait ces activités aux OR. Pour les bâtiments de catégories 4A et 4B, les certificats seraient délivrés par TC et seraient valides pour cinq ans. Le tableau 6 présente un résumé des activités périodiques de reconnaissance et de délivrance des certificats par catégorie de bâtiment et par type de certification. Le tableau 7 présente les coûts supplémentaires estimés pour les gestionnaires de bâtiments/RA pour la délivrance et la reconnaissance de leurs certificats par un OR ou par TC.

Les gestionnaires de bâtiments/RA seraient tenus de payer des frais à TC pour les services de certification pour les bâtiments de catégories 4A et 4B. Actuellement, les frais pour la certification sont fixés à 100 \$ (voir le tableau 7 ci-dessous pour de plus amples détails). Pour les catégories 4A et 4B, une attestation de conformité canadienne et un certificat de gestion de la sécurité canadien initiaux seraient délivrés au moment du processus d'approbation. Les attestations de conformité canadiennes et les certificats de gestion de la sécurité canadiens suivants seraient délivrés séparément lors du renouvellement de la certification ou dans le cadre d'une inspection régulière. Il est à noter que les frais seraient examinés et actualisés dans le cadre de l'initiative de modernisation des frais de TC.

Au total, les coûts pour les propriétaires de bâtiments associés au processus de reconnaissance de la certification sont estimés à 5,47 millions de dollars, dont 4,93 millions de dollars seraient assumés par les entreprises et 536 000 \$ par les gouvernements provinciaux et d'autres ordres de gouvernement.

Comme il a été décrit précédemment dans le scénario de réglementation, les détails des activités de reconnaissance de la certification pour chaque catégorie de bâtiment seraient établis dans des documents de politique et seraient laissés à la discrétion du ministre, conformément aux pouvoirs accordés en vertu de la LMMC 2001. Ce qui est représenté dans cette analyse (tableaux 6 et 7) est un exemple du calendrier possible de reconnaissance de la certification et des coûts connexes, fondé sur un programme existant d'activités de surveillance maritime de TC.

Table 6: Endorsement of certificates schedule per ship manager/AR, by class

	Class 2	Class 3	Class 4	Class 5
	Endorsement by RO	Endorsement by RO	Endorsement by TC	No certification
Initial CDOC	First endorsement validity 6 months, Second endorsement validity 6 months	First endorsement validity 6 months, Second endorsement validity 24 months Third endorsement validity 30 months	Document valid for 5 years	N/A
Subsequent CDOC	Annually	First endorsement validity 30 months Second endorsement validity 30 months	Renew – valid for 5 years	N/A
Initial CSMC (per vessel)	First endorsement within 12 months Second endorsement validity 24 months Third endorsement validity 24 months	First endorsement within 12 months Second endorsement validity 24 months Third endorsement validity 24 months	Document valid for 5 years	N/A
Subsequent CSMC (per vessel)	First endorsement validity 30 months second endorsement validity 30 months	First endorsement validity 30 months second endorsement validity 30 months	Renew – valid for 5 years	N/A

Source: Transport Canada

Tableau 6 : Calendrier de reconnaissance de la certification pour chaque gestionnaire de bâtiments /RA, selon la catégorie de bâtiment

	Catégorie 2	Catégorie 3	Catégorie 4	Catégorie 5
	Reconnaissance par l'OR	Reconnaissance par l'OR	Reconnaissance par TC	Aucune certification
ACC initiale	Première reconnaissance : valide 6 mois Deuxième reconnaissance : valide 6 mois	Première reconnaissance : valide 6 mois Deuxième reconnaissance : valide 24 mois Troisième reconnaissance : valide 30 mois	Document valide 5 ans	S.O.
ACC subséquente	Chaque année	Première reconnaissance : valide 30 mois Deuxième reconnaissance : valide 30 mois	Renouvellement – valide 5 ans	S.O.

	Catégorie 2	Catégorie 3	Catégorie 4	Catégorie 5
	Reconnaissance par l'OR	Reconnaissance par l'OR	Reconnaissance par TC	Aucune certification
CGSC initial (par bâtiment)	Première reconnaissance dans un délai de 12 mois Deuxième reconnaissance : valide 24 mois Troisième reconnaissance : valide 24 mois	Première reconnaissance dans un délai de 12 mois Deuxième reconnaissance : valide 24 mois Troisième reconnaissance : valide 24 mois	Document valide 5 ans	S.O.
CGSC subséquent (par bâtiment)	Première reconnaissance : valide 30 mois Deuxième reconnaissance : valide 30 mois	Première reconnaissance : valide 30 mois Deuxième reconnaissance : valide 30 mois	Renouvellement – valide 5 ans	S.O.

Source : Transports Canada

Table 7: Endorsement level of effort and cost per ship manager/AR, by class

	Authority	Class 2	Class 3	Class 4A	Class 4B
		RO	RO	TC*	TC*
Initial CDOC	Cost of issuance	\$2,500	\$2,500	\$100	\$100
Subsequent CDOC	Cost of issuance	\$1,250	\$1,250	\$100	\$100
Initial CSMC (per vessel)	Cost of issuance	\$1,250	\$1,250	\$100	\$100
Subsequent CSMC (per vessel)	Cost of issuance	\$1,250	\$1,250	\$100	\$100

Source: Transport Canada

* Fees paid to TC may be reviewed and updated

Tableau 7 : Niveau d'effort et coûts de la reconnaissance pour le gestionnaire et le RA de bâtiments, selon la catégorie de bâtiment

	Autorité	Catégorie 2	Catégorie 3	Catégorie 4A	Catégorie 4B
		OR	OR	TC*	TC*
ACC initiale	Coûts de la délivrance	2 500 \$	2 500 \$	100 \$	100 \$
ACC subséquente	Coûts de la délivrance	1 250 \$	1 250 \$	100 \$	100 \$
CGSC initial (par bâtiment)	Coûts de la délivrance	1 250 \$	1 250 \$	100 \$	100 \$
CGSC subséquent (par bâtiment)	Coûts de la délivrance	1 250 \$	1 250 \$	100 \$	100 \$

Source : Transports Canada

* Les frais versés à TC pourraient être examinés et actualisés

SMS maintenance activities

To ensure the safety objectives of an SMS are achieved, the proposed Regulations would also require that ship managers/ARs maintain their SMS by establishing tasks and responsibilities associated with their respective SMS. These would include, but are not limited to, verifying and monitoring safety and pollution prevention activities in their daily operations.

Activités liées à l'actualisation du SGS

Pour assurer l'atteinte des objectifs en matière de sécurité du SGS, le projet de règlement exigerait également que les gestionnaires de bâtiments/RA actualisent leur SGS en établissant des tâches et des responsabilités associées à leur SGS respectif. Ces dernières comprendraient notamment de vérifier et de surveiller les activités liées à la sécurité et à la prévention de la pollution dans le cadre de leurs activités quotidiennes.

To estimate the cost of SMS maintenance, Section 4.2 of the IMO's [Revised Guideline for the Implementation of the International Safety Management \(ISM\) Code by Companies](#) was used as a reference. From this documentation, TC listed nine different tasks/roles, which would vary among vessel classes to account for the comprehensiveness of the SMS of each class. Seven of these tasks/roles would be performed at the company level and the other two would be performed on each vessel by the ship managers/AR annually. Table 8 illustrates the annual estimated cost of SMS maintenance at the company level, by class and activities. These tasks represent the annual activities under the ship manager/AR's responsibilities regardless of the number of vessels for which it is responsible. Table 9 illustrates the annual cost of SMS maintenance at the vessel level, by class and activities. These activities would have to be performed annually on each vessel.

The annual cost per ship manager/AR (Table 8) and per vessel (Table 9) is calculated by multiplying the required annual hours per class by the wage rates associated to the ship manager/AR (Table 4). For example, every year, a ship manager/AR that owns/operates a fleet composed of one Class 3 vessel, two Class 4 vessels, and one Class 5 vessel would have to perform the seven activities in accordance with efforts required for Class 3 listed in Table 8, and the two activities in accordance with efforts required for each vessel by class listed in Table 9. It implies that the ship manager/AR would need a total effort of 18.4 days to maintain certifications per year (13.4 days of which for activities at the organization level, five (5) days for all of the four vessels).

It is estimated that the total cost to ship managers/ARs to maintain certification over the analytical period would be \$61.93 million, of which \$53.28 million would be incurred by business, and \$6.24 million by provincial and other levels of government. It is also worth noting that the estimate of annual daily effort per task takes into consideration potential overlap with other regulatory requirements with which companies already comply.

La section 4.2 des [Directives révisées sur l'application du Code international de gestion de la sécurité \(Code ISM\) par les Administrations](#) a servi de référence pour estimer les coûts d'actualisation du SGS. À l'aide de ce document, TC a énuméré neuf tâches et rôles différents, qui varieraient d'une catégorie de bâtiment à l'autre pour tenir compte de l'exhaustivité du SGS de chaque catégorie. Chaque année, sept de ces tâches et rôles seraient remplis au sein de l'entreprise et les deux autres seraient remplis à bord de chaque bâtiment par les gestionnaires de bâtiments/RA. Le tableau 8 illustre l'estimation des coûts annuels de l'actualisation du SGS au sein de l'entreprise, selon la catégorie et les activités du bâtiment. Ces tâches représentent les activités annuelles relevant des gestionnaires de bâtiments/RA sans égard au nombre de bâtiments dont ils sont responsables. Le tableau 9 illustre les coûts annuels d'actualisation du SGS à bord du bâtiment, selon la catégorie et les activités de ce dernier. Ces tâches devraient être accomplies tous les ans à bord de chaque bâtiment.

Les coûts annuels par gestionnaire de bâtiments/RA (tableau 8) et par bâtiment (tableau 9) sont calculés en multipliant les heures requises chaque année en fonction de la catégorie de bâtiment par le taux de rémunération associé au gestionnaire de bâtiments/RA (tableau 4). Par exemple, chaque année, un gestionnaire de navire/RA qui est propriétaire/exploitant d'une flotte composée d'un bâtiment de catégorie 3, de deux bâtiments de catégorie 4 et d'un bâtiment de catégorie 5 devrait accomplir les sept tâches conformément à l'effort requis pour la catégorie 3 (tableau 8) et les deux autres tâches, conformément à l'effort requis pour chaque bâtiment selon sa catégorie (tableau 9). Cet exemple sous-entend qu'il faudrait au gestionnaire de navire/RA un effort total de 18,4 jours par année pour conserver la certification (13,4 jours pour les tâches au sein de l'entreprise et cinq (5) jours pour les quatre bâtiments).

Le total des coûts pour que les gestionnaires de bâtiments/RS conservent la certification au cours de la période d'analyse est estimé à 61,93 M\$, montant duquel 53,28 M\$ seraient assumés par l'entreprise et 6,24 M\$, par les gouvernements provinciaux et d'autres ordres de gouvernement. Il convient également de noter que l'estimation de l'effort quotidien annuel pour chaque tâche tient compte de chevauchements potentiels avec d'autres exigences réglementaires auxquelles les entreprises doivent déjà se conformer.

Table 8: Annual cost of SMS maintenance per ship manager/AR, by class and activities*

Activities	Annual Effort Required (in days)			
	Class 2	Class 3	Class 4	Class 5
1. Evaluate and review the effectiveness of the SMS	1	1	0.5	0.5
2. Perform document control	1	1	0.5	0.5

Activities	Annual Effort Required (in days)			
	Class 2	Class 3	Class 4	Class 5
3. Review nonconformities and develop action plans including conduct of internal audits	6	6	1.5	1.5
4. Coordinate mandatory inspection	1.2	1.2	0.1	0
5. Study near-misses and implementation of lesson learned	2	2	0.5	0.5
6. Coordinate management review and meeting	1.2	1.2	0.1	0
7. Update SMS manual	1	1	0.5	0.5
Total annual time required	13.4	13.4	3.7	3.5
Total annual cost per ship manager/AR	\$7,499	\$4,584	\$752	\$711

Source: Transport Canada

* Ship manager/AR's effort level is determined by the highest vessel class for their fleet

Tableau 8 : Coûts annuels de l'actualisation du SGS par gestionnaire de bâtiments/RA, selon la catégorie et les activités du bâtiment*

Activités	Effort annuel requis (en jours)			
	Catégorie 2	Catégorie 3	Catégorie 4	Catégorie 5
1. Évaluer et examiner l'efficacité du SGS	1	1	0,5	0,5
2. Assurer le contrôle des documents	1	1	0,5	0,5
3. Examiner les non-conformités et élaborer des plans d'action qui comprennent la tenue de vérifications internes	6	6	1,5	1,5
4. Coordonner l'inspection obligatoire	1,2	1,2	0,1	0
5. Étudier les accidents évités de justesse et la mise en œuvre des leçons apprises	2	2	0,5	0,5
6. Coordonner l'examen et la réunion de la gestion	1,2	1,2	0,1	0
7. Mettre à jour le manuel du SGS	1	1	0,5	0,5
Nombre total de jours requis	13,4	13,4	3,7	3,5
Total des coûts annuels par gestionnaire et RA de bâtiments	7 499 \$	4 584 \$	752 \$	711 \$

Source : Transports Canada

* Le niveau d'effort des gestionnaires de bâtiments /RA est déterminé en fonction de la catégorie la plus élevée des bâtiments de leur flotte.

Table 9: Annual cost of SMS maintenance per vessel, by vessel class and activities*

Activities	Annual Effort Required per Vessel (in days)			
	Class 2	Class 3	Class 4	Class 5
8. Organize on board safety meetings	1	1	0.5	0.5
9. Coordinate ship to shore drills	1	1	0.5	0.5
Total annual time required per Vessel	2	2	1	1
Total annual cost per vessel	\$1,119	\$684	\$203	\$203

Source: Transport Canada

* Ship manager/AR's effort level is determined by each vessel in their fleet

Tableau 9 : Coûts annuels de l'actualisation du SGS par bâtiment, selon la catégorie et les activités du bâtiment*

Activités	Effort annuel requis (en jours) par bâtiment			
	Catégorie 2	Catégorie 3	Catégorie 4	Catégorie 5
8. Organiser des réunions sur les mesures de sécurité à bord	1	1	0,5	0,5
9. Coordonner les exercices navire-terre	1	1	0,5	0,5
Nombre total de jours requis par bâtiment	2	2	1	1
Total des coûts annuels par bâtiment	1 119 \$	684 \$	203 \$	203 \$

Source : Transports Canada

* Le niveau d'effort des gestionnaires et des RA de bâtiments est déterminé en fonction de chaque bâtiment de leur flotte.

Administrative costs

Submission

The proposed Regulations would require that ship managers/ARs submit their SMS for approval to an RO (Classes 2 and 3 vessels) or TC (Classes 4A and 4B vessels). There would be no submission requirements for Class 5 vessels. This one-time cost would be applied at the ship managers/ARs level in the year of compliance specific to the ship managers/ARs' highest vessel class. It is estimated that it would take half an hour by the ship manager/AR regardless of the SMS level multiplied by their respective wage rate (see Table 4), to assemble and submit the documentation package online or via mail. The total submission cost to ship managers/ARs is estimated to be \$51,100, of which \$49,900 would be incurred by business owners, and \$1,200 by provincial and other levels of government.

Support certification endorsement activities

Ship managers/ARs subject to the certification processes would need to retrieve documents and provide assistance to ROs or TC during the certification endorsement activities. This ongoing cost would follow the same verification schedule and costs described in Table 8 – Item 4: Coordinate mandatory inspection. The estimated cost per year by ship manager/AR¹⁹ would be between \$34 and \$672.

The total cost to ship managers/ARs to provide assistance during the certification and oversight activities would be \$1.58 million, of which \$1.51 million would be incurred by business owners, and \$68,500 by provincial and other levels of government. Note that this amount is already

Frais d'administration

Présentation

Le projet de règlement exigerait que les gestionnaires de bâtiments/RA présentent leur SGS à un OR (bâtiments de catégories 2 et 3) ou à TC (bâtiments de catégories 4A et 4B) aux fins d'approbation. Une approbation ne serait pas exigée pour les bâtiments de catégorie 5. Ces frais ponctuels viseraient les gestionnaires de bâtiments/RA au cours de l'année de conformité propre à la catégorie la plus élevée de leurs bâtiments. On estime qu'il faudrait une demi-heure au gestionnaire de navire/RA multipliée par leur taux de rémunération (tableau 4) pour préparer la trousse de documents et la présenter en ligne ou par la poste, et ce, peu importe le niveau du SGS. Le total des coûts liés à la présentation de la trousse par les gestionnaires de bâtiments/RA est estimé à 51 100 \$, montant duquel 49 900 \$ seraient assumés par les propriétaires d'entreprise et 1 200 \$, par les gouvernements provinciaux et d'autres ordres de gouvernement.

Appui aux activités liées à la reconnaissance de la certification

Les gestionnaires de bâtiments/RA visés par les processus de certification auraient besoin de récupérer les documents et de fournir l'aide nécessaire aux OR ou à TC pendant les activités liées à la reconnaissance de la certification. Ce coût récurrent suivrait le même calendrier de vérification et exigerait les mêmes coûts que ceux présentés au tableau 8, point 4 : coordonner l'inspection obligatoire. Les coûts annuels estimés pour chaque gestionnaire de navire/RA¹⁹ s'élèveraient entre 34 \$ et 672 \$.

Le total des coûts pour les gestionnaires de bâtiments/RA pour fournir l'aide nécessaire pendant les activités liées à la certification et à la surveillance s'élèverait à 1,58 M\$, montant duquel 1,51 M\$ seraient assumés par les propriétaires d'entreprise et 68 500 \$, par les gouvernements

¹⁹ Cost to ship manager per year is obtained by using information in Table 8 – item 4 and wage rates in Table 4

¹⁹ Les coûts versés au gestionnaire de navire par année sont obtenus au moyen des renseignements du tableau 8, point 4 et des taux de rémunération du tableau 4.

accounted for under the *SMS Maintenance Activities* section above.

Record keeping

All ship managers/ARs of in-scope vessels would be required to organize and keep records of the information developed and produced each year related to the results of the audits and management reviews, as part of their responsibilities to maintain certification with their respective SMS. As presented under Item 2: Perform document control in Table 8, it is expected, on average, that ship managers/ARs would take between half a day and up to one day per year to consolidate records to be kept for at least five years and be able to provide them on request. This represents an annual cost of between \$280 and \$560 per ship manager/AR.²⁰ The total cost associated with record keeping would be \$4.49 million, \$4.14 million of which would be incurred by business owners, and \$346,700 by provincial and other levels of government. Note that this amount is already accounted for under the *SMS Maintenance Activities* section above.

Costs to the Government of Canada

The total costs to the Government of Canada are estimated to be \$4.33 million, which are associated with developing and maintaining an SMS on board Government of Canada-owned vessels, and the approval of SMS and certification activities by TC. Costs to the Government of Canada also include training marine safety inspectors at TC and informing the industry of the proposed Regulations.

SMS development, approval, certification and maintenance for Government of Canada owned vessels

There are 1,889 Government of Canada-owned vessels that would be affected by the proposed Regulations. Similar to other ship managers/ARs, the Government of Canada would need to develop an SMS, obtain approvals from authorities, receive certifications, maintain SMS activities, and be subject to the oversight process. In total, the costs to the Government of Canada associated with the proposed SMS requirements on its vessels are estimated to be \$2.46 million.

provinciaux et d'autres ordres de gouvernement. Il convient de noter que ce montant est déjà pris en compte dans la section *Activités liées à l'actualisation du SGS* ci-dessus.

Tenue de dossiers

Dans le cadre de leurs responsabilités qui consistent à conserver une certification liée à leur SGS respectif, tous les gestionnaires de navire/RA des bâtiments visés par le projet de règlement devraient organiser et tenir des dossiers de renseignements recueillis et produits chaque année en lien avec les résultats des vérifications et des examens du SGS. Comme présenté au point 2 : Assurer le contrôle des documents du tableau 8, on s'attend à ce qu'il faille, en moyenne, entre une demi-journée et une journée par année aux gestionnaires de bâtiments/RA pour regrouper les dossiers qui seraient conservés pendant cinq ans et qui pourraient être fournis sur demande. Cette activité représente des coûts annuels se situant entre 280 \$ et 560 \$ par gestionnaire de navire/RA²⁰. Le total des coûts associés à la tenue de dossiers s'élèverait à 4,49 M\$, montant duquel 4,14 M\$ seraient assumés par les propriétaires d'entreprise et 346 700 \$, par les gouvernements provinciaux et d'autres ordres de gouvernement. Il convient de noter que ce montant est déjà pris en compte dans la section *Activités liées à l'actualisation du SGS* ci-dessus.

Coûts pour le gouvernement du Canada

Le total des coûts pour le gouvernement du Canada est estimé à 4,33 M\$, montant associé à l'élaboration et à l'actualisation du SGS à bord des bâtiments lui appartenant ainsi qu'à l'approbation du SGS et des activités liées à la certification effectuées par TC. Les coûts pour le gouvernement du Canada comprennent également la formation des inspecteurs de la sécurité maritime de TC et les activités visant à informer l'industrie du projet de règlement.

Élaboration, approbation, certification et actualisation du SGS pour les bâtiments appartenant au gouvernement du Canada

Au total, 1 889 bâtiments appartenant au gouvernement du Canada seraient visés par le projet de règlement. À l'instar des gestionnaires de bâtiments/RA, le gouvernement du Canada devrait élaborer un SGS, obtenir les approbations nécessaires des autorités, recevoir la certification requise, actualiser les activités liées au SGS et faire l'objet du processus de surveillance. Pour ce qui est du gouvernement du Canada, le total des coûts associés aux exigences proposées en matière de SGS à bord de ses bâtiments est estimé à 2,46 M\$.

²⁰ Cost to ship manager per year is obtained by using information in Table 8 – item 2 and wage rates in Table 4

²⁰ Les coûts versés au gestionnaire de navire par année sont obtenus au moyen des renseignements du tableau 8, point 2 et des taux de rémunération du tableau 4.

SMS approval for Classes 4A and 4B vessels by TC

As previously described, TC would need to approve the SMS for Classes 4A and 4B vessels. This would require, on average, 2 hours per application (a one-time cost) for Classes 4A and 4B vessels, by an employee at the TI-07 level. Using the wage rate of \$77.61 per hour for a TI-07²¹, the cost for SMS approval would be \$466,500.

Certification for Classes 4A and 4B vessels by TC

Transport Canada would also need to issue CMD certificates to Classes 4A and 4B vessels. It is expected that, on average, an inspector (at TI-07 level) would take one (1) hour to perform initial certification issuance, and one (1) hour²² for subsequent certification activities. Each certificate for Classes 4A and 4B vessels would be valid for five years. Therefore, the total cost of certification is estimated to be \$1.36 million.

As mentioned under the Regulatory scenario section, the details of the certification activities would be subject to the Minister's discretion, as per authorities granted under the CSA 2001.

Training

It is expected that additional training for marine safety inspectors would be required with the implementation of the proposed Regulations. All marine safety inspectors who are currently monitoring in-scope vessels would need training on the proposed SMS requirements. This would result in the addition of a new module to the existing Marine Safety Inspection training program. The development of the module and the training of inspectors would be completed before the coming into force of the Regulations.²³ Similarly, as marine safety inspectors have already the ability to issue penalties for non-compliance based on the *Administrative Monetary Penalties and Notices (CSA 2001) Regulations*, only one amendment to the associated module in the existing Marine Safety Inspection training would be required at no additional cost. However, marine safety inspectors who would be engaged in certifying companies and vessels would require ISM

²¹ Wage rate includes an overhead rate of 30%

²² The equivalent number of hours by an inspector to perform subsequent certification activities does not include travel time and its related cost.

²³ The Marine Safety Inspection training program is regularly modified to include changes in regulations, standards, and international conventions. Consequently, marine safety inspectors are trained on a regular basis on these changes. The proposed MSMSR would be part of these regular training program updates and would only incur minimal costs to TC.

Approbation par TC du SGS des bâtiments des catégories 4A et 4B

Comme décrit précédemment, TC devrait approuver le SGS des bâtiments des catégories 4A et 4B. Il faudrait, en moyenne, 2 heures à un employé occupant un poste TI-07 pour effectuer l'approbation d'une demande (coûts ponctuels) effectuée pour ce type de bâtiment. Le taux de rémunération d'un TI-07²¹ étant de 77,61 \$ l'heure, le coût d'approbation du SGS s'élèverait à 466 500 \$.

Certification par TC des bâtiments des catégories 4A et 4B

Transports Canada devrait également délivrer des certificats de document maritime canadien (DMC) pour les bâtiments des catégories 4A et 4B. On s'attend à ce qu'il faille, en moyenne, une (1) heure à un inspecteur (au niveau TI-07) pour délivrer la certification initiale et une (1) heure²² pour effectuer les activités liées à la certification subséquente. Chaque certificat visant les bâtiments des catégories 4A et 4B serait valide cinq ans. Par conséquent, le total des coûts de certification est estimé à 1,36 M\$.

Comme mentionné dans la section Scénario de réglementation, les détails des activités liées à la certification seraient laissés à la discrétion du ministre, en vertu des pouvoirs conférés par la LMMC 2001.

Formation

On s'attend à ce qu'une formation supplémentaire à l'intention des inspecteurs de la sécurité maritime soit exigée après l'adoption du projet de règlement. Les inspecteurs de la sécurité maritime qui surveillent actuellement les bâtiments visés par le projet de règlement auraient besoin d'une formation sur les exigences proposées en matière de SGS. Cela se traduirait par l'ajout d'un nouveau module au programme de formation actuel sur l'inspection de la sécurité maritime. L'élaboration du module et la formation des inspecteurs seraient terminées avant l'entrée en vigueur du Règlement²³. De même, étant donné que les inspecteurs de la sécurité maritime ont déjà le pouvoir d'imposer des sanctions pour non-conformité en vertu du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis (LMMC 2001)*, une seule modification au module connexe de l'actuel programme de formation sur l'inspection de la sécurité maritime serait nécessaire sans

²¹ Le **taux de rémunération** comprend un taux de frais généraux de 30 %.

²² Le nombre équivalent d'heures passées par un inspecteur à effectuer des activités liées à la certification subséquente n'inclut pas le temps de déplacement et les coûts connexes.

²³ Le programme de formation des inspecteurs de la sécurité maritime est régulièrement modifié pour inclure les changements dans les règlements, les normes et les conventions internationales. Par conséquent, les inspecteurs de la sécurité maritime sont formés régulièrement sur ces changements. Le règlement proposé ferait partie de ces mises à jour régulières du programme de formation et n'entraînerait que des coûts minimes pour TC.

training. This one-time training would be provided by ROs (at a unit cost of \$1,300 per training session per person) and two marine safety inspectors per region²⁴ would require this specific training during the coming into force year of the proposed Regulations.

The total training costs for the Government of Canada would be \$12,150 in 2023.

Implementation / promotion

It is expected that additional effort would be required by TC to implement and promote the proposed Regulations. Stakeholders would be informed on procedures associated with SMS requirements through existing communication tools, such as Ship Safety Bulletins, updates to the TC website, as well as through regional and national CMAC meetings. As part of this regulatory project and through consultation, documents have been developed and made publicly available which addressed certification and oversight that would be conducted by TC in accordance with the proposed Regulations. Policy and procedures would be available to stakeholders on the date of the coming into force of the proposed Regulations and throughout the implementation phases.

The total cost of implementation and promotion of the proposed Regulations would be \$42,000 in 2023.

Cost-benefit statement

Number of years: 12 years from 2023 to 2034
 Base year for costing: 2021
 Present value base year: 2022
 Discount rate: 7%

frais supplémentaires. Toutefois, les inspecteurs de la sécurité maritime qui participeraient à la certification des entreprises et des bâtiments seraient tenus de suivre la formation sur le Code ISM. Cette formation ponctuelle serait offerte par les OR (à un coût unique de 1 300 \$ par séance de formation par personne) et deux inspecteurs de la sécurité maritime par région²⁴ devraient suivre cette formation particulière pendant l'année d'entrée en vigueur du projet de règlement.

Le total des coûts liés à la formation pour le gouvernement du Canada s'élèverait à 12 150 \$ en 2023.

Mise en application et promotion

On s'attend à ce que des efforts additionnels soient requis de la part de TC pour mettre en application et promouvoir le règlement proposé. Les intervenants seraient informés des procédures associées aux exigences en matière de SGS par l'entremise des outils de communication existants, comme les bulletins de la sécurité des bâtiments, les mises à jour du site Web de TC, ainsi que les réunions nationales et régionales du CCMC. Dans le cadre de ce projet de règlement et de séances de consultation, des documents ont été élaborés et rendus publics. Ces derniers traitent des activités liées à la certification et à la surveillance que TC mènerait conformément aux exigences du projet de règlement. Une politique et des procédures seraient également fournies aux intervenants à la date d'entrée en vigueur du projet de règlement et tout au long des phases de mise en application.

Le total des coûts de mise en application et de promotion du projet de règlement s'élèverait à 42 000 \$ en 2023.

Énoncé des coûts et des avantages

Nombre d'années : 12 ans, de 2023 à 2034
 Année de référence de l'établissement des coûts : 2021
 Année de référence de la valeur actuelle : 2022
 Taux d'actualisation : 7 %

Table 10: Monetized costs (in \$millions)

Impacted stakeholder	Description of cost	Coming into force year (2023)	Compliance year	Compliance year	Other relevant year (2032)	Final year (2034)	Total (present value)	Annualized value
			2024	2025				
Canadian businesses	Development of SMS, approval, and certification	\$0	\$2.08	\$5.77	\$0.09	\$0.32	\$10.56	\$1.33
Canadian businesses	SMS Maintenance Activities	\$0	\$1.73	\$6.86	\$4.27	\$3.73	\$53.28	\$6.71

²⁴ TC allocates inspectors in five (5) regions (see table 15 for details on regions).

²⁴ TC affecte des inspecteurs dans cinq (5) régions (voir le tableau 15 pour des détails sur les régions).

Impacted stakeholder	Description of cost	Coming into force year (2023)	Compliance year	Compliance year	Other relevant year (2032)	Final year (2034)	Total (present value)	Annualized value
			2024	2025				
Provincial and other levels of government	Development of SMS, approval, and certification	\$0	\$0.23	\$0.32	\$0.00	\$0.03	\$0.87	\$0.11
Provincial and other levels of government	SMS Maintenance Activities	\$0	\$0.15	\$0.81	\$0.51	\$0.44	\$6.24	\$0.79
Government of Canada	Compliance costs	\$0	\$0.01	\$0.35	\$0.20	\$0.17	\$2.46	\$0.31
Government of Canada	Approval and certification	\$0	\$0.31	\$0.78	\$0.00	\$0.13	\$1.82	\$0.23
Government of Canada	Training, implementation, and promotion	\$0.05	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0.05	\$0.006
All stakeholders	Total costs	\$0.05	\$4.51	\$14.89	\$5.07	\$4.82	\$75.28	\$9.48

Tableau 10 : Valeur monétaire des coûts (en M\$)

Intervenants visés	Description des coûts	Année d'entrée en vigueur (2023)	Année de conformité	Année de conformité	Autre année pertinente (2032)	Dernière année (2034)	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
			2024	2025				
Entreprises canadiennes	Élaboration du SGS, approbation et certification	0 \$	2,08 \$	5,77 \$	0,09 \$	0,32 \$	10,56 \$	1,33 \$
Entreprises canadiennes	Activités liées à l'actualisation du SGS	0 \$	1,73 \$	6,86 \$	4,27 \$	3,73 \$	53,28 \$	6,71 \$
Gouvernements provinciaux et autres ordres de gouvernement	Élaboration du SGS, approbation et certification	0 \$	0,23 \$	0,32 \$	0,00 \$	0,03 \$	0,87 \$	0,11 \$
Gouvernements provinciaux et autres ordres de gouvernement	Activités liées à l'actualisation du SGS	0 \$	0,15 \$	0,81 \$	0,51 \$	0,44 \$	6,24 \$	0,79 \$
Gouvernement du Canada	Coûts liés à la conformité	0 \$	0,01 \$	0,35 \$	0,20 \$	0,17 \$	2,46 \$	0,31 \$
Gouvernement du Canada	Approbation et certification	0 \$	0,31 \$	0,78 \$	0,00 \$	0,13 \$	1,82 \$	0,23 \$
Gouvernement du Canada	Formation, mise en application et promotion	0,05 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0,05 \$	0,006 \$
Tous les intervenants	Total des coûts	0,05 \$	4,51 \$	14,89 \$	5,07 \$	4,82 \$	75,28 \$	9,48 \$

Table 11: Break even occurrence reduction

Projected number of occurrences per year	Average estimated cost per occurrence (undiscounted)	Occurrence reduction needed per year to cover cost (%)	Occurrence reduction needed per year to cover the cost
273	\$188,300	18.0%	49

Tableau 11 : Seuil de rentabilité – réduction du nombre d'événements

Nombre prévu d'événements par année	Estimation moyenne des coûts par événement (non actualisée)	Réduction du nombre d'événements nécessaire par année pour couvrir les coûts (%)	Réduction du nombre d'événements nécessaire par année pour couvrir les coûts
273	188 300 \$	18,0 %	49

Table 12: Monetized benefits (in \$millions)

Impacted stakeholder	Description of cost	Coming into force year (2023)	Compliance year	Compliance year	Other relevant year (2032)	Final year (2034)	Total (present value)	Annualized value
			2024	2025				
Transport Canada	Cost recovered by TC from approval and endorsement certification fees	\$0	\$0.34	\$0.46	\$0.00	\$0.17	\$1.75	\$0.22

Tableau 12 : Valeur monétisée des avantages (en M\$)

Intervenant visé	Description des coûts	Année d'entrée en vigueur (2023)	Année de conformité	Année de conformité	Autre année pertinente (2032)	Dernière année (2034)	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
			2024	2025				
Transports Canada	Recouvrement des coûts par TC à partir des frais d'approbation et de certification	0 \$	0,34 \$	0,46 \$	0,00 \$	0,17 \$	1,75 \$	0,22 \$

Table 13: Summary of monetized costs and benefits (in \$millions)

Impacts	Coming into force year (2023)	Compliance Year	Compliance Year	Other relevant year (2032)	Final year (2034)	Total (present value)	Annualized value
		2024	2025				
Total Canadian business cost	\$0.00	\$3.81	\$12.63	\$4.36	\$4.05	\$63.84	\$8.04
Total provincial and other levels of government cost	\$0.00	\$0.38	\$1.13	\$0.51	\$0.47	\$7.11	\$0.90
Total Government of Canada cost	\$0.05	\$0.32	\$1.13	\$0.20	\$0.30	\$4.33	\$0.55
Monetized benefits	\$0.00	\$0.34	\$0.46	\$0.00	\$0.17	\$1.75	\$0.22
Net Impact	\$0.05	\$4.17	\$14.43	\$5.07	\$4.65	\$73.53	\$9.27

Tableau 13 : Sommaire de la valeur monétisée des coûts et des avantages (en M\$)

Incidences	Année d'entrée en vigueur (2023)	Année de conformité	Année de conformité	Autre année pertinente (2032)	Dernière année (2034)	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
		2024	2025				
Total des coûts pour les entreprises canadiennes	0,00 \$	3,81 \$	12,63 \$	4,36 \$	4,05 \$	63,84 \$	8,04 \$
Total des coûts pour les gouvernements provinciaux et les autres ordres de gouvernement	0,00 \$	0,38 \$	1,13 \$	0,51 \$	0,47 \$	7,11 \$	0,90 \$
Total des coûts pour le gouvernement du Canada	0,05 \$	0,32 \$	1,13 \$	0,20 \$	0,30 \$	4,33 \$	0,55 \$
Valeur monétisée des avantages	0,00 \$	0,34 \$	0,46 \$	0,00 \$	0,17 \$	1,75 \$	0,22 \$
Incidence nette	0,05 \$	4,17 \$	14,43 \$	5,07 \$	4,65 \$	73,53 \$	9,27 \$

Sensitivity analysis

A sensitivity analysis was conducted to test uncertainties around key variables. The single-variable sensitivity analysis examines how the estimated total cost would change if an assumption around one variable is changed at a time. The following variables were analyzed for the single-variable sensitivity analysis: the cost of maintaining activities of an SMS (level of effort), the estimated average avoided cost of marine occurrence, and analytical time frame.

SMS maintenance activities

In the central case, it is assumed that ship managers/ARs would have to maintain their SMS certification by establishing tasks and responsibilities associated with their highest respective vessel class. TC was able to establish an average number of days per year to perform each task (see Tables 8 and 9). These values are used as average figures in the central analysis. For the purpose of the sensitivity analysis, a low level of effort (25% less than average values) and a high level of effort (25% more) were analyzed.

Estimated average avoided cost of an occurrence

The average avoided cost per in-scope occurrence is estimated based on the value of avoided fatalities and major injuries associated with in-scope occurrences. This value, used in the central analysis, is considered a conservative measure as it does not take into consideration other potential avoided costs (e.g. avoided damages to the environment and cargo) due to limited information. For the purpose of this sensitivity analysis, there is an assumption that the estimated avoided cost per occurrence value

Analyse de sensibilité

Une analyse de sensibilité a été effectuée pour vérifier les incertitudes concernant les principales variables. L'analyse de sensibilité à une variable a permis d'examiner la façon dont l'estimation du total des coûts changerait si une hypothèse concernant une variable était modifiée à la fois. Les variables suivantes ont été analysées dans le cadre de l'analyse de sensibilité à une variable : le coût des activités liées à l'actualisation d'un SGS (niveau d'effort), l'estimation des coûts moyens évités concernant un événement maritime et la période d'analyse.

Activités liées à l'actualisation du SGS

Dans le scénario central, on s'attend à ce que les gestionnaires de bâtiments /RA aient conservé leur certification du SGS en établissant des tâches et des responsabilités associées à leur bâtiment de la catégorie la plus élevée. TC a été en mesure d'établir un nombre moyen de jours par année pour accomplir chaque tâche (voir les tableaux 8 et 9). Ces valeurs servent de moyennes dans l'analyse centrale. Aux fins de l'analyse de sensibilité, un faible niveau d'effort (25 % de moins que les valeurs moyennes) et un niveau d'effort élevé (25 % de plus) ont été analysés.

Estimation des coûts moyens évités concernant un événement

Les coûts moyens évités par événement visé par le projet de règlement sont estimés en fonction de la valeur des décès et des blessures graves évités lui étant associée. Cette valeur, servant à l'analyse centrale, est considérée comme une mesure conservatrice, car elle ne tient pas compte d'autres coûts potentiels évités (par exemple dommages évités à l'environnement et à la cargaison) en raison d'un manque d'information. Aux fins de l'analyse de sensibilité, on suppose que l'estimation des coûts évités par rapport à

used in the central analysis (i.e. \$170,000) would be increased by 25%.

Analytical time frame

As the proposed compliance period is up to three years after the coming-into-force date of the proposed Regulations, a 12-year analytical time frame (from 2023 to 2034) was used for the central analysis to fully represent the expected cost over a 10-year time frame on each class. For the sensitivity analysis, a 20-year time frame is used (from 2023 to 2042).

The resulting sensitivity analysis impact on the total cost value and break-even point are presented in Table 14.

Table 14: Single-variable sensitivity analysis

Variable	Net Total Cost (in millions)	Break-even Annual Occurrence	Break-even Annual Occurrence (%)
SMS Maintenance Activities			
Low level of effort	\$58.05	37	14.2%
High level of effort	\$89.02	58	21.8%
Estimated avoided cost per occurrence			
25% higher estimate	\$73.53	38	14.4%
Analytical time frame			
20-year time frame	\$100.90	50	19.0%

Distributional analysis

The proposed Regulations would affect vessels and their ship managers/ARs across the country. The Pacific and Ontario regions would represent approximately 50% of the impacted vessels. In terms of the cost, vessels and their ship managers/ARs registered in these two regions would bear 65% of the total cost. Table 15 presents costs to impacted vessels by region.

Table 15: Costs to Canadian flagged vessels, by TC region

Region	Number of vessels	Total cost (in \$millions)
Atlantic	1,636	7.63
Ontario	3,713	17.32
Pacific	6,382	29.76
Prairies & Northern	1,896	8.84

la valeur d'un événement utilisée dans l'analyse centrale (c'est-à-dire 170 000 \$) augmenterait de 25 %.

Période d'analyse

Étant donné que la période maximale de conformité proposée est de trois ans après la date d'entrée en vigueur du projet de règlement, une période d'analyse de 12 ans (de 2023 à 2034) a servi à l'analyse centrale afin de tenir compte de l'ensemble des coûts prévus sur une période de 10 ans pour chaque catégorie. Aux fins de l'analyse de sensibilité, une période de 20 ans a été utilisée (de 2023 à 2042).

Les résultats de l'analyse de sensibilité sur la valeur totale des coûts et le seuil de rentabilité sont présentés au tableau 14.

Tableau 14 : Analyse de sensibilité à une variable

Variable	Total des coûts nets (en M\$)	Seuil de rentabilité – événements par année	Seuil de rentabilité – événements par année (%)
Activités liées à l'actualisation du SGS			
Faible niveau d'effort	58,05 \$	37	14,2 %
Niveau d'effort élevé	89,02 \$	58	21,8 %
Estimation des coûts évités par événement			
Estimation de 25 % supérieure	73,53 \$	38	14,4 %
Période d'analyse			
Période de 20 ans	100,90 \$	50	19,0 %

Analyse de répartition

Le projet de règlement viserait des bâtiments et leurs gestionnaires de bâtiments /RA partout au pays. Les régions du Pacifique et de l'Ontario représenteraient environ 50 % des bâtiments visés. Pour ce qui est du total des coûts, 65 % incomberaient aux bâtiments et à leurs gestionnaires de navire/RA inscrits dans ces deux régions. Le tableau 15 présente les coûts pour les bâtiments visés par région.

Tableau 15 : Coûts pour les bâtiments battant pavillon canadien, par région de TC

Région	Nombre de bâtiments	Total des coûts (en M\$)
Atlantique	1 636	7,63
Ontario	3 713	17,32
Pacifique	6 382	29,76
Prairies et Nord	1 896	8,84

Region	Number of vessels	Total cost (in \$millions)
Quebec	2,516	11.73
Total	16,143	75.28

Of 16,143 vessels currently registered with and affected by the proposed Regulations, 1,889 are owned by Government of Canada entities, while 11,984 are privately owned, and 2,270 are owned by provincial and other levels of government. Table 16 shows a breakdown of the costs to private- and government-owned vessels.

Table 16: Number of affected vessels and costs by affected stakeholder

Ownership	Number of vessels	Total cost (in \$millions)
Canadian businesses	11,984	\$63.85
Provincial and other levels of government	2,270	\$7.10
Government of Canada	1,889	\$4.33
Total	16,143	\$75.28

Small business lens

Based on available information, it was not possible to determine the exact number of small businesses from the 5,606 businesses²⁵ that would be impacted by the proposed Regulations. Since the scope of the proposed Regulations would cover a very large spectrum of vessel sizes grouped by class, two different approaches were used to estimate the share of small business: one that classifies business size by their total number of vessels owned, and the other that classifies business size by the relative total gross vessel tonnage that a business owns. Both methods have major limits if analyzed separately (i.e. looking only at number of vessels by owner to determine the size of the business might introduce bias), but by combining and analyzing both methods' results, a high-level trend could be seen. The result suggested that 97% of affected businesses should be considered small businesses. It mirrors the share obtained by Industry Canada in its report, *Key Small Business Statistics – November 2019*, which stated

²⁵ The Policy on Limiting Regulatory Burden on Business defines a business to be: "a person or entity that engages in commercial activities in Canada, other than for a public purpose." From the 6,137 owners identified that would be impacted by the proposed Regulations, there are 531 owners that are not identified as businesses (Government of Canada, and provincial and other levels of government).

Région	Nombre de bâtiments	Total des coûts (en M\$)
Québec	2 516	11,73
Total	16 143	75,28

Des 16 143 bâtiments actuellement immatriculés par TC et visés par le projet de règlement, 1 889 appartiennent à des entités du gouvernement du Canada, tandis que 11 984 appartiennent à des particuliers et 2 270 appartiennent à des gouvernements provinciaux et à d'autres ordres de gouvernement. Le tableau 16 présente une ventilation des coûts pour les bâtiments appartenant à des entités gouvernementales et privées.

Tableau 16 : Nombre de bâtiments visés et coûts par intervenant touché

Propriété	Nombre de bâtiments	Total des coûts (en M\$)
Entreprises canadiennes	11 984	63,85 \$
Gouvernementaux provinciaux et autres ordres de gouvernement	2 270	7,10 \$
Gouvernement du Canada	1 889	4,33 \$
Total	16 143	75,28 \$

Lentille des petites entreprises

D'après les renseignements disponibles, il n'était pas possible de déterminer, parmi les 5 606 entreprises²⁵, le nombre exact de petites entreprises qui seraient visées par le projet de règlement. Étant donné que la portée du projet de règlement comprendrait des bâtiments d'un très large éventail de dimensions regroupés par catégorie, deux approches différentes ont été utilisées pour estimer la part des petites entreprises : une qui classifie la taille des entreprises selon le nombre total des bâtiments dont elles sont propriétaires, et l'autre qui classifie la taille des entreprises en fonction du total relatif de la jauge brute qui appartient à une entreprise. Les deux méthodes ont d'importantes limites si elles sont analysées séparément (c'est-à-dire ne tenir compte que du nombre de bâtiments par propriétaire pour déterminer la taille de l'entreprise pourrait introduire un biais), mais en combinant les résultats des deux méthodes et en les analysant, une tendance globale pourrait être constatée. Les résultats semblent

²⁵ La Politique sur la limitation du fardeau réglementaire sur les entreprises définit une entreprise comme une : « personne ou entité qui exerce au Canada des activités commerciales à des fins autres que publiques ». Des 6 137 propriétaires qui seraient visés par le projet de règlement, 531 ne sont pas considérés comme des entreprises (gouvernement du Canada, et gouvernements provinciaux et autres ordres de gouvernement).

that 98.3% of businesses in the transportation and warehousing sector are small businesses.²⁶

However, this share should not be applied unilaterally to all vessel classes. Class 1, voluntarily compliant owners, and Class 2 are all considered medium-large businesses. For Class 3 vessels, it is estimated that 23 owners are considered medium to large businesses. For Classes 4A, 4B and 5, the share of 97% would be applied to identify the number of small businesses. Table 17 shows the estimated number of small businesses by class.

indiquer que 97 % des entreprises visées devraient être considérées comme de petites entreprises. Ce pourcentage reflète la part obtenue par Industrie Canada dans son rapport, *Principales statistiques relatives aux petites entreprises – Novembre 2019*, qui indiquait que 98,3 % des entreprises dans le secteur du transport et de l'entreposage sont des petites entreprises²⁶.

Toutefois, cette part ne devrait pas être appliquée unilatéralement à toutes les catégories de bâtiment. La catégorie 1, les propriétaires qui se conforment volontairement, et la catégorie 2 sont toutes deux considérées comme de moyennes et grandes entreprises. Pour ce qui est des bâtiments de catégorie 3, on estime que 23 propriétaires font partie des moyennes et grandes entreprises. En ce qui concerne les catégories 4A, 4B et 5, la part de 97 % serait appliquée pour déterminer le nombre de petites entreprises. Le tableau 17 présente l'estimation du nombre de petites entreprises par catégorie de bâtiment.

Table 17: Estimation of small businesses by class

Class	Number of Businesses	Estimated Share of Small Business	Number of Small Businesses	Number of Vessels Owned by Small Businesses
Class 1	53	0%	0	0
Class 2	132	0%	0	0
Class 3	172	87%	149	202*
Class 4A	771	97%	748	1,761
Class 4B	3,048	97%	2,957	5,984
Class 5	1,397	97%	1,355	3,562
Total	5,573	93%	5,209	11,509

Source: Transport Canada

* 23 owners in Class 3 identified as medium-large businesses own 374 vessels.

Tableau 17 : Estimation du nombre de petites entreprises par catégorie de bâtiment

Catégorie	Nombre d'entreprises	Estimation de la part des petites entreprises	Nombre de petites entreprises	Nombre de bâtiments appartenant à de petites entreprises
Catégorie 1	53	0 %	0	0
Catégorie 2	132	0 %	0	0
Catégorie 3	172	87 %	149	202*
Catégorie 4A	771	97 %	748	1 761
Catégorie 4B	3 048	97 %	2 957	5 984
Catégorie 5	1 397	97 %	1 355	3 562
Total	5 573	93 %	5 209	11 509

Source : Transports Canada

* Dans la catégorie 3, 23 propriétaires font partie des moyennes et grandes entreprises et possèdent 374 bâtiments.

²⁶ Industry Canada: [Key Small Business Statistics – November 2019](#), Table 3

²⁶ Industrie Canada : [Principales statistiques relatives aux petites entreprises – Novembre 2019](#), tableau 3.

It was estimated that a total of 5,209 small businesses would be impacted by the proposed Regulations. The total cost for these small businesses and their vessels is estimated to be \$51.97 million over the analytical time frame. It is important to note, however, that it was not possible to determine with certainty the true number of small businesses impacted by the proposed Regulations, but efforts were made to provide realistic estimates.

In order to minimize the burden on all businesses, a transition period from the coming into force of the proposed Regulations and the compliance date was included. Also, in order to balance SMS requirements and safety objectives with cost impacts for small vessel owners, the proposed Regulations would use a class approach that is based on vessel type/size, rather than on the size of the business. However, within the small business group, businesses would face different impacts (requiring varying levels of effort) depending on the number of vessels they own and the class associated with each vessel.

Small business lens summary

Number of small businesses impacted: 5,209
 Number of years: 12 years from 2023 to 2034
 Base year for costing: 2021
 Present value base year: 2022
 Discount rate: 7%

Table 18: Total compliance and administrative costs

Totals	Annualized value	Present value
Total compliance cost (\$ millions)	\$6.14	\$48.77
Total administrative cost (\$ millions)	\$0.56	\$4.42
Total cost (all impacted small businesses) (\$ millions)	\$6.70	\$53.19
Cost per impacted small business (\$)	\$1,286	\$10,212

One-for-one rule

The one-for-one rule applies, as the proposal would result in an incremental change in administrative burden on business. The proposal would also repeal the existing *Safety Management Regulations* and replaces it with a new regulatory title – *Marine Safety Management System Regulations* – which would result in no net increase or decrease in regulatory titles.

Il est déterminé qu'un total de 5 209 petites entreprises seraient visées par le projet de règlement. Le total des coûts pour ces dernières et leurs bâtiments est estimé à 51,97 M\$ au cours de la période d'analyse. Toutefois, il est important de noter qu'il n'était pas possible de déterminer avec certitude le nombre réel de petites entreprises visées par le projet de règlement, mais qu'on s'est efforcé de fournir des estimations réalistes.

Afin de réduire au minimum le fardeau sur toutes les entreprises, une période de transition entre la date d'entrée en vigueur du projet de règlement et la date à laquelle la conformité serait exigée était incluse. De plus, pour équilibrer les exigences et les objectifs de sécurité relatifs au SGS et les répercussions financières pour les propriétaires de petit bâtiment, le projet de règlement utiliserait une approche fondée sur la catégorie de bâtiment qui s'appuie sur le type de bâtiment et ses dimensions, plutôt que sur la taille de l'entreprise. Toutefois, au sein du groupe des petites entreprises, les entreprises feraient face à différentes répercussions (nécessitant des niveaux d'effort variés) selon le nombre de bâtiments dont elles sont propriétaires et la catégorie associée à chaque bâtiment.

Sommaire de la lentille des petites entreprises

Nombre de petites entreprises visées : 5 209
 Nombre d'années : 12 ans, de 2023 à 2034
 Année de référence de l'établissement des coûts : 2021
 Année de référence de la valeur actuelle : 2022
 Taux d'actualisation : 7 %

Tableau 18 : Total des coûts liés à la conformité et à l'administration

Totaux	Valeur annualisée	Valeur actuelle
Total des coûts liés à la conformité (en M\$)	6,14 \$	48,77 \$
Total des coûts liés à l'administration (en M\$)	0,56 \$	4,42 \$
Total des coûts (toutes les petites entreprises visées) (en M\$)	6,70 \$	53,19 \$
Coûts par petite entreprise visée (\$)	1 286 \$	10 212 \$

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s'applique, car les résultats proposés entraîneraient un changement supplémentaire du fardeau administratif imposé aux entreprises. La proposition abrogerait également l'actuel *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments* et le remplacerait par le nouveau titre réglementaire – *Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime* – ce qui ne donnerait lieu à aucune augmentation ou baisse nette du nombre de titres réglementaires.

The proposed Regulations would impose administrative requirements on ship managers/ARs related to submission, endorsement support, and record keeping activities. Using assumptions and data previously presented, and the methodology developed in the *Red Tape Reduction Regulations*, it is estimated that ship managers/ARs would incur an annualized administrative cost of \$293,246 (present value in 2012 Canadian dollars, discounted to the year 2012 at a 7% discount rate) for a 10-year period between 2023 and 2032, or an annualized administrative cost of \$31.40 per business. The detailed cost breakdown is as follows:

- Document submission: an annualized cost of \$3,000 (\$0.32 per business);
- Endorsement support activities: an annualized cost of \$77,899 (\$8.34 per business), and
- Record keeping activities: an annualized cost of \$212,347 (\$22.74 per business).

Regulatory cooperation and alignment

This regulatory proposal is not related to any formal commitment to a regulatory cooperation forum. Canada's approach to applying the ISM Code's requirements to additional vessels, dependent on their size and type of operation, is generally consistent with the intent of safety management regulations implemented by other flag administrations. While specific flag states may base their methodology for expanding SMS requirements to additional vessels on a variety of factors, Canada's approach for expanding these requirements to its domestic fleet is primarily based on enhancing safety in the marine industry in the most cost-effective manner, while still aligning with the best practices of other flag states where possible.

Similarities to Canada's approach for expanding SMS requirements can be found amongst the regulatory regimes of the European Union (EU), Norway, and the United Kingdom. The proposed Regulations also contain similarities with the approaches of Australia and the U.S. but contain differences from these regimes with regard to how the class system is structured and its mandatory applicability to domestic vessels.

The EU has SMS requirements in their regulatory regime which are similar to the requirements of the proposed Regulations. The EU's Regulations (No. 336/2006) expand SMS requirements beyond vessels engaged on international voyages, to include cargo and passenger vessels

Le projet de règlement imposerait des exigences administratives aux gestionnaires de bâtiments /RA concernant les activités liées à la présentation de documents, à l'appui et à la tenue de dossiers. À l'aide des hypothèses et des données déjà présentées ainsi que de la méthodologie élaborée dans le *Règlement sur la réduction de la paperasse*, on estime que les gestionnaires de bâtiments /RA devraient assumer des coûts annualisés liés à l'administration de 293 246 \$ (valeur actuelle en dollars canadiens de 2012, actualisée en fonction de l'année 2012 à un taux de 7 %) pour une période de 10 ans entre 2023 et 2032, ou des coûts annualisés liés à l'administration de 31,40 \$ par entreprise. Les détails de la ventilation des coûts sont les suivants :

- Présentation de documents : coûts annualisés de 3 000 \$ (0,32 \$ par entreprise);
- Activités d'appui : coûts annualisés de 77 899 \$ (8,34 \$ par entreprise);
- Activité de tenue de dossiers : coûts annualisés de 212 347 \$ (22,74 \$ par entreprise).

Collaboration et harmonisation en matière de réglementation

Le projet de règlement n'est lié à aucun engagement officiel envers un forum de coopération en matière de réglementation. L'approche du Canada visant à appliquer les exigences du Code ISM à d'autres bâtiments, en fonction de leurs dimensions et de leur type d'activités, est en général conforme à l'intention des règlements sur la gestion de la sécurité mis en application par d'autres administrations de pavillon. Bien que certains États de pavillon puissent fonder sur divers facteurs leur méthodologie servant à élargir les exigences en matière de SGS pour inclure d'autres bâtiments, l'approche du Canada visant à élargir ces exigences à sa flotte intérieure est principalement fondée sur le renforcement de la sécurité dans l'industrie maritime de la façon la plus rentable possible, tout en s'alignant sur les pratiques exemplaires d'autres États de pavillon lorsque possible.

On peut constater des similitudes avec l'approche du Canada visant à élargir les exigences en matière de SGS au sein des régimes réglementaires de l'Union européenne (UE), de la Norvège et du Royaume-Uni. Le projet de règlement contient également des similitudes avec les approches de l'Australie et des États-Unis (É.-U.), mais renferme des différences par rapport à ces régimes concernant la structure du système de catégories et son applicabilité obligatoire aux bâtiments nationaux.

Le régime réglementaire de l'UE comprend des exigences en matière de SGS qui sont semblables à celles du projet de règlement. Dans le Règlement (n° 336/2006) de l'UE, les exigences en matière de SGS sont élargies au-delà des bâtiments effectuant des voyages internationaux pour

engaged exclusively on domestic voyages, which are similar those found in the proposed Regulations.

Norway has expanded formal SMS requirements to a greater portion of its domestic fleet under an approach similar to TC's proposed Regulations. Norway's *Regulations on safety management for small cargo ships, passenger ships and fishing vessels*, expand certain requirements of the ISM Code to all non-SOLAS commercial vessels, including passenger, cargo, and fishing vessels.²⁷ Similar to the proposed Regulations, Norway's expanded Regulations require these additional vessels to develop and maintain an SMS that is suitable to the nature and type of their operation as opposed to the full requirements of the ISM Code. While Norway does not have in place a mandatory external audit or certification scheme for these vessels, the Norwegian Maritime Authority has the authority to review a company's SMS through unscheduled supervision and random inspections/audits samplings, similar to the risk-based oversight of vessels captured under Class 5 of the proposed Regulations.

The United Kingdom has developed a Domestic Safety Management code which, similar to the proposed Regulations, divides vessel requirements through a class system. Safety management certificates are required for all passenger and cargo vessels, oil tankers, chemical tankers or gas carriers, and large commercial yachts over 500 gross tonnage.

While Australia's regime also uses a class system, their structure differs slightly from the proposed Regulations in that their designation of classes is based on a vessel's operational area (i.e. offshore, domestic, and restricted areas). All classes of vessels must comply with Australia's Marine Order 504, which includes fundamental measures drawn from the ISM Code. Class 4 vessels (i.e. domestic commercial vessels) may choose to comply with these measures (alongside additional risk assessment requirements) or follow Part A of the ISM Code.²⁸ All vessels are required to have a functional SMS in place. While there is no formal audit regime in place, owners are issued an operational certificate, which is valid for a maximum of

inclure les bâtiments de charge et les bâtiments à passagers assurant exclusivement des voyages nationaux. Ces exigences sont semblables à celles qui se trouvent dans le projet de règlement.

La Norvège a élargi ses exigences officielles en matière de SGS pour inclure une part plus importante de sa flotte intérieure dans une approche semblable à celle du projet de règlement de TC. Dans le règlement de la Norvège sur la gestion de la sécurité pour les petits bâtiments de charge, les bâtiments transportant des passagers et les bâtiments de pêche (*Regulations on safety management for small cargo ships, passenger ships and fishing vessels*), certaines exigences du Code ISM sont élargies pour inclure l'ensemble des bâtiments commerciaux non assujettis à la Convention SOLAS, y compris les bâtiments à passagers, les bâtiments de charge et les bâtiments de pêche²⁷. À l'instar du projet de règlement, dans son règlement élargi, la Norvège exige que ces autres bâtiments élaborent et actualisent un SGS qui convient à la nature et au type de leurs activités plutôt qu'ils appliquent l'ensemble des exigences du Code ISM. La Norvège n'a pas instauré de système de certification ou de vérification externe obligatoire pour ces bâtiments, mais l'Administration maritime de la Norvège a le pouvoir d'examiner le SGS d'une entreprise dans le cadre d'échantillons de vérifications/d'inspections aléatoires et d'activités de supervision non planifiées, semblables à la surveillance axée sur les risques des bâtiments de la catégorie 5 du projet de règlement.

Le Royaume-Uni a élaboré un code de gestion nationale de la sécurité qui, semblable au projet de règlement, divise les exigences visant les bâtiments en fonction d'un système de catégories. Les certificats de gestion de la sécurité sont exigés pour tous les bâtiments à passagers et les bâtiments de charge, les pétroliers, les chimiquiers ou les transporteurs de gaz et les grands yachts commerciaux d'une jauge brute supérieure à 500.

Le régime de l'Australie utilise également un système de catégories, mais sa structure diffère légèrement de celui du projet de règlement quant à la désignation des catégories qui s'appuie sur la zone d'exploitation du bâtiment (c'est-à-dire zones extracôtières, zones intérieures et zones réglementées). Toutes les catégories de bâtiments doivent être conformes au Marine Order 504 de l'Australie, qui comprend des mesures fondamentales tirées du Code ISM. On peut choisir de rendre les bâtiments de catégorie 4 (c'est-à-dire les bâtiments commerciaux nationaux) conformes à ces mesures (ainsi qu'aux exigences supplémentaires en matière d'évaluation des risques) ou à la partie A du Code ISM²⁸. Tous les bâtiments doivent

²⁷ <https://www.sdir.no/en/shipping/legislation/directives/regulations-on-safety-management-for-small-cargo-ships-passenger-ships-and-fishing-vessels-etc/>

²⁸ Australia Maritime Safety Authority: www.legislation.gov.au/Details/F2018L00809

²⁷ <https://www.sdir.no/en/shipping/legislation/directives/regulations-on-safety-management-for-small-cargo-ships-passenger-ships-and-fishing-vessels-etc/>

²⁸ Administration de la sécurité maritime de l'Australie : www.legislation.gov.au/Details/F2018L00809

five years, contingent to a satisfactory annual survey/check by the Australian Marine Safety Authority.

Regarding the U.S., the ISM Code applies to U.S.-flagged vessels, cargo and passenger, on international voyages.²⁹ It also must be followed by vessels which apply to join the U.S.'s Alternate Compliance Program. The Alternate Compliance Program is a voluntary inspection process for U.S.-flagged vessels to obtain a certificate of inspection by complying with international conventions such as SOLAS and *The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* (MARPOL). The U.S. preceded Canada in introducing regulations for domestic towing vessels through its *Towing Safety Management System regulation* (46 U.S.C. § 3306 in 46 CFR Subchapter M). By expanding requirements within the proposed Regulations to towboats, Canada will be aligned with the U.S. in this regard.

Foreign-flagged vessels

The proposed Regulations would require that a foreign-flagged vessel, other than those exempted under the proposed Regulations, not subject to Chapter IX of SOLAS, operating in Canadian waters, have in place a documented SMS that provides a level of safety and environmental protection at least equivalent to that provided by the SMS of a Canadian vessel of similar size and operation. Most of the foreign-flagged vessels entering into Canadian waters are already required to be compliant with Chapter IX of SOLAS due to the international nature of their voyage.

Strategic environmental assessment

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, and the TC Policy Statement on Strategic Environmental Assessment (2013), the strategic environmental assessment process was followed for this regulatory proposal and a Sustainable Transportation Assessment was completed. No important environmental effects are anticipated as a result of this proposal. The assessment took into account potential effects to the environmental goals and targets of the Federal Sustainable Development Strategy.

avoir un SGS fonctionnel en place. Bien qu'aucun régime de vérification officiel n'ait été instauré, les propriétaires reçoivent un certificat d'exploitation, qui est valide pour une période maximale de cinq ans, à condition que les résultats d'une enquête ou d'un contrôle annuel effectué par l'Administration de la sécurité maritime soient satisfaisants.

Pour ce qui est des É.-U., le Code ISM s'applique aux bâtiments battant pavillon américain, de charge et à passagers, effectuant des voyages internationaux²⁹. Les bâtiments pour lesquels on présente une demande de participation au programme alternatif de conformité des É.-U. doivent aussi être conformes au Code ISM. Ce programme est un processus d'inspection volontaire qui permet aux bâtiments battant pavillon américain d'obtenir un certificat d'inspection si leurs activités sont conformes aux conventions internationales, notamment la Convention SOLAS et la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les bâtiments (MARPOL). Les É.-U. précèdent le Canada en ce qui a trait à l'adoption d'un règlement pour les remorqueurs nationaux avec leur règlement sur le système de gestion de la sécurité du remorquage (*Towing Safety Management System regulations*) (46 U.S.C. § 3306, 46 CFR, sous-chapitre M). En élargissant les exigences dans le projet de règlement pour y inclure les remorqueurs, le Canada harmoniserait ses exigences à celles des É.-U.

Bâtiments battant pavillon étranger

Le projet de règlement exigerait qu'un bâtiment battant pavillon étranger, autre qu'un bâtiment étant exempté sous le règlement proposé, non assujéti au chapitre IX de la Convention SOLAS, exploité dans les eaux canadiennes, dispose d'un SGS documenté qui fournit un niveau de sécurité et de protection de l'environnement au moins équivalent à celui fourni par le SGS d'un bâtiment canadien qui présente des dimensions et des activités similaires. La plupart des bâtiments battant pavillon étranger qui entrent dans les eaux canadiennes sont déjà tenus d'être conformes au chapitre IX de la Convention SOLAS en raison de la nature internationale de leur voyage.

Évaluation environnementale stratégique

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes* et à l'Énoncé de politique sur l'évaluation environnementale stratégique (2013) de TC, le processus d'évaluation environnementale stratégique a été suivi dans le cadre de ce projet de règlement et une évaluation du transport durable a été réalisée. Aucun effet environnemental important n'est prévu dans le cadre de ce projet. L'évaluation a tenu compte des effets potentiels sur les buts et les cibles en matière d'environnement de la Stratégie fédérale de développement durable.

²⁹ As per U.S. Law, Title 46 USC Code 3201 – 3205, Chapter 32 Management of Vessels

²⁹ Conformément à la U.S. Law, Title 46 USC Code 3201 – 3205, Chapter 32 Management of Vessels

The expansion of SMS requirements to a broader range of vessels within the Canadian fleet, including all vessels of 500 gross tonnage or more, aims to reduce the number of accidents in Canada's waterways. The ISM Code, on which the proposed Regulations are based, outlines that an SMS should have a safety and environmental-protection policy in place. A formal SMS also requires procedures to be in place to aid in the reporting and analysis of non-conformities, accidents and hazardous occurrences, with the intent of improving safety and pollution prevention. Water pollutants and other environmental hazards may be avoided with an increased focus on preventing occurrences through a formal SMS.

Gender-based analysis plus

The proposed Regulations are not expected to result in differential impacts on the basis of identity factors such as gender, race, language, sexuality, etc.

It should be noted that women are significantly under-represented in the maritime workforce / industry. As such, the proposed Regulations are expected to directly impact more men than women; however, the proposed Regulations are not expected to reinforce or exacerbate the existing disparity in the industry as they relate only to the establishment and application of an SMS for marine vessels.

Regionally, the proposed Regulations would impact the Pacific and Ontario regions more so than any other region. The distribution of the marine industry in these geographic areas is expected as vessel ownership, for the applicable vessels, is highest on the West Coast.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

TC would apply varying levels of oversight to different classes of vessels, for both on board and onshore operations, depending on the vessel's size and type of operation.

The requirement to obtain a CMD, for certain classes of vessels (Classes 1 to 4) would be included as part of the proposed Regulations. Details on the form and manner in which CMDs would be issued to different classes of vessels would be captured in a procedural document under the authority of section 16 of the CSA 2001. Full details on the frequency and process for the oversight of on board and onshore operations for vessels subject to the proposed Regulations would be outlined for stakeholders and incorporated in a policy document made under the authority of the Minister of Transport. This policy document would

L'élargissement des exigences en matière de SGS pour inclure un plus large éventail de bâtiments de la flotte canadienne, y compris l'ensemble des bâtiments d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, vise à réduire le nombre d'accidents dans les voies navigables du Canada. Le Code ISM, sur lequel est fondé le projet de règlement, précise qu'un SGS devrait disposer d'une politique en matière de sécurité et de protection de l'environnement. Un SGS officiel exige aussi que des procédures soient en place pour soutenir l'établissement de rapports et l'analyse des non-conformités, des accidents et des situations dangereuses dans le but de renforcer la sécurité et la prévention de la pollution. Les polluants de l'eau et d'autres dangers pour l'environnement peuvent être évités si l'on met davantage l'accent sur la prévention des événements à l'aide d'un SGS officiel.

Analyse comparative entre les sexes plus

Le projet de règlement ne devrait pas avoir d'incidences disproportionnées sur les facteurs d'identité tels que la race, le genre, la langue ou l'orientation sexuelle.

Il convient de noter que les femmes sont nettement sous-représentées dans l'industrie/la main-d'œuvre maritime. Le projet de règlement devrait avoir une plus grande incidence directe sur les hommes que sur les femmes; toutefois, le projet de règlement ne devrait pas renforcer ou exacerber l'actuelle disparité dans l'industrie, car il ne vise que l'établissement et la mise en œuvre d'un SGS à bord des bâtiments.

À l'échelle régionale, le projet de règlement aurait une plus grande incidence sur les régions du Pacifique et de l'Ontario que toute autre région. La distribution de l'industrie maritime dans ces régions géographiques est prévue, car c'est sur la côte ouest que se trouve le plus grand nombre de propriétaires de bâtiments visés par le projet de règlement.

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

TC appliquerait divers niveaux de surveillance pour les différentes catégories de bâtiments, tant pour les activités à bord que les activités à terre, en fonction des dimensions et du type d'activités des bâtiments.

L'exigence d'obtenir un DMC pour certaines catégories de bâtiments (les catégories 1 à 4) serait incluse dans le projet de règlement. Les détails concernant la forme et la manière dont les DMC seraient délivrés aux différentes catégories de bâtiments se trouveraient dans un document de procédures établi au titre de l'article 16 de la LMMC 2001. Les détails complets sur la fréquence et le processus de surveillance des activités à bord et des activités à terre liées aux bâtiments visés par le projet de règlement seraient présentés aux intervenants et incorporés à un document de politique établi en vertu des pouvoirs du

come into effect and be made available prior to the coming into force of the proposed Regulations, in advance of the transitional provisions for most vessels. The proposed oversight structure for Class 1 vessels would mirror the ISM Code requirements. The oversight for Classes 2, 3 and 4 would consist of the issuance of CMDs, valid for a period of up to five years, with periodic inspections, verification, or risk-based monitoring depending on vessel class. Associated policy documents would be developed outlining which classes of vessels require CMDs, which would be subject to mandatory inspections or risk-based monitoring, and the frequency of these activities.

Implementation

Dates for coming into force — Transition periods

TC is currently aiming to have the proposed Regulations come into force in 2023. Dates for when vessels would need to be in compliance with the proposed Regulations would be gradual in order to accommodate the large number of vessels that would be subject to the proposed Regulations, as well as to provide enough time for ship managers/ARs to develop and implement the documented SMS (required policies, instructions, and procedures) and to obtain certification from an RO or TC.

Compliance dates would be based on vessel size and type, and the certification and registration schedule of vessels captured under each class. Transition periods between the coming-into-force dates of the proposed Regulations and when vessels in different classes would need to be in compliance with the new requirements would be up to a maximum of three years.

For example, vessels in classes 2 or 3 would be required to be in compliance by the first renewal of the vessel's safety certificate after the first anniversary of the coming into force for passenger vessels, and after the second anniversary for non-passenger vessels.

For class 4A passenger vessels, compliance would be required by the first renewal of the vessel's safety certificate after the first anniversary of the coming into force of the proposed Regulations. To accommodate for the four-year validity of the safety certificate for class 4A non-passenger vessels, compliance would be required by the issuance date (day and month) of the vessel's safety certificate after the second anniversary of the coming into force of the proposed Regulations. Class 4B vessels would be divided into two groups, based on their length. Vessels of more than seven metres in length would be required to

ministre des Transports. Ce document de politique entrerait en vigueur et serait rendu public avant la date d'entrée en vigueur du règlement proposé, en avance des dispositions transitoires pour la plupart des bâtiments. La structure de surveillance proposée pour les bâtiments de la catégorie 1 refléterait les exigences du Code ISM. La surveillance des bâtiments de catégorie 1 refléterait les exigences du code ISM. La surveillance des bâtiments des catégories 2, 3 et 4 comprendrait la délivrance des DMC, valides pour une période maximale de cinq ans, la tenue périodique d'inspections, de vérifications et d'activités de surveillance axée sur les risques. Des documents de politique connexes seraient élaborés et ils préciseraient les catégories de bâtiments tenues de détenir des DMC, celles visées par les activités de surveillance axée sur les risques ou les inspections obligatoires ainsi que la fréquence de ces activités.

Mise en œuvre

Dates d'entrée en vigueur — périodes de transition

TC vise actuellement à ce que le règlement proposé entre en vigueur en 2023. Les dates auxquelles la conformité au projet de règlement serait exigée de façon progressive pour répondre aux besoins du grand nombre de bâtiments visés et pour donner assez de temps aux gestionnaires de bâtiments /RA qui devront élaborer et mettre en œuvre un SGS documenté (politiques, instructions et procédures requises) ainsi qu'obtenir la certification nécessaire d'un OR ou de TC.

Les dates de conformité seraient déterminées en fonction des dimensions et du type de bâtiment ainsi que du calendrier de certification et d'immatriculation des bâtiments selon chaque catégorie. Les périodes maximales de transition entre les dates d'entrée en vigueur du projet de règlement et le moment où les bâtiments de différentes catégories devraient être conformes aux nouvelles exigences sont de trois ans.

Par exemple, un bâtiment de catégorie 2 ou 3 devrait être conforme d'ici le premier renouvellement du certificat de sécurité du bâtiment après le premier anniversaire de l'entrée en vigueur pour les bâtiments à passagers, et après le deuxième anniversaire, pour les bâtiments autres que des bâtiments à passagers.

Pour les bâtiments à passagers de catégorie 4A, la conformité serait exigée d'ici le premier renouvellement du certificat de sécurité des bâtiments après le premier anniversaire de l'entrée en vigueur. Pour tenir compte de la validité de quatre ans du certificat de sécurité délivré aux bâtiments autres que des bâtiments à passagers de catégorie 4A, la conformité serait exigée d'ici la date de délivrance (jour et mois) du certificat de sécurité des bâtiments après le deuxième anniversaire de l'entrée en vigueur. Les bâtiments de catégorie 4B seraient divisés en deux groupes, en fonction de leur longueur. Les bâtiments

comply by the second anniversary of the coming into force, and vessels up to seven metres in length would be required to comply by the third anniversary.

Class 5 vessels would be required to comply by the end of the third anniversary of coming into force.

Table 19: Transitional Provisions for Registered Vessels

Class	Type of vessel	Compliance required by:
1	All	No transition
2	Passenger	2nd Anniversary of coming into force
	Non-Passenger	3rd Anniversary of coming into force
3	Passenger	2nd Anniversary of coming into force
	Non-Passenger	3rd Anniversary of coming into force
4A	Passenger	2nd Anniversary of coming into force
	Non-Passenger	3rd Anniversary of coming into force
4B	Passenger and towboats	2nd Anniversary of coming into force (over seven metres) 3rd Anniversary of coming into force (up to seven metres)
5	All	3rd Anniversary of coming into force

Vessels newly registered after the date of coming into force of the proposed Regulations would have six months to implement an SMS.

Non-SOLAS foreign vessels operating in Canadian waters would be required to comply and would be given a 12-month transition period, from the date of coming into force, to align with the regulation.

Costs to the Government of Canada to implement these proposed Regulations will be managed within existing reference levels.

Communication and outreach activities

Stakeholders would be informed of the policies and procedures associated with the proposed Regulations through standard communication tools, such as Ship Safety

d'une longueur supérieure à sept mètres devraient être conformes d'ici le deuxième anniversaire de l'entrée en vigueur, et les bâtiments d'une longueur maximale de sept mètres, d'ici le troisième anniversaire.

Les bâtiments de catégorie 5 devraient être conformes d'ici la fin du troisième anniversaire de l'entrée en vigueur.

Tableau 19 : Dispositions transitoires pour les bâtiments immatriculés

Catégorie	Type de bâtiments	Conformité exigée d'ici le :
1	Tous	Aucune transition
2	À passagers	Deuxième anniversaire de l'entrée en vigueur
	Autres qu'à passagers	Troisième anniversaire de l'entrée en vigueur
3	À passagers	Deuxième anniversaire de l'entrée en vigueur
	Autres qu'à passagers	Troisième anniversaire de l'entrée en vigueur
4A	À passagers	Deuxième anniversaire de l'entrée en vigueur
	Autres qu'à passagers	Troisième anniversaire de l'entrée en vigueur
4B	À passagers et remorqueurs	Deuxième anniversaire de l'entrée en vigueur (d'une longueur supérieure à sept mètres) Troisième anniversaire de l'entrée en vigueur (d'une longueur maximale de sept mètres)
5	Tous	Troisième anniversaire de l'entrée en vigueur

Les bâtiments nouvellement immatriculés après la date d'entrée en vigueur du projet de règlement auraient six mois pour mettre en œuvre un SGS.

Les bâtiments étrangers, non-ressortissants à la Convention SOLAS, exploités dans les eaux canadiennes seraient tenus de se conformer et bénéficieraient d'une période de transition de 12 mois, à compter de la date de l'entrée en vigueur, pour se conformer au règlement.

Les coûts de mise en application de ce projet de règlement pour le gouvernement du Canada seraient gérés en fonction des niveaux de référence existants.

Activités de communication et de sensibilisation

Les intervenants seraient informés des politiques et des procédures associées au projet de règlement par l'entremise des outils de communication courants, comme les

Bulletins, updates to the TC website, as well as through regional and national CMAC meetings.

As part of this regulatory project, policy and procedures documents, which provide details on how certification and inspection would be conducted by TC in accordance with the proposed Regulations, would be developed and would be made publicly available prior to the coming into force of the proposed Regulations, in advance of the transitional provisions for most vessels. These documents would indicate the standards on which certification and compliance would be based to meet the requirements of the proposed Regulations. Updates to these documents would be shared with stakeholders regularly at upcoming national CMAC meetings.

Performance measurement

Performance measurement would be done through monitoring the compliance with the proposed Regulations. Depending on the class of vessel, this would be done through risk-based oversight.

Analysis of the number of incidents cited in TSB reports would be used as a method for tracking progress on the uptake of SMS requirements. As part of TC's oversight system, the number of non-conformities would be tracked to help with assessing the performance of the proposed Regulations.

Compliance and enforcement

Compliance and enforcement of the proposed Regulations would be addressed nationally through the National Oversight Program, which would include periodic inspections and/or risk-based inspections.

Inspections conducted on Classes 4B and 5 vessels would be integrated as part of the existing small vessel risk-based monitoring activities. TC currently performs over 800 annual oversight activities on Canadian vessels that include risk-based inspection activities conducted on smaller Canadian vessels. TC would review the National Oversight Program to incorporate compliance activities for the proposed Regulations.

Amendments to Part 12 of the Schedule to the *Administrative Monetary Penalties and Notices (CSA 2001) Regulations* are also being proposed to reflect the new structure of the proposed Regulations and to introduce the administrative monetary penalties for individual requirements in the proposed Regulations. The penalty amounts have been developed in consideration of the recently increased maximum penalty from \$25,000 to a new maximum of \$250,000 in the CSA 2001.

bulletins de la sécurité des bâtiments, les mises à jour du site Web de TC, ainsi que les réunions nationales et régionales du CCMC.

Dans le cadre de ce projet de règlement, des documents de politique et de procédures, qui fourniraient les détails sur la façon dont TC mènerait les activités liées à la certification et à l'inspection conformément au projet de règlement, seraient élaborés et rendus publics avant l'entrée en vigueur du règlement proposé, en avance des mesures transitoires pour la plupart des bâtiments. Ces documents décriraient les normes sur lesquelles la certification et la conformité seraient fondées pour satisfaire aux exigences du projet de règlement. Des mises à jour de ces documents seraient transmises aux intervenants régulièrement aux réunions nationales du CCMC à venir.

Mesure du rendement

Le rendement serait mesuré en surveillant la conformité au projet de règlement. Selon la catégorie du bâtiment, cette mesure se ferait au moyen d'une surveillance axée sur les risques.

L'analyse du nombre d'incidents mentionnés dans les rapports du BST serait utilisée comme méthode pour suivre les progrès de l'adoption des exigences en matière de SGS. Dans le cadre du système de surveillance de TC, le nombre de non-conformités servirait à évaluer le rendement du projet de règlement.

Conformité et application

La conformité au projet de règlement et son application seraient gérées à l'échelle nationale par l'entremise du Programme national de surveillance qui comprendrait des inspections périodiques ou des inspections axées sur les risques.

Les inspections réalisées à bord de bâtiments des catégories 4B et 5 seraient intégrées aux activités de surveillance actuelles des petits bâtiments. TC effectue actuellement plus de 800 activités de surveillance par année à bord de bâtiments canadiens qui comprennent des activités d'inspection axées sur les risques réalisées à bord de petits bâtiments canadiens. TC examinerait le Programme national de surveillance pour incorporer les activités de conformité au projet de règlement.

Des modifications à la partie 12 de l'annexe du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis (LMMC 2001)* sont également proposées pour refléter la nouvelle structure du projet de règlement et pour intégrer les sanctions administratives pécuniaires aux exigences visant les personnes physiques du projet de règlement. Les montants des sanctions seraient établis en tenant compte de la récente augmentation de la sanction maximale, passant de 25 000 \$ à 250 000 \$, dans la LMMC 2001.

Under the *Administrative Monetary Penalties and Notices (CSA 2001) Regulations*, an inspector has the authority to apply a graduated enforcement approach, starting with a warning up to imposing administrative monetary penalties (AMPs) and/or detaining a vessel (Table 20). This regulatory proposal would require compliance at the latest respective date for each vessels' class and type, as per the transitional provisions noted above. A person or business issued an AMP under the AMPs Regulations may file a request to the Transportation Appeal Tribunal of Canada, to request a review of a notice received.

Table 20: Proposed Administrative Monetary Penalties (AMPs) for Canadian Vessels

Gravity of Violation	Category of Violator(s)		
	Individual (Person)	Vessel or Corporation (Person other than an Individual)	Individual and Vessel or Corporation (Person other than an Individual)
Minor	\$260 - \$1,250	\$525 - \$10,000	\$260 - \$10,000
Medium	\$1,300 - \$6,250	\$2,625 - \$100,000	\$1,300 - \$100,000
Serious	\$2,625 - \$12,500	\$5,250 - \$250,000	\$2,625 - \$250,000

Contact

Manager, Marine Safety Management System Regulations
 Marine Safety and Security
 Transport Canada
 Place de Ville, Tower C
 330 Sparks Street
 Ottawa, Ontario
 K1A 0N5
 Email: MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca
 Telephone: 343-549-5614

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to paragraphs 35(1)(b), (d) and (e)^a, 35.1(1)(d)^b to (i)^b and (k)^b, 120(1)(d) to (g)^c, (i), (k) and (m), 150(1)(a),

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

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

^c S.C. 2018, c. 27, s. 694

Dans le *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis (LMMC 2001)*, l'inspecteur a le pouvoir d'appliquer une approche d'application progressive, allant d'un avertissement à l'imposition de sanctions administratives pécuniaires (SAP) ou à la saisie d'un bâtiment (tableau 20). Le projet de règlement exigerait une conformité à la dernière date respective pour chaque catégorie et type de bâtiment, selon les dispositions transitoires susmentionnées. Une personne ou un bâtiment signifié au titre du Règlement SAP peut déposer une requête auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada pour demander la révision d'un avis/process-verbal reçu.

Tableau 20 : Proposition de sanctions administratives pécuniaires (SAP) pour les bâtiments canadiens

Gravité de la violation	Catégorie de violateur(s)		
	Personne physique (personne)	Bâtiment ou personne morale (personne autre qu'une personne physique)	Personne physique et bâtiment ou personne morale (personne autre qu'une personne physique)
Mineure	260 \$ à 1 250 \$	525 \$ à 10 000 \$	260 \$ à 10 000 \$
Moyenne	1 300 \$ à 6 250 \$	2 625 \$ à 100 000 \$	1 300 \$ à 100 000 \$
Grave	2 625 \$ à 12 500 \$	5 250 \$ à 250 000 \$	2 625 \$ à 250 000 \$

Personne-ressource

Gestionnaire, Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime
 Sécurité et sûreté maritimes
 Transports Canada
 Place de Ville, Tour C
 330, rue Sparks
 Ottawa (Ontario)
 K1A 0N5
 Courriel : MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca
 Téléphone : 343-549-5614

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu des alinéas 35(1)(b), (d) et (e)^a, 35.1(1)(d)^b à (i)^b et (k)^b, 120(1)(d) à (g)^c, (i), (k) et (m), 150(1)(a), 190(1)(b) et 244(f)^d

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

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

^c L.C. 2018, ch. 27, art. 694

^d L.C. 2014, ch. 29, par. 75(1)

190(1)(b) and 244(f)^d to (h)^e of the *Canada Shipping Act, 2001*^f, proposes to make the annexed *Marine Safety Management System Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 75 days after the date of publication of this notice. All such representations must be submitted online on the *Canada Gazette*, Part I, or, if submitted by email, post or other format, must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Heidi Craswell, Manager, Legislative, Regulatory and International Affairs, Marine Safety and Security, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, 11th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (tel.: 343-549-5614; email: MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca).

Ottawa, June 9, 2022

Wendy Nixon
Assistant Clerk of the Privy Council

Marine Safety Management System Regulations

Interpretation

Definitions

1 (1) The following definitions apply in these Regulations.

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

Class 1 vessel means a Canadian vessel to which Chapter IX of SOLAS applies. (*bâtiments de catégorie 1*)

Class 2 vessel means a Canadian vessel, other than a Class 1 vessel, that

- (a) is 500 gross tonnage or more; or
- (b) is certified to carry 50 passengers or more as indicated on the vessel's safety certificate issued under the *Vessel Safety Certificates Regulations* and is 24 m in length or more. (*bâtiments de catégorie 2*)

Class 3 vessel means a Canadian vessel, other than a Class 1 or 2 vessel, that is 24 m in length or more. (*bâtiments de catégorie 3*)

^d S.C. 2014, c. 29, s. 75(1)

^e S.C. 2018, c. 27, s. 709

^f S.C. 2001, c. 26

à h)^e de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^f, se propose de prendre le *Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés de présenter leurs observations sur le site Web de la Partie I de la *Gazette du Canada*, ou s'ils les présentent par courriel, par la poste ou par tout autre moyen, d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Heidi Craswell, gestionnaire, Affaires législatives, réglementaires et internationales, Sécurité et sûreté maritimes, ministère des Transports, Place de Ville, tour C, 330, rue Sparks, 11^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : 343-549-5614; courriel : MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca).

Ottawa, le 9 juin 2022

La greffière adjointe du Conseil privé
Wendy Nixon

Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime

Définitions et interprétation

Définitions

1 (1) Les définitions ci-après s'appliquent au présent règlement.

bâtiments de catégorie 1 Les bâtiments canadiens assujettis au chapitre IX de SOLAS. (*Class 1 vessel*)

bâtiments de catégorie 2 Les bâtiments canadiens, autres que les bâtiments de catégorie 1, suivants :

- a) les bâtiments d'une jauge brute de 500 ou plus;
- b) les bâtiments qui sont certifiés pour transporter 50 passagers ou plus selon ce qui figure sur leur certificat de sécurité délivré en vertu du *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment* et qui sont d'une longueur de 24 m ou plus. (*Class 2 vessel*)

bâtiments de catégorie 3 Les bâtiments canadiens, autres que les bâtiments des catégories 1 ou 2, qui sont d'une longueur de 24 m ou plus. (*Class 3 vessel*)

^e L.C. 2018, ch. 27, art. 709

^f L.C. 2001, ch. 26

Class 4 vessel means a Canadian vessel, other than a Class 1, 2 or 3 vessel, that

- (a) is more than 15 gross tonnage; or
- (b) is 15 gross tonnage or less and is
 - (i) a passenger-carrying vessel, or
 - (ii) a towboat. (*bâtiments de catégorie 4*)

Class 5 vessel means a Canadian vessel, other than a Class 1, 2, 3 or 4 vessel, of 15 gross tonnage or less. (*bâtiments de catégorie 5*)

ISM Code means the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention adopted by the International Maritime Organization by resolution A.741(18). (*Code ISM*)

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

passenger-carrying vessel means a vessel that is used to carry one or more passengers. (*bâtiment transportant des passagers*)

ship manager means a qualified person who is responsible for managing the shore-based and on-board operations of a vessel. (*gestionnaire*)

SOLAS means the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, and the Protocol of 1988 relating to the Convention. (*SOLAS*)

towboat has the same meaning as in section 1 of the *Navigation Safety Regulations, 2020*. (*bâtiment remorqueur*)

Safety management system

(2) A safety management system is a structured set of policies and procedures whose purpose is to enable the ship manager to effectively implement safety and environmental protection policies.

Interpretation

2 (1) For the purpose of interpreting a document incorporated by reference into these Regulations,

- (a) “should” is to be read as “must”;
- (b) “Administration” is to be read as “Minister”;
- (c) “Company” is to be read as “ship manager”;

bâtiments de catégorie 4 Les bâtiments canadiens, autres que les bâtiments des catégories 1 à 3, qui sont :

- a) soit d’une jauge brute de plus de 15;
- b) soit d’une jauge brute de 15 ou moins et qui, selon le cas :
 - (i) sont des bâtiments transportant des passagers,
 - (ii) sont des bâtiments remorqueurs. (*Class 4 vessel*)

bâtiments de catégorie 5 Les bâtiments canadiens, autres que les bâtiments des catégories 1 à 4, d’une jauge brute de 15 ou moins. (*Class 5 vessel*)

bâtiment remorqueur S’entend au sens de l’article 1 du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*. (*towboat*)

bâtiment transportant des passagers Bâtiment qui sert au transport d’un ou plusieurs passagers. (*passenger-carrying vessel*)

Code ISM Le Code international de gestion pour la sécurité de l’exploitation des navires et la prévention de la pollution adopté par l’Organisation maritime internationale en vertu de la résolution A.741(18). (*ISM Code*)

gestionnaire La personne qualifiée qui est responsable de gérer les opérations à terre et à bord d’un bâtiment. (*ship manager*)

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

ministre Le ministre des Transports. (*Minister*)

SOLAS La Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et le Protocole de 1988 relatif à la Convention. (*SOLAS*)

Système de gestion de la sécurité

(2) Un système de gestion de la sécurité est un ensemble structuré de politiques et de procédures qui ont pour objectif de permettre au gestionnaire de mettre en œuvre efficacement des politiques de sécurité et de protection de l’environnement.

Interprétation

2 (1) Pour l’interprétation des documents incorporés par renvoi au présent règlement :

- a) « devrait » vaut mention de « doit »;
- b) « Administration » vaut mention de « ministre »;
- c) « Compagnie » vaut mention de « gestionnaire »;

(d) “ship” is to be read as “vessel”; and

(e) “rules and regulations” and “rules, regulations” are to be read as “regulations made under the Act”.

Length and gross tonnage

(2) Any reference in these Regulations to the length or gross tonnage of a vessel is a reference to the length or gross tonnage indicated on the certificate of registry issued to it under the *Vessel Registration and Tonnage Regulations*.

Incorporation by reference

(3) Any reference in these Regulations to a document is a reference to that document as amended from time to time.

Purpose

Canadian vessels

3 (1) These Regulations establish the requirement that the ship manager of a Class 1, 2, 3, 4 or 5 vessel develop, implement and maintain a documented safety management system that addresses the shore-based and on-board operations of the vessel.

Foreign vessels

(2) These Regulations establish the requirement that the authorized representative of a foreign vessel in Canadian waters to operate the vessel in accordance with the procedures and practices described in a documented safety management system.

General

Application

4 Subject to section 5, these Regulations apply in respect of

(a) Class 1, 2, 3, 4 and 5 vessels and their shore-based and on-board operations; and

(b) foreign vessels operating in Canadian waters.

Non-application

5 These Regulations do not apply in respect of

(a) a vessel subject to the *Fishing Vessel Safety Regulations*;

(b) a vessel that does not have a mechanical means of propulsion and does not carry persons, dangerous chemicals in bulk or oil in bulk on board;

(c) a human-powered vessel;

d) « navire » vaut mention de « bâtiment »;

e) « règles et règlements », « règles et des règlements » et « règles, règlements » valent mention de « règlements pris sous le régime de la Loi ».

Longueur et jauge brute

(2) Dans le présent règlement, la mention de la longueur et de la jauge brute d'un bâtiment vaut mention de la longueur et de la jauge brute qui figurent sur le certificat d'immatriculation du bâtiment délivré en vertu du *Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des bâtiments*.

Incorporation par renvoi

(3) Dans le présent règlement, la mention d'un document constitue un renvoi à celui-ci avec ses modifications successives.

Objectif

Bâtiments canadiens

3 (1) Le présent règlement prévoit l'obligation pour le gestionnaire d'un bâtiment des catégories 1 à 5 d'établir, de mettre en œuvre et de maintenir un système de gestion de la sécurité documenté pour les opérations à terre et à bord du bâtiment.

Bâtiments étrangers

(2) Le présent règlement prévoit l'obligation pour le représentant autorisé d'un bâtiment étranger dans les eaux canadiennes d'exploiter le bâtiment conformément aux pratiques et procédures décrites dans un système de gestion de la sécurité documenté.

Généralités

Champ d'application

4 Sous réserve de l'article 5, le présent règlement s'applique à l'égard des bâtiments suivants :

a) les bâtiments des catégories 1 à 5 et leurs opérations à terre et à bord;

b) les bâtiments étrangers qui sont exploités dans les eaux canadiennes.

Non-application

5 Le présent règlement ne s'applique pas à l'égard des bâtiments suivants :

a) les bâtiments assujettis au *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*;

b) les bâtiments qui n'ont pas de moyen de propulsion mécanique et qui ne transportent pas de personnes, de produits chimiques dangereux en vrac ou d'hydrocarbures en vrac;

(d) a vessel subject to the *Special-purpose Vessels Regulations*;

(e) a pleasure craft; or

(f) a foreign vessel that is owned or operated by the government of a foreign state and that is used exclusively in Government non-commercial service.

Prohibitions — foreign vessels subject to SOLAS

6 (1) The authorized representative of a foreign vessel to which Chapter IX of SOLAS applies must not operate the vessel in Canadian waters unless

(a) a safety management certificate or interim safety management certificate that was issued in respect of the vessel by the government of the State whose flag the vessel is entitled to fly is kept on board;

(b) a document of compliance or interim document of compliance that applies to the vessel and was issued by the government of the State whose flag the vessel is entitled to fly is kept on board; and

(c) the authorized representative ensures that the vessel operates in accordance with the procedures and practices described in the documented safety management system in relation to which the certificate referred to in paragraph (a) and the document referred to in paragraph (b) were issued.

Prohibitions — foreign vessels not subject to SOLAS

(2) The authorized representative of a foreign vessel to which Chapter IX of SOLAS does not apply must not operate the vessel in Canadian waters unless the authorized representative ensures that the vessel operates in accordance with the procedures and practices described in a documented safety management system that provides a level of safety and environmental protection that is at least equivalent to that provided by the safety management system required in respect of a similar Canadian vessel.

Renewal

7 (1) The Minister must, on application by the holder of a Canadian maritime document issued under these Regulations, renew the document if the requirements for the issuance of the document are met and the holder is not in contravention of a provision of these Regulations.

(c) les bâtiments à propulsion humaine;

(d) les bâtiments assujettis au *Règlement sur les bâtiments à usage spécial*;

(e) les embarcations de plaisance;

(f) les bâtiments étrangers appartenant à un État étranger ou exploités par celui-ci et qui sont utilisés seulement à des fins à la fois gouvernementales et non commerciales.

Interdictions — bâtiments étrangers assujettis à SOLAS

6 (1) Il est interdit au représentant autorisé d'un bâtiment étranger assujetti au chapitre IX de SOLAS d'exploiter le bâtiment dans les eaux canadiennes à moins que, à la fois :

a) le certificat de gestion de la sécurité provisoire ou le certificat de gestion de la sécurité délivré à l'égard du bâtiment par le gouvernement de l'État dont le bâtiment est autorisé à battre le pavillon soit conservé à bord du bâtiment;

b) le document de conformité provisoire ou le document de conformité qui s'applique au bâtiment délivré par le gouvernement de l'État dont le bâtiment est autorisé à battre le pavillon soit conservé à bord du bâtiment;

c) le représentant autorisé veille à ce que le bâtiment soit exploité conformément aux pratiques et procédures décrites dans le système de gestion de la sécurité documenté en rapport avec lequel le certificat visé à l'alinéa a) et le document visé à l'alinéa b) ont été délivrés.

Interdictions — bâtiments étrangers non assujettis à SOLAS

(2) Il est interdit au représentant autorisé d'un bâtiment étranger qui n'est pas assujetti au chapitre IX de SOLAS d'exploiter le bâtiment dans les eaux canadiennes à moins que le représentant autorisé ne veille à ce que le bâtiment soit exploité conformément aux pratiques et procédures décrites par un système de gestion de la sécurité documenté qui offre un niveau de sécurité et de protection de l'environnement au moins équivalent à celui offert par le système de gestion de la sécurité exigé à l'égard d'un bâtiment canadien similaire.

Renouvellement

7 (1) À la demande du titulaire d'un document maritime canadien délivré en vertu du présent règlement, le ministre renouvelle le document si les exigences de délivrance du document sont satisfaites et que le titulaire n'est pas en contravention d'une disposition du présent règlement.

Exchange

(2) The Minister must, on application by the holder of a Canadian Document of Compliance, exchange that document for a Canadian Document of Compliance of another class if the requirements for the issuance of that other Canadian Document of Compliance are met and the holder is not in contravention of a provision of these Regulations.

Endorsement

8 The holder of a Canadian maritime document issued under these Regulations that is valid for more than one year must ensure that

- (a)** the shore-based and on-board operations of each vessel to which the document applies are inspected not later than the dates determined by the Minister, as indicated on the document at the time it is issued; and
- (b)** the document is endorsed by the Minister following the inspection to indicate that the requirements for the issuance of the document continue to be met.

Identification of ship manager

9 The authorized representative of a Canadian vessel must, on the request of the Minister, identify the ship manager in the form and manner specified by the Minister.

[10 to 99 reserved]

PART 1**Class 1 Vessels****Issuance — Documents of Compliance**

100 (1) The Minister must, on application by the ship manager of a Class 1 vessel, issue the following documents to them:

- (a)** an Interim Document of Compliance if the Minister determines that the ship manager has developed a documented safety management system and that the requirements of paragraph 14.1 of Part B of the ISM Code are met; and
- (b)** a Document of Compliance, if the Minister determines that the ship manager has developed and implemented a documented safety management system that meets the requirements of regulation 4.1 of Chapter IX of SOLAS.

Types of vessels

(2) The Minister must, when issuing a Document of Compliance or an Interim Document of Compliance, specify on the document the types of vessels to which the document applies.

Échange

(2) À la demande du titulaire d'un document de conformité canadien, le ministre échange son document pour un document de conformité canadien d'une autre catégorie si les exigences de délivrance du document de l'autre catégorie sont satisfaites et que le titulaire n'est pas en contravention d'une disposition du présent règlement.

Visa

8 Le titulaire d'un document maritime canadien délivré sous le régime du présent règlement qui est valide pour plus d'une année veille à ce que :

- a)** d'une part, les opérations à terre et à bord de chaque bâtiment visé par le document fassent l'objet d'inspections au plus tard aux dates prévues par le ministre, que celui-ci a indiquées sur le document au moment de sa délivrance;
- b)** d'autre part, après l'inspection, le document porte le visa du ministre attestant que les exigences relatives à la délivrance du document continuent d'être respectées.

Identification du gestionnaire

9 Le représentant autorisé d'un bâtiment canadien est tenu de fournir l'identité du gestionnaire au ministre à sa demande et selon les modalités qu'il précise.

[10 à 99 réservés]

PARTIE 1**Bâtiments de catégorie 1****Délivrance — documents de conformité**

100 (1) À la demande du gestionnaire d'un bâtiment de catégorie 1, le ministre lui délivre les documents suivants :

- a)** un document de conformité provisoire, s'il constate que le gestionnaire a établi un système de gestion de la sécurité documenté et que les exigences prévues au paragraphe 14.1 de la partie B du Code ISM sont satisfaites;
- b)** un document de conformité, s'il constate que le gestionnaire a établi et mis en œuvre un système de gestion de la sécurité documenté qui satisfait aux exigences de la règle 4.1 du chapitre IX de SOLAS.

Types de bâtiment

(2) Lorsqu'il délivre le document de conformité provisoire ou le document de conformité, le ministre l'assortit d'une mention des types de bâtiment visés par le document.

Issuance — Safety Management Certificates

101 The Minister must, on application by a ship manager of a Class 1 vessel, issue the following documents in respect of the vessel to them:

- (a) an Interim Safety Management Certificate, if the Minister determines that the ship manager has developed a documented safety management system and that the requirements of paragraphs 14.2 and 14.4 of Part B of the ISM Code are met; and
- (b) a Safety Management Certificate, if the Minister determines that the vessel operates in accordance with the procedures and practices described in the safety management system and that the system meets the requirements for the issuance of a Document of Compliance under subsection 100(1).

Documents on board — master

102 (1) The master of a Class 1 vessel must ensure that

- (a) the Document of Compliance or Interim Document of Compliance that was issued to the vessel's ship manager is kept on board;
- (b) the Safety Management Certificate or Interim Safety Management Certificate that was issued in respect of the vessel to the vessel's ship manager is kept on board; and
- (c) the document in which the safety management system referred to in subsection 100(1) is set out is kept on board.

Production of documents

(2) The ship manager of a Class 1 vessel must ensure that

- (a) the Document of Compliance or Interim Document of Compliance that was issued to them is produced on the request of the Minister;
- (b) the Safety Management Certificate or Interim Safety Management Certificate that was issued in respect of the vessel to the vessel's ship manager is produced on the request of the Minister; and
- (c) the document in which the safety management system referred to in subsection 100(1) is set out is produced on the request of the Minister.

Audits and reviews

103 (1) The ship manager of a Class 1 vessel must ensure that the audits and management reviews referred to in section 12 of Part A of the ISM Code are carried out to verify whether the shore-based and on-board operations of the vessel that are related to safety and pollution prevention comply with the procedures and practices

Délivrance — certificats de gestion de la sécurité

101 À la demande du gestionnaire d'un bâtiment de catégorie 1, le ministre lui délivre les documents ci-après à l'égard du bâtiment :

- a) un certificat de gestion de la sécurité provisoire, s'il constate que le gestionnaire a établi un système de gestion de la sécurité documenté et que les exigences prévues aux paragraphes 14.2 et 14.4 de la partie B du Code ISM sont satisfaites;
- b) un certificat de gestion de la sécurité, s'il constate que le bâtiment est exploité conformément aux pratiques et procédures décrites dans le système de gestion de la sécurité et que ce système satisfait aux exigences de délivrance d'un document de conformité en application du paragraphe 100(1).

Documents à bord — capitaine

102 (1) Le capitaine d'un bâtiment de catégorie 1 veille à ce que :

- a) le document de conformité provisoire ou le document de conformité qui a été délivré au gestionnaire du bâtiment soit conservé à bord;
- b) le certificat de gestion de la sécurité provisoire ou le certificat de gestion de la sécurité qui a été délivré à l'égard du bâtiment à son gestionnaire soit conservé à bord;
- c) le document dans lequel le système de gestion de la sécurité visé au paragraphe 100(1) est consigné soit conservé à bord.

Présentation de documents

(2) Le gestionnaire d'un bâtiment de catégorie 1 veille à ce que :

- a) le document de conformité provisoire ou le document de conformité qui lui a été délivré soit mis à la disposition du ministre à sa demande;
- b) le certificat de gestion de la sécurité provisoire ou le certificat de gestion de la sécurité qui a été délivré à l'égard du bâtiment soit mis à la disposition du ministre à sa demande;
- c) le document dans lequel le système de gestion de la sécurité visé au paragraphe 100(1) est consigné soit mis à la disposition du ministre à sa demande.

Audits et contrôles

103 (1) Le gestionnaire d'un bâtiment de catégorie 1 veille à ce que les audits et les contrôles de la gestion visés à la section 12 de la partie A du Code ISM soient effectués afin de vérifier que les opérations à terre et à bord du bâtiment en lien avec la sécurité ou la prévention de la pollution sont conformes aux pratiques et procédures décrites

described in the safety management system referred to in subsection 100(1).

Frequency

(2) The ship manager must ensure that the audits and management reviews are carried out at frequencies determined in accordance with paragraph 12.1 of Part A of the ISM Code.

Disclosure to personnel

(3) The ship manager must ensure that the results of the audits and management reviews for an area of operation are brought to the attention of all personnel that have responsibility in that area.

Corrective action

(4) The ship manager must ensure that a corrective action plan to address deficiencies identified during the audits is initiated within 30 days after the day on which the deficiency is identified.

Content of corrective action plan

(5) The ship manager must ensure that the corrective action plan identifies the root cause of any deficiency and specifies a process to rectify it in a timely manner.

Results kept and produced on request

(6) The ship manager must ensure that the results of the audits and management reviews are

- (a) kept for a period of at least 5 years; and
- (b) produced on the request of the Minister.

Prohibition — authorized representative and ship manager

104 (1) It is prohibited for the authorized representative or ship manager of a Class 1 vessel to operate the vessel, or permit the vessel to be operated, unless the ship manager

- (a) holds a Document of Compliance or an Interim Document of Compliance that applies to the type of vessel;
- (b) holds a Safety Management Certificate or an Interim Safety Management Certificate with respect to the vessel; and
- (c) maintains the safety management system referred to in subsection 100(1).

Prohibition — authorized representative, ship manager and master

(2) It is prohibited for the authorized representative, ship manager or the master of a Class 1 vessel to operate the vessel, or permit the vessel to be operated, unless the

dans le système de gestion de la sécurité visé au paragraphe 100(1).

Fréquence

(2) Il veille à ce que les audits et les contrôles de la gestion soient effectués selon une fréquence déterminée conformément au paragraphe 12.1 de la partie A du Code ISM.

Communication au personnel

(3) Il veille à ce que les résultats des audits et des contrôles de la gestion pour un secteur d'opérations soient portés à l'attention du personnel ayant des responsabilités dans ce secteur.

Mesures correctives

(4) Il veille à ce que le plan de mesures correctives pour remédier aux lacunes soit amorcé dans les trente jours suivant leur identification lors des audits.

Contenu du plan de mesures correctives

(5) Il veille à ce que le plan de mesures correctives identifie la cause profonde de toute lacune et prévoit un processus pour y remédier en temps opportun.

Conservation et production des résultats

(6) Il veille à ce que les résultats des audits et des contrôles de la gestion :

- a) soient conservés pendant au moins cinq ans;
- b) soient mis à la disposition du ministre à sa demande.

Interdiction — représentant autorisé et gestionnaire

104 (1) Il est interdit au représentant autorisé ou au gestionnaire d'un bâtiment de catégorie 1 d'exploiter le bâtiment ou de permettre que celui-ci soit exploité, à moins que le gestionnaire :

- a) ne soit le titulaire d'un document de conformité provisoire ou d'un document de conformité qui s'applique au type du bâtiment;
- b) ne soit le titulaire d'un certificat de gestion de la sécurité provisoire d'un certificat de gestion de la sécurité à l'égard du bâtiment;
- c) ne maintienne le système de gestion de la sécurité visé au paragraphe 100(1).

Interdiction — représentant autorisé, gestionnaire et capitaine

(2) Il est interdit au représentant autorisé, au gestionnaire ou au capitaine d'un bâtiment de catégorie 1 d'exploiter le bâtiment, ou de permettre que celui-ci soit

vessel is operated in accordance with the procedures and practices described in the safety management system referred to in subsection 100(1).

[105 to 199 reserved]

PART 2

Class 2 Vessels

Issuance — Canadian Document of Compliance

200 (1) The Minister must, on application by a ship manager of a Class 2 vessel, issue a Class 2 Canadian Document of Compliance to them if the Minister determines that the ship manager has developed a documented safety management system that meets the requirements of Part A of the ISM Code.

Types of vessels

(2) The Minister must, when issuing a Class 2 Canadian Document of Compliance, specify on the document the types of vessels to which it applies.

Implementation

(3) The ship manager must ensure that the safety management system is implemented in respect of the shore-based and on-board operations of the vessel within six months after the day on which the Class 2 Canadian Document of Compliance is issued.

Issuance — Canadian Safety Management Certificate

201 (1) The Minister must, on application by a ship manager of a Class 2 vessel, issue a Canadian Safety Management Certificate in respect of the vessel to them if the Minister determines that the ship manager has developed a documented safety management system that meets the requirements of Part A of the ISM Code.

Implementation

(2) The ship manager must ensure that the safety management system is implemented in respect of the on-board operations of the vessel within six months after the day on which the Canadian Safety Management Certificate is issued.

Documents on board — master

202 (1) The master of a Class 2 vessel must ensure that

- (a)** the Class 2 Canadian Document of Compliance that was issued to the vessel's ship manager is kept on board;
- (b)** the Canadian Safety Management Certificate that was issued in respect of the vessel to the vessel's ship manager is kept on board; and

exploité, à moins que le bâtiment ne soit exploité conformément aux pratiques et procédures décrites dans le système de gestion de la sécurité visé au paragraphe 100(1).

[105 à 199 réservés]

PARTIE 2

Bâtiments de catégorie 2

Délivrance — document de conformité canadien

200 (1) À la demande du gestionnaire d'un bâtiment de catégorie 2, le ministre lui délivre un document de conformité canadien de catégorie 2 s'il constate que le gestionnaire a établi un système de gestion de la sécurité documenté qui satisfait aux exigences de la partie A du Code ISM.

Types de bâtiment

(2) Lorsqu'il délivre le document de conformité canadien de catégorie 2, le ministre l'assortit d'une mention des types de bâtiment visés par le document.

Mise en œuvre

(3) Le gestionnaire veille à ce que le système de gestion de la sécurité soit mis en œuvre à l'égard des opérations à terre et à bord du bâtiment dans les six mois qui suivent la date de délivrance du document de conformité canadien de catégorie 2.

Délivrance — certificat de gestion de la sécurité canadien

201 (1) À la demande du gestionnaire d'un bâtiment de catégorie 2, le ministre lui délivre un certificat de gestion de la sécurité canadien à l'égard du bâtiment, s'il constate que le gestionnaire a établi un système de gestion de la sécurité documenté qui satisfait aux exigences de la partie A du Code ISM.

Mise en œuvre

(2) Le gestionnaire veille à ce que le système de gestion de la sécurité soit mis en œuvre à l'égard des opérations à bord du bâtiment dans les six mois qui suivent la date de délivrance du certificat de gestion de la sécurité canadien.

Documents à bord — capitaine

202 (1) Le capitaine d'un bâtiment de catégorie 2 veille à ce que :

- a)** le document de conformité canadien de catégorie 2 qui a été délivré au gestionnaire soit conservé à bord;
- b)** le certificat de gestion de la sécurité canadien qui a été délivré à l'égard du bâtiment à son gestionnaire soit conservé à bord;

(c) the document in which the safety management system referred to in subsection 200(1) is set out is kept on board.

Production of documents

(2) The ship manager of a Class 2 vessel must ensure that

(a) the Class 2 Canadian Document of Compliance that was issued to them is produced on the request of the Minister;

(b) the Canadian Safety Management Certificate that was issued in respect of the vessel to them is produced on the request of the Minister; and

(c) the document in which the safety management system referred to in subsection 200(1) is set out is produced on the request of the Minister.

Audits and reviews

203 (1) The ship manager of a Class 2 vessel must ensure that the audits and management reviews referred to in section 12 of Part A of the ISM Code are carried out to verify whether the shore-based and on-board operations of the vessel that are related to safety and pollution prevention comply with the procedures and practices described in the safety management system referred to in subsection 200(1).

Frequency

(2) The ship manager must ensure that the audits and management reviews are carried out at frequencies determined in accordance with paragraph 12.1 of Part A of the ISM Code.

Disclosure to personnel

(3) The ship manager must ensure that the results of the audits and management reviews for an area of operation are brought to the attention of all personnel that have responsibility in that area.

Corrective action

(4) The ship manager must ensure that a corrective action plan to address deficiencies identified during the audits is initiated within 30 days after the day on which the deficiency is identified.

Content of corrective action plan

(5) The ship manager must ensure that the corrective action plan identifies the root cause of any deficiency and specifies a process to rectify it in a timely manner.

Results kept and produced on request

(6) The ship manager must ensure that the results of the audits and management reviews are

(a) kept for a period of at least 5 years; and

(c) le document dans lequel le système de gestion de la sécurité visé au paragraphe 200(1) est consigné soit conservé à bord.

Présentation de documents

(2) Le gestionnaire d'un bâtiment de catégorie 2 veille à ce que :

(a) le document de conformité canadien de catégorie 2 qui lui a été délivré soit mis à la disposition du ministre à sa demande;

(b) le certificat de gestion de la sécurité canadien qui lui a été délivré à l'égard du bâtiment soit mis à la disposition du ministre à sa demande;

(c) le document dans lequel le système de gestion de la sécurité visé au paragraphe 200(1) est consigné soit mis à la disposition du ministre à sa demande.

Audits et contrôles

203 (1) Le gestionnaire d'un bâtiment de catégorie 2 veille à ce que les audits et les contrôles de la gestion visés à la section 12 de la partie A du Code ISM soient effectués afin de vérifier que les opérations à terre et à bord du bâtiment en lien avec la sécurité ou la prévention de la pollution sont conformes aux pratiques et procédures décrites dans le système de gestion de la sécurité visé au paragraphe 200(1).

Fréquence

(2) Il veille à ce que les audits et les contrôles de la gestion soient effectués selon une fréquence déterminée conformément au paragraphe 12.1 de la partie A du Code ISM.

Communication au personnel

(3) Il veille à ce que les résultats des audits et des contrôles de la gestion pour un secteur d'opérations soient portés à l'attention du personnel ayant des responsabilités dans ce secteur.

Mesures correctives

(4) Il veille à ce que le plan de mesures correctives pour remédier aux lacunes soit amorcé dans les trente jours suivant leur identification lors des audits.

Contenu du plan de mesures correctives

(5) Il veille à ce que le plan de mesures correctives identifie la cause profonde de toute lacune et prévoie un processus pour y remédier en temps opportun.

Conservation et production des résultats

(6) Il veille à ce que les résultats des audits et des contrôles de la gestion :

(a) soient conservés pendant au moins cinq ans;

(b) produced on the request of the Minister.

Prohibition — authorized representative and ship manager

204 (1) It is prohibited for the authorized representative or ship manager of a Class 2 vessel to operate the vessel, or permit the vessel to be operated, unless the ship manager

(a) holds a Class 2 Canadian Document of Compliance that applies to the type of vessel;

(b) holds a Canadian Safety Management Certificate with respect to the vessel; and

(c) maintains the safety management system referred to in subsection 200(1).

Prohibition — authorized representative, ship manager and master

(2) It is prohibited for the authorized representative, ship manager or master of a Class 2 vessel to operate the vessel, or permit the vessel to be operated, after the time limit referred to in subsection 201(2) unless the vessel operates in accordance with the procedures and practices described in the safety management system referred to in subsection 200(1).

[205 to 299 reserved]

PART 3

Class 3 Vessels

Issuance — Canadian Document of Compliance

300 (1) The Minister must, on application by a ship manager of a Class 3 vessel, issue a Class 3 Canadian Document of Compliance to them if the Minister determines that the ship manager has developed a documented safety management system that meets the requirements of Part A of the ISM Code, other than sections 4 and 12.

Types of vessels

(2) The Minister must, when issuing a Class 3 Canadian Document of Compliance, specify on the document the types of vessels to which it applies.

Implementation

(3) The ship manager must ensure that the safety management system is implemented in respect of the shore-based and on-board operations of the vessel within six months after the day on which the Class 3 Canadian Document of Compliance is issued.

b) soient mis à la disposition du ministre à sa demande.

Interdiction — représentant autorisé et gestionnaire

204 (1) Il est interdit au représentant autorisé ou au gestionnaire d'un bâtiment de catégorie 2 d'exploiter le bâtiment ou de permettre que celui-ci soit exploité, à moins que le gestionnaire :

a) ne soit le titulaire d'un document de conformité canadien de catégorie 2 qui s'applique au type du bâtiment;

b) ne soit le titulaire d'un certificat de gestion de la sécurité canadien à l'égard du bâtiment;

c) ne maintienne le système de gestion de la sécurité visé au paragraphe 200(1).

Interdiction — représentant autorisé, gestionnaire et capitaine

(2) Il est interdit au représentant autorisé, au gestionnaire ou au capitaine d'un bâtiment de catégorie 2 d'exploiter le bâtiment ou de permettre que celui-ci soit exploité après le délai prévu au paragraphe 201(2) à moins que le bâtiment ne soit exploité conformément aux pratiques et procédures décrites dans le système de gestion de la sécurité visé au paragraphe 200(1).

[205 à 299 réservés]

PARTIE 3

Bâtiments de catégorie 3

Délivrance — document de conformité canadien

300 (1) À la demande du gestionnaire d'un bâtiment de catégorie 3, le ministre lui délivre un document de conformité canadien de catégorie 3 s'il constate que le gestionnaire a établi un système de gestion de la sécurité documenté qui satisfait aux exigences de la partie A du Code ISM, à l'exception des sections 4 et 12.

Type de bâtiment

(2) Lorsqu'il délivre un document de conformité canadien de catégorie 3, le ministre l'assortit d'une mention des types de bâtiment visés par le document.

Mise en œuvre

(3) Le gestionnaire veille à ce que le système de gestion de la sécurité soit mis en œuvre à l'égard des opérations à terre et à bord du bâtiment dans les six mois qui suivent la date de délivrance du document de conformité canadien de catégorie 3.

Issuance — Canadian Safety Management Certificate

301 (1) The Minister must, on application by a ship manager of a Class 3 vessel, issue a Canadian Safety Management Certificate in respect of the vessel to them if the Minister determines that the ship manager has developed a documented safety management system that meets the requirements of Part A of the ISM Code, other than sections 4 and 12.

Implementation

(2) The ship manager must ensure that the safety management system is implemented in respect of the on-board operations of the vessel within six months after the day on which the Canadian Safety Management Certificate is issued.

Documents on board — master

302 (1) The master of a Class 3 vessel must ensure that

- (a)** the Canadian Document of Compliance that was issued to the vessel's ship manager is kept on board;
- (b)** the Canadian Safety Management Certificate that was issued in respect of the vessel to the vessel's ship manager is kept on board; and
- (c)** the document in which the safety management system is set out is kept on board.

Production of documents

(2) The ship manager of a Class 3 vessel must ensure that

- (a)** the Canadian Document of Compliance that was issued to them is produced on the request of the Minister;
- (b)** the Canadian Safety Management Certificate that was issued in respect of the vessel to them is produced on the request of the Minister; and
- (c)** the document in which the safety management system is set out is produced on the request of the Minister.

Audits and reviews

303 (1) The ship manager of a Class 3 vessel must ensure that an internal audit and management review is carried out to verify whether the shore-based and on-board operations of the vessel that are related to safety and pollution prevention comply with the procedures and practices described in the safety management system.

Evaluation intervals

(2) The ship manager must ensure that the audits and management reviews are carried out at intervals not exceeding 12 months.

Délivrance — certificat de gestion de la sécurité canadien

301 (1) À la demande du gestionnaire d'un bâtiment de catégorie 3, le ministre lui délivre un certificat de gestion de la sécurité canadien à l'égard du bâtiment, s'il constate que le gestionnaire a établi un système de gestion de la sécurité documenté qui satisfait aux exigences de la partie A du Code ISM, à l'exception des sections 4 et 12.

Mise en œuvre

(2) Le gestionnaire veille à ce que le système de gestion de la sécurité soit mis en œuvre à l'égard des opérations à bord du bâtiment dans les six mois qui suivent la date de délivrance du certificat de gestion de la sécurité canadien.

Documents à bord — capitaine

302 (1) Le capitaine d'un bâtiment de catégorie 3 veille à ce que :

- a)** le document de conformité canadien qui a été délivré au gestionnaire soit conservé à bord;
- b)** le certificat de gestion de la sécurité canadien qui a été délivré à l'égard du bâtiment à son gestionnaire soit conservé à bord;
- c)** le document dans lequel le système de gestion de la sécurité est consigné soit conservé à bord.

Présentation de documents

(2) Le gestionnaire d'un bâtiment de catégorie 3 veille à ce que :

- a)** le document de conformité canadien qui a lui été délivré soit mis à la disposition du ministre à sa demande;
- b)** le certificat de gestion de la sécurité qui lui a été délivré à l'égard du bâtiment soit mis à la disposition du ministre à sa demande;
- c)** le document dans lequel le système de gestion de la sécurité est consigné soit mis à la disposition du ministre à sa demande.

Audits et contrôles

303 (1) Le gestionnaire d'un bâtiment de catégorie 3 veille à ce que des audits et des contrôles de la gestion soient effectués afin de vérifier que les opérations à terre et à bord du bâtiment en lien avec la sécurité ou la prévention de la pollution sont conformes aux pratiques et procédures décrites dans le système de gestion de la sécurité.

Intervalle entre évaluations

(2) Il veille à ce que les audits et les contrôles de la gestion soient effectués au moins une fois par intervalle de douze mois.

Disclosure to personnel

(3) The ship manager must ensure that the results of the audits and management reviews for an area of operation are brought to the attention of all personnel that have responsibility in that area.

Corrective action

(4) The ship manager must ensure that a corrective action plan to address deficiencies identified during the audits is initiated within 30 days after the day on which the deficiency is identified.

Content of corrective action plan

(5) The ship manager must ensure that the corrective action plan identifies the root cause of any deficiency and specifies a process to rectify it in a timely manner.

Results kept and produced on request

(6) The ship manager must ensure that the results of the audits and management reviews are

- (a)** kept for a period of at least 5 years; and
- (b)** produced on the request of the Minister.

Prohibition — authorized representative and ship manager

304 (1) It is prohibited for the authorized representative or ship manager of a Class 3 vessel to operate the vessel, or permit the vessel to be operated, unless the ship manager

- (a)** holds a Class 2 or Class 3 Canadian Document of Compliance that applies to the type of vessel;
- (b)** holds a Canadian Safety Management Certificate with respect to the vessel; and
- (c)** maintains the safety management system referred to in subsection 300(1).

Prohibition — authorized representative, ship manager and master

(2) It is prohibited for the authorized representative, ship manager or master of a Class 3 vessel to operate the vessel, or permit the vessel to be operated, after the time limit referred to in subsection 301(2) unless the vessel operates in accordance with the procedures and practices described in the safety management system referred to in subsection 300(1).

[305 to 399 reserved]

Communication au personnel

(3) Il veille à ce que les résultats des audits et des contrôles de la gestion pour un secteur d'opérations soient portés à l'attention du personnel ayant des responsabilités dans ce secteur.

Mesures correctives

(4) Il veille à ce que le plan de mesures correctives pour remédier aux lacunes soit amorcé dans les trente jours suivant leur identification lors des audits.

Contenu du plan de mesures correctives

(5) Il veille à ce que le plan de mesures correctives identifie la cause profonde de toute lacune et prévoit un processus pour y remédier en temps opportun.

Conservation et production des résultats

(6) Il veille à ce que les résultats des audits et des contrôles de la gestion :

- a)** soient conservés pendant au moins cinq ans;
- b)** soient mis à la disposition du ministre à sa demande.

Interdiction — représentant autorisé et gestionnaire

304 (1) Il est interdit au représentant autorisé ou au gestionnaire d'un bâtiment de catégorie 3 d'exploiter le bâtiment ou de permettre que celui-ci soit exploité, à moins que le gestionnaire :

- a)** ne soit le titulaire d'un document de conformité canadien de catégorie 2 ou 3 qui s'applique au type du bâtiment;
- b)** ne soit le titulaire d'un certificat de gestion de la sécurité canadien à l'égard du bâtiment;
- c)** ne maintienne le système de gestion de la sécurité visé au paragraphe 300(1).

Interdiction — représentant autorisé, gestionnaire et capitaine

(2) Il est interdit au représentant autorisé, au gestionnaire ou au capitaine d'un bâtiment de catégorie 3 d'exploiter le bâtiment ou de permettre que celui-ci soit exploité après le délai prévu au paragraphe 301(2) à moins que le bâtiment ne soit exploité conformément aux pratiques et procédures décrites dans le système de gestion de la sécurité visé au paragraphe 300(1).

[305 à 399 réservés]

PART 4**Class 4 Vessels****Issuance — Canadian Document of Compliance**

400 (1) The Minister must, on application by a ship manager of a Class 4 vessel, issue a Class 4 Canadian Document of Compliance to them if the Minister determines that the ship manager has developed a documented safety management system that meets the requirements set out in sections 402 to 404.

Types of vessels

(2) The Minister must, when issuing a Class 4 Canadian Document of Compliance, specify on the document the types of vessels to which it applies.

Implementation

(3) The ship manager must ensure that the safety management system is implemented in respect of the shore-based and on-board operations of the vessel within six months after the day on which the Class 4 Canadian Document of Compliance is issued.

Issuance — Canadian Safety Management Certificate

401 (1) The Minister must, on application by a ship manager of a Class 4 vessel, issue a Canadian Safety Management Certificate in respect of the vessel to them if the Minister determines that the ship manager has developed a documented safety management system that meets the requirements set out in sections 402 to 404.

Implementation

(2) The ship manager must ensure that the safety management system is implemented in respect of the on-board operations of the vessel within six months after the day on which the Canadian Safety Management Certificate is issued.

Safety management system

402 The ship manager of a Class 4 vessel must develop a documented safety management system that includes

- (a)** a safety and environmental protection policy;
- (b)** instructions and procedures to ensure compliance with provisions of the Act and its regulations respecting the safe operation of the vessel and the protection of the environment;
- (c)** defined levels of authority and lines of communication between, and among, shore-based and on-board personnel;
- (d)** procedures for reporting shipping casualties and situations of non-compliance with the requirements of the safety management system ;

PARTIE 4**Bâtiments de catégorie 4****Délivrance — document de conformité canadien**

400 (1) À la demande du gestionnaire d'un bâtiment de catégorie 4, le ministre lui délivre un document de conformité canadien de catégorie 4 s'il constate que le gestionnaire a établi un système de gestion de la sécurité documenté qui satisfait aux exigences prévues aux articles 402 à 404.

Types de bâtiments

(2) Lorsqu'il délivre un document de conformité canadien de catégorie 4, le ministre l'assortit d'une mention des types de bâtiment visés par le document.

Mise en œuvre

(3) Le gestionnaire veille à ce que le système de gestion de la sécurité soit mis en œuvre à l'égard des opérations à terre et à bord du bâtiment dans les six mois qui suivent la date de délivrance du document de conformité canadien de catégorie 4.

Délivrance — certificat de gestion de la sécurité canadien

401 (1) À la demande du gestionnaire d'un bâtiment de catégorie 4, le ministre lui délivre un certificat de gestion de la sécurité canadien à l'égard du bâtiment, s'il constate que le gestionnaire a établi un système de gestion de la sécurité documenté qui satisfait aux exigences prévues aux articles 402 à 404.

Mise en œuvre

(2) Le gestionnaire veille à ce que le système de gestion de la sécurité soit mis en œuvre à l'égard des opérations à bord du bâtiment dans les six mois qui suivent la date de délivrance du certificat de gestion de la sécurité canadien.

Système de gestion de la sécurité

402 Le gestionnaire d'un bâtiment de catégorie 4 est tenu d'établir un système de gestion de la sécurité documenté qui comprend :

- a)** une politique relative à la sécurité et à la protection de l'environnement;
- b)** des instructions et des procédures pour assurer la conformité avec les dispositions de la Loi et de ses règlements régissant l'exploitation sécuritaire du bâtiment et la protection de l'environnement;
- c)** une hiérarchie et des voies de communication définies entre le personnel à terre et à bord et au sein de chaque groupe;

(e) procedures for preparing and responding to emergency situations; and

(f) procedures for internal reviews of the safety management system.

Instructions and procedures — paragraph 402(b)

403 The instructions and procedures required under paragraph 402(b) must include instructions and procedures for

- (a) equipment inspection, maintenance and testing;
- (b) ensuring the vessel's seaworthiness and stability;
- (c) voyage planning, safe navigation and handling of the vessel; and
- (d) ensuring safety at sea and preventing human injuries, loss of life and damage to the marine environment and to property.

Procedures — paragraph 402(e)

404 The procedures required under paragraph 402(e) must include procedures for

- (a) preparing for and responding to shipping casualties and personnel accidents;
- (b) dealing with equipment failure;
- (c) responding to pollution incidents; and
- (d) reporting emergency situations.

Evaluations

405 (1) The ship manager of a Class 4 vessel must ensure that the effectiveness of the safety management system is evaluated in accordance with the procedures referred to in paragraph 402(f) to verify whether the shore-based and on-board operations that are related to safety and pollution prevention comply with the procedures and practices described in the safety management system.

Evaluation intervals

(2) The ship manager must ensure that the evaluations are carried out at intervals not exceeding 12 months.

d) des procédures de signalement des sinistres maritimes et des cas de non-respect des exigences du système de gestion de la sécurité des non-conformités avec les dispositions de la Loi et de ses règlements régissant l'exploitation sécuritaire du bâtiment et la protection de l'environnement;

e) des procédures de préparation aux situations d'urgence et l'intervention à la suite de telles situations;

f) des procédures d'évaluations internes du système de gestion de la sécurité.

Instructions et procédures visées à l'alinéa 402b)

403 Les instructions et les procédures visées à l'alinéa 402b) comprennent les instructions et les procédures concernant :

- a)** l'inspection, l'entretien et l'essai de l'équipement;
- b)** la navigabilité et la stabilité des bâtiments;
- c)** la planification des voyages, la navigation sécuritaire et la manœuvrabilité des bâtiments;
- d)** la sécurité en mer, la prévention des blessures humaines, des pertes de vie des dommages au milieu marin et à la propriété.

Procédures visées à l'alinéa 402e)

404 Les procédures visées à l'alinéa 402e) comprennent les procédures suivantes :

- a)** des procédures visant la préparation aux sinistres maritimes et aux accidents du personnel et l'intervention à la suite de tels sinistres ou accidents;
- b)** des procédures à appliquer en cas de pannes d'équipement;
- c)** des procédures d'intervention à la suite d'incidents de pollution;
- d)** des procédures de signalement des situations d'urgence.

Évaluations

405 (1) Le gestionnaire d'un bâtiment de catégorie 4 veille à ce qu'une évaluation de l'efficacité du système de gestion de la sécurité soit effectuée conformément à la procédure visée à l'alinéa 402f) afin de vérifier que les opérations à terre et à bord en lien avec la sécurité ou la prévention de la pollution sont conformes aux pratiques et procédures décrites dans le système de gestion de la sécurité.

Intervalle entre évaluations

(2) Il veille à ce que les évaluations soient effectuées au moins une fois par intervalle de douze mois.

Disclosure to personnel

(3) The ship manager must ensure that the results of the evaluation for an area of operation are brought to the attention of all personnel that have responsibility in that area.

Results kept and produced on request

(4) The ship manager must ensure that the results of the evaluation are

- (a)** kept for a period of at least 5 years; and
- (b)** produced on the request of the Minister.

Documents on board — master

406 (1) The master of a Class 4 vessel must ensure that

- (a)** the Canadian Document of Compliance that was issued to the vessel's ship manager is kept on board;
- (b)** the Canadian Safety Management Certificate that was issued in respect of the vessel to the vessel's ship manager is kept on board; and
- (c)** the document in which the safety management system is set out is kept on board.

Production of documents

(2) The ship manager of a Class 4 vessel must ensure that

- (a)** the Canadian Document of Compliance that was issued to them is produced on the request of the Minister;
- (b)** the Canadian Safety Management Certificate that was issued in respect of the vessel to them is produced on the request of the Minister; and
- (c)** the document in which the safety management system is set out is produced on the request of the Minister.

Prohibition — authorized representative and ship manager

407 (1) It is prohibited for the authorized representative or ship manager of a Class 4 vessel to operate the vessel, or permit the vessel to be operated, unless the ship manager

- (a)** holds a Class 2, Class 3 or Class 4 Canadian Document of Compliance that applies to the type of vessel;
- (b)** holds a Canadian Safety Management Certificate with respect to the vessel; and
- (c)** maintains the safety management system referred to in subsection 400(1).

Communication au personnel

(3) Il veille à ce que les résultats des évaluations d'un secteur d'opérations soient portés à l'attention du personnel ayant des responsabilités dans ce secteur.

Conservation et production des résultats

(4) Il veille à ce que les résultats des évaluations :

- a)** soient conservés pendant au moins cinq ans;
- b)** soient mis à la disposition du ministre à sa demande.

Documents à bord — capitaine

406 (1) Le capitaine d'un bâtiment de catégorie 4 veille à ce que :

- a)** le document de conformité canadien qui a été délivré au gestionnaire du bâtiment soit conservé à bord;
- b)** le certificat de gestion de la sécurité canadien qui a été délivré à l'égard du bâtiment à son gestionnaire soit conservé à bord;
- c)** le document dans lequel le système de gestion de la sécurité est consigné soit conservé à bord.

Présentation des documents

(2) Le gestionnaire d'un bâtiment de catégorie 4 veille à ce que :

- a)** le document de conformité canadien qui a lui été délivré soit mis à la disposition du ministre à sa demande;
- b)** le certificat de gestion de la sécurité qui lui a été délivré à l'égard du bâtiment soit mis à la disposition du ministre à sa demande;
- c)** le document dans lequel le système de gestion de la sécurité est consigné soit mis à la disposition du ministre à sa demande.

Interdiction — représentant autorisé et gestionnaire

407 (1) Il est interdit au représentant autorisé ou au gestionnaire d'un bâtiment catégorie 4 d'exploiter le bâtiment ou de permettre que celui-ci soit exploité à moins que le gestionnaire :

- a)** ne soit le titulaire d'un document de conformité canadien de catégorie 2, 3 ou 4 qui s'applique au type du bâtiment;
- b)** ne soit le titulaire d'un certificat de gestion de la sécurité canadien à l'égard du bâtiment;
- c)** ne maintienne le système de gestion de la sécurité visé au paragraphe 400(1).

Prohibition — authorized representative, ship manager and master

(2) It is prohibited for the authorized representative, ship manager or master of a Class 4 vessel to operate the vessel, or permit the vessel to be operated, after the time limit referred to in subsection 401(2) unless the vessel operates in accordance with the procedures and practices described in the safety management system referred to in subsection 400(1).

[408 to 499 reserved]

PART 5**Class 5 Vessels****Safety management system**

500 (1) The ship manager of a Class 5 vessel must develop a documented safety management system that includes

- (a)** a safety and environmental protection policy;
- (b)** instructions and procedures to ensure compliance with provisions of the Act and its Regulations respecting the safe operation of the vessel and the protection of the environment;
- (c)** defined levels of authority and lines of communication between, and among, shore-based and on-board personnel;
- (d)** procedures for reporting shipping casualties and situations of non-compliance with the requirements of the safety management system;
- (e)** procedures to prepare for and respond to emergency situations; and
- (f)** procedures for the continuous improvement of the safety management system.

Implementation

(2) The ship manager must ensure that the safety management system is implemented in respect of the shore-based and on-board operations of the vessel within six months after the day on which the vessel is registered.

Instructions and procedures — paragraph (1)(b)

(3) The instructions and procedures required under paragraph (1)(b) must include instructions and procedures for

- (a)** equipment inspection, maintenance and testing;
- (b)** ensuring the vessel's seaworthiness and stability;
- (c)** voyage planning, safe navigation and handling of the vessel; and

Interdiction — représentant autorisé, gestionnaire et capitaine

(2) Il est interdit au représentant autorisé, au gestionnaire ou au capitaine d'un bâtiment catégorie 4 d'exploiter le bâtiment ou de permettre que celui-ci soit exploité après le délai prévu au paragraphe 401(2) à moins que le bâtiment ne soit exploité conformément aux pratiques et procédures décrites dans le système de gestion de la sécurité visé au paragraphe 400(1).

[408 à 499 réservés]

PARTIE 5**Bâtiments de catégorie 5****Système de sécurité de la gestion**

500 (1) Le gestionnaire d'un bâtiment de catégorie 5 est tenu d'établir un système de gestion de la sécurité documenté qui comprend :

- a)** une politique relative à la sécurité et à la protection de l'environnement;
- b)** des instructions et des procédures pour assurer la conformité avec les dispositions de la Loi et de ses règlements régissant l'exploitation sécuritaire du bâtiment et la protection de l'environnement;
- c)** une hiérarchie et des voies de communication définies entre le personnel à terre et à bord du bâtiment et au sein de chaque groupe;
- d)** des procédures de signalement des sinistres maritimes et des cas de non-respect des exigences du système de gestion de la sécurité;
- e)** des procédures de préparation aux situations d'urgence et l'intervention à la suite de telles situations;
- f)** des procédures visant l'amélioration continue du système de gestion de la sécurité.

Mise en œuvre

(2) Il veille à ce que le système de gestion de la sécurité soit mis en œuvre à l'égard des opérations à terre et à bord du bâtiment dans les six mois qui suivent la date d'immatriculation du bâtiment.

Instructions et procédures visées à l'alinéa (1)b)

(3) Les instructions et les procédures visées à l'alinéa (1)b) comprennent les instructions et les procédures concernant :

- a)** l'inspection, l'entretien et l'essai de l'équipement;
- b)** la navigabilité et la stabilité des bâtiments;

(d) ensuring safety at sea and preventing human injuries, loss of life and damage to the marine environment and to property.

Procedures — paragraph (1)(e)

(4) The procedures required under paragraph (1)(e) must include procedures for

- (a)** preparing for and responding to shipping casualties and personnel accidents;
- (b)** dealing with equipment failure;
- (c)** responding to pollution incidents; and
- (d)** reporting emergency situations.

Documents on board — master

501 (1) The master of a Class 5 vessel must ensure that the document in which the safety management system referred to in subsection 500(1) is set out is kept on board.

Production of documents

(2) The ship manager of a Class 5 vessel must ensure that the document in which the safety management system referred to in subsection 500(1) is set out is produced on the request of the Minister.

Prohibition — authorized representative and ship manager

502 (1) It is prohibited for the authorized representative or ship manager of a Class 5 vessel to operate the vessel, or permit the vessel to be operated, unless the ship manager

- (a)** maintains the safety management system referred to in subsection 500(1); and
- (b)** ensures that the vessel operates in accordance with the procedures and practices described in the safety management system.

Prohibition — authorized representative, ship manager and master

(2) It is prohibited for the authorized representative, ship manager or master of a Class 5 vessel to operate the vessel, or permit the vessel to be operated, after the applicable time limit referred to in subsection 500(2) unless the vessel operates in accordance with the procedures and practices described in the safety management system referred to in subsection 500(1).

[503 to 599 reserved]

(c) la planification des voyages, la navigation sécuritaire et la manœuvrabilité des bâtiments;

(d) la sécurité en mer, la prévention des blessures humaines, des pertes de vie et des dommages au milieu marin et à la propriété.

Procédures visées à l'alinéa (1)e)

(4) Les procédures visées à l'alinéa (1)e) comprennent :

- a)** des procédures visant la préparation aux sinistres maritimes et aux accidents du personnel et l'intervention à la suite de tels sinistres ou accidents;
- b)** des procédures à appliquer en cas de pannes d'équipement;
- c)** des procédures d'intervention à la suite d'incidents de pollution;
- d)** des procédures de signalement des situations d'urgence.

Documents à bord – capitaine

501 (1) Le capitaine d'un bâtiment de catégorie 5 veille à ce que le document dans lequel le système de gestion de la sécurité visé au paragraphe 500(1) est consigné soit conservé à bord.

Présentation des documents

(2) Le gestionnaire d'un bâtiment de catégorie 5 veille à ce que le document dans lequel le système de gestion de la sécurité visé au paragraphe 500(1) est consigné soit mis à la disposition du ministre à sa demande.

Interdiction — représentant autorisé et gestionnaire

502 (1) Il est interdit au représentant autorisé ou au gestionnaire d'un bâtiment de catégorie 5 de l'exploiter ou de permettre que celui-ci soit exploité, à moins que le gestionnaire :

- a)** ne maintienne le système de gestion de la sécurité visé au paragraphe 500(1);
- b)** ne veille à ce que le bâtiment soit exploité conformément aux pratiques et procédures décrites dans le système de gestion de la sécurité.

Interdiction — représentant autorisé, gestionnaire et capitaine

(2) Il est interdit au représentant autorisé, au gestionnaire ou au capitaine d'un bâtiment de catégorie 5 d'exploiter le bâtiment ou de permettre que celui-ci soit exploité après le délai prévu au paragraphe 500(2) à moins que le bâtiment ne soit exploité conformément aux pratiques et procédures décrites dans le système de gestion de la sécurité visé au paragraphe 500(1).

[503 à 599 réservés]

PART 6

Transitional Provisions,
Consequential Amendment,
Repeal and Coming into Force

Transitional Provisions

Document issued under *Safety Management Regulations*

600 A Document of Compliance or Interim Document of Compliance issued under the *Safety Management Regulations* that is valid immediately before these Regulations come into force is deemed to have been issued under these Regulations.

Certificate issued under *Safety Management Regulations*

601 A Safety Management Certificate or Interim Safety Management Certificate issued under the *Safety Management Regulations* that is valid immediately before these Regulations come into force is deemed to have been issued under these Regulations.

Part 2 — passenger-carrying vessels

602 (1) Sections 202 to 204 do not apply in respect of a Class 2 vessel that is a passenger-carrying vessel and that was registered or listed under Part 2 of the *Canada Shipping Act, 2001* on the day on which these Regulations come into force until the first anniversary of the day on which the vessel's first safety certificate issued under the *Vessel Safety Certificates Regulations* is renewed for the first time after the day on which these Regulations come into force.

Part 2 — non-passenger-carrying vessels

(2) Sections 202 to 204 do not apply in respect of a Class 2 vessel that is not a passenger-carrying vessel and that was registered or listed under Part 2 of the *Canada Shipping Act, 2001* on the day on which these Regulations come into force until the first anniversary of the day on which the vessel's first safety certificate issued under the *Vessel*

PARTIE 6

Dispositions transitoires,
modification corrélative,
abrogation et entrée en vigueur

Dispositions transitoires

Attestations délivrées en vertu du *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments*

600 Les attestations de conformité provisoires et les attestations de conformité délivrées en vertu du *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments* qui sont valides avant l'entrée en vigueur du présent règlement sont réputées avoir été délivrées aux termes du présent règlement. L'attestation de conformité provisoire et l'attestation de conformité ont valeur respectivement de document de conformité provisoire et de document de conformité.

Certificats délivrés en vertu du *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments*

601 Les certificats de gestion de la sécurité provisoires et les certificats de gestion de la sécurité délivrés en vertu du *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments* qui sont valides avant l'entrée en vigueur du présent règlement sont réputés avoir été délivrés aux termes du présent règlement.

Partie 2 — bâtiments transportant des passagers

602 (1) Les articles 202 à 204 ne s'appliquent, à l'égard d'un bâtiment de catégorie 2 qui est un bâtiment transportant des passagers et qui est immatriculé ou enregistré sous le régime de la partie 2 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* à l'entrée en vigueur du présent règlement, qu'à compter du premier anniversaire du premier renouvellement du premier certificat de sécurité du bâtiment délivré en vertu du *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment* suivant la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

Partie 2 — bâtiments autres que les bâtiments transportant des passagers

(2) Les articles 202 à 204 ne s'appliquent, à l'égard d'un bâtiment de catégorie 2 qui est un bâtiment autre qu'un bâtiment transportant des passagers et qui est immatriculé ou enregistré sous le régime de la partie 2 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* à l'entrée en vigueur du présent règlement, qu'à compter du premier

Safety Certificates Regulations is renewed for the first time after the first anniversary of the day on which these Regulations come into force.

Part 3 — passenger-carrying vessels

603 (1) Sections 302 to 304 do not apply in respect of a Class 3 vessel that is a passenger-carrying vessel and that was registered or listed under Part 2 of the *Canada Shipping Act, 2001* on the day on which these Regulations come into force until the first anniversary of the day on which the vessel's first safety certificate issued under the *Vessel Safety Certificates Regulations* is renewed for the first time after the day on which these Regulations come into force.

Part 3 — non-passenger-carrying vessels

(2) Sections 302 to 304 do not apply in respect of a Class 3 vessel that is not a passenger-carrying vessel and that was registered or listed under Part 2 of the *Canada Shipping Act, 2001* on the day on which these Regulations come into force until the first anniversary of the day on which the vessel's first safety certificate issued under the *Vessel Safety Certificates Regulations* is renewed for the first time after the first anniversary of the day on which these Regulations come into force.

Part 4 — passenger-carrying vessels of more than 15 gross tonnage

604 (1) Sections 402 to 407 do not apply in respect of a Class 4 vessel of more than 15 gross tonnage that is a passenger-carrying vessel and that was registered or listed under Part 2 of the *Canada Shipping Act, 2001* on the day on which these Regulations come into force until the first anniversary of the day on which the vessel's first safety certificate issued under the *Vessel Safety Certificates Regulations* is renewed for the first time after the day on which these Regulations come into force.

Part 4 — non-passenger-carrying vessels of more than 15 gross tonnage

(2) Sections 402 to 407 do not apply in respect of a Class 4 vessel of more than 15 gross tonnage that is not a passenger-carrying vessel and that was registered or listed under Part 2 of the *Canada*

anniversaire du premier renouvellement du premier certificat de sécurité du bâtiment délivré en vertu du *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment* suivant le premier anniversaire de l'entrée en vigueur du présent règlement.

Partie 3 — bâtiments transportant des passagers

603 (1) Les articles 302 à 304 ne s'appliquent, à l'égard d'un bâtiment de catégorie 3 qui est un bâtiment transportant des passagers et qui est immatriculé ou enregistré sous le régime de la partie 2 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* à l'entrée en vigueur du présent règlement, qu'à compter du premier anniversaire du premier renouvellement du premier certificat de sécurité du bâtiment délivré en vertu du *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment* suivant la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

Partie 3 — bâtiments autres que les bâtiments transportant des passagers

(2) Les articles 302 à 304 ne s'appliquent, à l'égard d'un bâtiment de catégorie 3 qui est un bâtiment autre qu'un bâtiment transportant des passagers et qui est immatriculé ou enregistré sous le régime de la partie 2 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* à l'entrée en vigueur du présent règlement, qu'à compter du premier anniversaire du premier renouvellement du premier certificat de sécurité du bâtiment délivré en vertu du *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment* suivant le premier anniversaire de l'entrée en vigueur du présent règlement.

Partie 4 — bâtiments transportant des passagers d'une jauge brute de plus de 15

604 (1) Les articles 402 à 407 ne s'appliquent, à l'égard d'un bâtiment de catégorie 4 qui est un bâtiment transportant des passagers d'une jauge brute de plus de 15 et qui est immatriculé ou enregistré sous le régime de la partie 2 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* à l'entrée en vigueur du présent règlement, qu'à compter du premier anniversaire du premier renouvellement du premier certificat de sécurité du bâtiment délivré en vertu du *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment* suivant la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

Partie 4 — bâtiments autres que les bâtiments transportant des passagers d'une jauge brute de plus de 15

(2) Les articles 402 à 407 ne s'appliquent, à l'égard d'un bâtiment de catégorie 4 qui est un bâtiment autre qu'un bâtiment transportant des passagers d'une jauge brute de plus de 15 et qui est

Shipping Act, 2001 on the day on which these Regulations come into force until the first anniversary of the day of issuance of the vessel's first safety certificate issued under the *Vessel Safety Certificates Regulations* after the second anniversary of the day on which these Regulations come into force.

Part 4 — certain passenger-carrying vessels of 15 gross tonnage or less

(3) Sections 402 to 407 do not apply in respect of a Class 4 vessel of 15 gross tonnage or less that is a passenger-carrying vessel that carries more than 12 passengers and that was registered or listed under Part 2 of the *Canada Shipping Act, 2001* on the day on which these Regulations come into force until the first anniversary of the day on which the vessel's first safety certificate issued under the *Vessel Safety Certificates Regulations* is renewed for the first time after the day on which these Regulations come into force.

Part 4 — other passenger-carrying vessels and towboats of 15 gross tonnage or less

(4) Sections 402 to 407 do not apply in respect of a Class 4 vessel of 15 gross tonnage or less that is a towboat or carries 12 passengers or less and that was registered or listed under Part 2 of the *Canada Shipping Act, 2001* on the day on which these Regulations come into force until:

(a) in the case of a vessel with a length of more than 7 m, the first anniversary of the day of issuance of the certificate of registry issued under the *Vessel Registration and Tonnage Regulations* after the first anniversary of the day on which these Regulations come into force; and

(b) in the case of a vessel with a length of 7 m or less, the first anniversary of the day of issuance of the certificate of registry issued under the *Vessel Registration and Tonnage Regulations* after the second anniversary of the day on which these Regulations come into force.

Part 5 — other vessels of 15 gross tonnage or less

605 Subsection 500(2) and sections 501 and 502 do not apply in respect of a Class 5 vessel that was

immatriculé ou enregistré sous le régime de la partie 2 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* à l'entrée en vigueur du présent règlement, qu'à compter du premier anniversaire de la délivrance du premier certificat de sécurité du bâtiment délivré en vertu du *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment* suivant le deuxième anniversaire de l'entrée en vigueur du présent règlement.

Partie 4 — certains bâtiments transportant des passagers d'une jauge brute de 15 ou moins

(3) Les articles 402 à 407 ne s'appliquent, à l'égard d'un bâtiment de catégorie 4 qui est un bâtiment transportant des passagers d'une jauge brute de 15 ou moins qui transporte plus de douze passagers et qui est immatriculé ou enregistré sous le régime de la partie 2 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* à l'entrée en vigueur du présent règlement, qu'à compter du premier anniversaire du premier renouvellement du premier certificat de sécurité du bâtiment délivré en vertu du *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment* suivant la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

Partie 4 — autres bâtiments transportant des passagers et remorqueurs d'une jauge brute de 15 ou moins

(4) Les articles 402 à 407 ne s'appliquent, à l'égard d'un bâtiment de catégorie 4 qui est un bâtiment remorqueur ou transportant au plus douze passagers et qui est immatriculé ou enregistré sous le régime de la partie 2 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* à l'entrée en vigueur du présent règlement, qu'à compter :

a) dans le cas d'un bâtiment qui mesure plus de 7 m de longueur, du premier anniversaire de la délivrance du certificat de sécurité du bâtiment délivré en vertu du *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment* suivant le premier anniversaire de l'entrée en vigueur du présent règlement;

b) dans le cas d'un bâtiment qui mesure au plus 7 m de longueur, du premier anniversaire de la délivrance du certificat de sécurité du bâtiment délivré en vertu du *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment* suivant le deuxième anniversaire de l'entrée en vigueur du présent règlement.

Partie 5 — autres bâtiments d'une jauge brute de 15 ou moins

605 La partie 5 ne s'applique, à l'égard d'un bâtiment de catégorie 5 qui est immatriculé ou

registered or listed under Part 2 of the *Canada Shipping Act, 2001* on the day on which these Regulations come into force until the third anniversary of the day on which these Regulations come into force.

Foreign vessels not subject to SOLAS

606 Subsection 6(2) does not apply on the day on which these Regulations come into force until the first anniversary of the day on which these Regulations come into force.

Consequential Amendment to the Administrative Monetary Penalties and Notices (CSA 2001) Regulations

607 Part 12 of the schedule to the *Administrative Monetary Penalties and Notices (CSA 2001) Regulations*¹ is replaced by the following:

PART 12

Violation of the Marine Safety Management System Regulations

Item	Column 1 Provision of the <i>Marine Safety Management System Regulations</i>	Column 2 Range of Penalties (\$)	Column 3 Separate Violation for Each Day
1	Paragraph 6(1)(a)	5,250 to 250,000	
2	Paragraph 6(1)(b)	5,250 to 250,000	
3	Paragraph 6(1)(c)	5,250 to 250,000	
4	Subsection 6(2)	5,250 to 250,000	
5	Section 9	525 to 10,000	
6	Paragraph 102(1)(a)	260 to 1,250	
7	Paragraph 102(1)(b)	260 to 1,250	
8	Paragraph 102(1)(c)	260 to 1,250	
9	Paragraph 102(2)(a)	525 to 10,000	
10	Paragraph 102(2)(b)	525 to 10,000	
11	Paragraph 102(2)(c)	525 to 10,000	
12	Subsection 103(1)	2,625 to 100,000	
13	Subsection 103(2)	525 to 10,000	
14	Subsection 103(3)	525 to 10,000	
15	Subsection 103(4)	525 to 10,000	
16	Subsection 103(5)	525 to 10,000	
17	Paragraph 103(6)(a)	525 to 10,000	
18	Paragraph 103(6)(b)	525 to 10,000	

¹ SOR/2008-97; SOR/2012-246, s. 1

enregistré sous le régime de la partie 2 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* à l'entrée en vigueur du présent règlement, qu'à compter du troisième anniversaire de l'entrée en vigueur du présent règlement.

Bâtiments étrangers non assujettis à SOLAS

606 Le paragraphe 6(2) ne s'applique qu'à compter du premier anniversaire de l'entrée en vigueur du présent règlement.

Modification corrélative au Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis (LMMC 2001)

607 La partie 12 de l'annexe du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis (LMMC 2001)*¹ est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 12

Violations du Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime

Article	Colonne 1 Disposition du <i>Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime</i>	Colonne 2 Barème des sanctions (\$)	Colonne 3 Violation distincte pour chacun des jours
1	alinéa 6(1)a)	5 250 à 250 000	
2	alinéa 6(1)b)	5 250 à 250 000	
3	alinéa 6(1)c)	5 250 à 250 000	
4	paragraphe 6(2)	5 250 à 250 000	
5	article 9	525 à 10 000	
6	alinéa 102(1)a)	260 à 1 250	
7	alinéa 102(1)b)	260 à 1 250	
8	alinéa 102(1)c)	260 à 1 250	
9	alinéa 102(2)a)	525 à 10 000	
10	alinéa 102(2)b)	525 à 10 000	
11	alinéa 102(2)c)	525 à 10 000	
12	paragraphe 103(1)	2 625 à 100 000	
13	paragraphe 103(2)	525 à 10 000	
14	paragraphe 103(3)	525 à 10 000	
15	paragraphe 103(4)	525 à 10 000	
16	paragraphe 103(5)	525 à 10 000	
17	alinéa 103(6)a)	525 à 10 000	
18	alinéa 103(6)b)	525 à 10 000	

¹ DORS/2008-97; DORS/2012-246, art. 1

	Column 1	Column 2	Column 3		Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Item	Provision of the <i>Marine Safety Management System Regulations</i>	Range of Penalties (\$)	Separate Violation for Each Day	Article	Disposition du <i>Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime</i>	Barème des sanctions (\$)	Violation distincte pour chacun des jours
19	Subsection 104(1)	2,625 to 100,000		19	paragraphe 104(1)	2 625 à 100 000	
20	Subsection 104(2)	2,625 to 100,000		20	paragraphe 104(2)	2 625 à 100 000	
21	Subsection 200(2)	5,250 to 250,000		21	paragraphe 200(2)	5 250 à 250 000	
22	Subsection 201(2)	5,250 to 250,000		22	paragraphe 201(2)	5 250 à 250 000	
23	Paragraph 202(1)(a)	260 to 1,250		23	alinéa 202(1)a)	260 à 1 250	
24	Paragraph 202(1)(b)	260 to 1,250		24	alinéa 202(1)b)	260 à 1 250	
25	Paragraph 202(1)(c)	260 to 1,250		25	alinéa 202(1)c)	260 à 1 250	
26	Paragraph 202(2)(a)	525 to 10,000		26	alinéa 202(2)a)	525 à 10 000	
27	Paragraph 202(2)(b)	525 to 10,000		27	alinéa 202(2)b)	525 à 10 000	
28	Paragraph 202(2)(c)	525 to 10,000		28	alinéa 202(2)c)	525 à 10 000	
29	Subsection 203(1)	2,625 to 100,000		29	paragraphe 203(1)	2 625 à 100 000	
30	Subsection 203(2)	525 to 10,000		30	paragraphe 203(2)	525 à 10 000	
31	Subsection 203(3)	525 to 10,000		31	paragraphe 203(3)	525 à 10 000	
32	Subsection 203(4)	525 to 10,000		32	paragraphe 203(4)	525 à 10 000	
33	Subsection 203(5)	525 to 10,000		33	paragraphe 203(5)	525 à 10 000	
34	Paragraph 203(6)(a)	525 to 10,000		34	alinéa 203(6)a)	525 à 10 000	
35	Paragraph 203(6)(b)	525 to 10,000		35	alinéa 203(6)b)	525 à 10 000	
36	Subsection 204(1)	2,625 to 100,000		36	paragraphe 204(1)	2 625 à 100 000	
37	Subsection 204(2)	2,625 to 100,000		37	paragraphe 204(2)	2 625 à 100 000	
38	Subsection 300(2)	5,250 to 250,000		38	paragraphe 300(2)	5 250 à 250 000	
39	Subsection 301(2)	5,250 to 250,000		39	paragraphe 301(2)	5 250 à 250 000	
40	Paragraph 302(1)(a)	260 to 1,250		40	alinéa 302(1)a)	260 à 1 250	
41	Paragraph 302(1)(b)	260 to 1,250		41	alinéa 302(1)b)	260 à 1 250	
42	Paragraph 302(1)(c)	260 to 1,250		42	alinéa 302(1)c)	260 à 1 250	
43	Paragraph 302(2)(a)	525 to 10,000		43	alinéa 302(2)a)	525 à 10 000	
44	Paragraph 302(2)(b)	525 to 10,000		44	alinéa 302(2)b)	525 à 10 000	
45	Paragraph 302(2)(c)	525 to 10,000		45	alinéa 302(2)c)	525 à 10 000	
46	Subsection 303(1)	2,625 to 100,000		46	paragraphe 303(1)	2 625 à 100 000	
47	Subsection 303(2)	525 to 10,000		47	paragraphe 303(2)	525 à 10 000	
48	Subsection 303(3)	525 to 10,000		48	paragraphe 303(3)	525 à 10 000	
49	Subsection 303(4)	525 to 10,000		49	paragraphe 303(4)	525 à 10 000	
50	Subsection 303(5)	525 to 10,000		50	paragraphe 303(5)	525 à 10 000	
51	Paragraph 303(6)(a)	525 to 10,000		51	alinéa 303(6)a)	525 à 10 000	
52	Paragraph 303(6)(b)	525 to 10,000		52	alinéa 303(6)b)	525 à 10 000	
53	Subsection 304(1)	2,625 to 100,000		53	paragraphe 304(1)	2 625 à 100 000	
54	Subsection 304(2)	2,625 to 100,000		54	paragraphe 304(2)	2 625 à 100 000	
55	Subsection 401(2)	5,250 to 250,000		55	paragraphe 401(2)	5 250 à 250 000	
56	Subsection 405(1)	2,625 to 100,000		56	paragraphe 405(1)	2 625 à 100 000	

	Column 1	Column 2	Column 3		Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Item	Provision of the <i>Marine Safety Management System Regulations</i>	Range of Penalties (\$)	Separate Violation for Each Day	Article	Disposition du <i>Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime</i>	Barème des sanctions (\$)	Violation distincte pour chacun des jours
57	Subsection 405(2)	525 to 10,000		57	paragraphe 405(2)	525 à 10 000	
58	Subsection 405(3)	525 to 10,000		58	paragraphe 405(3)	525 à 10 000	
59	Paragraph 405(4)(a)	525 to 10,000		59	alinéa 405(4)a)	525 à 10 000	
60	Paragraph 405(4)(b)	525 to 10,000		60	alinéa 405(4)b)	525 à 10 000	
61	Paragraph 406(1)(a)	260 to 1,250		61	alinéa 406(1)a)	260 à 1 250	
62	Paragraph 406(1)(b)	260 to 1,250		62	alinéa 406(1)b)	260 à 1 250	
63	Paragraph 406(1)(c)	260 to 1,250		63	alinéa 406(1)c)	260 à 1 250	
64	Paragraph 406(2)(a)	525 to 10,000		64	alinéa 406(2)a)	525 à 10 000	
65	Paragraph 406(2)(b)	525 to 10,000		65	alinéa 406(2)b)	525 à 10 000	
66	Paragraph 406(2)(c)	525 to 10,000		66	alinéa 406(2)c)	525 à 10 000	
67	Subsection 407(1)	2,625 to 100,000		67	paragraphe 407(1)	2 625 à 100 000	
68	Subsection 407(2)	2,625 to 100,000		68	paragraphe 407(2)	2 625 à 100 000	
69	Subsection 500(2)	2,625 to 100,000		69	paragraphe 500(2)	2 625 à 100 000	
70	Subsection 501(1)	260 to 1,250		70	paragraphe 501(1)	260 à 1 250	
71	Subsection 501(2)	525 to 10,000		71	paragraphe 501(2)	525 à 10 000	
72	Subsection 502(1)	2,625 to 100,000		72	paragraphe 502(1)	2 625 à 100 000	
73	Subsection 502(2)	2,625 to 100,000		73	paragraphe 502(2)	2 625 à 100 000	

Repeal

608 The *Safety Management Regulations*² are repealed.

Coming into Force

Publication

609 These Regulations come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

Abrogation

608 Le *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments*² est abrogé.

Entrée en vigueur

Publication

609 Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada*.

² SOR/98-348

² DORS/98-348

Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Registration Database)

Statutory authority

Transportation of Dangerous Goods Act, 1992

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: An internal audit of Transport Canada's (TC) Transportation of Dangerous Goods (TDG) Program in 2006, and a 2011 audit by the Office of the Commissioner of the Environment and Sustainable Development (CESD), highlighted that TC did not know who are involved in the importation, offering for transport, handling or transportation of dangerous goods (hereafter referred to as "DG activities"); did not have sufficient information to understand the risks of some products and operations, or the means to collect such information; and did not have the tools to assess risk and properly evaluate priorities for the risk-based oversight program. These findings were deemed a public safety risk. The CESD recommended that TC develop and implement a national risk-based system to prioritize its inspections of TDG Sites operated by persons involved in DG activities. Although TC has developed a system, the CESD found in 2020 that the information included in the system is either outdated or incomplete. In order to evaluate and address risks effectively within the TDG Program, TC needs current, accurate, and complete information about persons involved in the transportation of dangerous goods.

Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (base de données d'enregistrement)

Fondement législatif

Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses

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 : Une vérification interne du Programme du transport des marchandises dangereuses (PTMD) de Transports Canada (TC) en 2006 et une vérification de 2011 du Bureau du commissaire à l'environnement et au développement durable (CEDD) ont révélé que Transports Canada ne savait pas qui était impliqué dans l'importation, la présentation au transport, la manutention et le transport des marchandises dangereuses (ci-après les « activités de MD »), ne disposait pas d'informations suffisantes pour comprendre les risques de certains produits et opérations, ou les moyens de collecter ces renseignements; et ne disposait pas des outils nécessaires pour évaluer les risques et évaluer correctement les priorités du programme de surveillance axé sur les risques. Ces découvertes ont été considérées comme un risque pour la sécurité publique. Le CEDD a recommandé que TC élabore et mette en œuvre un système national fondé sur les risques afin d'établir l'ordre de priorité de ses inspections dans les lieux exploités par les personnes impliquées dans les activités de MD (sites de TMD). TC avait élaboré système, mais le CEDD a constaté en 2020 que l'information de ce système était soit périmée soit incomplète. Pour évaluer et prendre en charge efficacement les risques dans le cadre du PTMD, Transports Canada a besoin de renseignements à jour, précis et complets sur les participants au transport des marchandises dangereuses.

Description: This regulatory proposal would introduce the following requirements to the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* (TDGR):

- require that persons who import, offer for transport, handle or transport dangerous goods be registered in a new registration database when applicable; and
- require that all registered persons provide administrative information and information concerning the dangerous goods and operations being conducted at their respective TDG Site.

Rationale: The registration requirements would respond to the issues highlighted in the CESD reports by ensuring that TC is provided accurate and current data about those involved in the transportation of dangerous goods in Canada as well as the nature and volume of dangerous goods involved in DG activities.

The proposed amendments would result in a present value total cost of \$12.39 million for persons involved in DG activities and \$2.67 million to the Government of Canada between 2022 and 2031. Overall, the proposed amendments would provide more information about TDG Sites that are currently known, and identify TDG Sites that are unknown to TC. This information would be used to conduct broader risk analysis with the intention of better informing decision-making, enhancing the efficiency of TC's existing oversight framework and promoting compliance; all of which would help reduce the likelihood or the severity of incidents on TDG Sites and better protect employees conducting DG activities and Canadians at large. Even though these benefits are not quantified or monetized due to lack of data, they are expected to outweigh the monetized costs of the proposed amendments.

Description : Le projet de règlement introduirait les dispositions suivantes dans le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (RTMD) :

- exiger que les personnes qui importent, présentent au transport, manutentionnent ou transportent des marchandises dangereuses soient inscrites dans une nouvelle base de données d'enregistrement lorsqu'applicable;
- exiger que toutes les personnes inscrites fournissent des renseignements administratifs sur les opérations et les marchandises dangereuses de leurs sites de TMD respectifs.

Justification : Les exigences en matière d'enregistrement seraient la solution apportée aux problèmes mis en évidence dans les rapports du CEDD en veillant à ce que TC obtienne des données précises des données précises et à jour sur les personnes impliquées dans le transport des marchandises dangereuses au Canada, ainsi que sur la nature et le volume des marchandises impliquées dans les activités de MD en question.

Les modifications proposées seraient en valeur actualisée d'un coût total de 12,39 millions de dollars pour les personnes impliquées dans les activités de MD et de 2,67 millions pour le gouvernement du Canada entre 2022 et 2031. Dans l'ensemble, elles nous fourniraient plus de renseignements sur les sites de TMD connus à ce jour et identifieraient les sites de TMD qui restent aujourd'hui inconnus de TC. Cette information élargirait l'analyse des risques pour mieux éclairer la prise de décisions, rendrait plus efficace le cadre de surveillance en place et favoriserait la conformité, autant de facteurs qui aideraient à réduire la probabilité ou la gravité des incidents aux sites de TMD et à protéger les employés appelés à mener des activités de MD et les Canadiens en général. Même si ces avantages ne sont pas quantifiés ou monétisés en raison du manque de données, ils devraient l'emporter sur les coûts monétisés des modifications proposées.

Issues

Audit recommendations still not addressed

Concerns were raised in an internal TC audit in 2006, as well as in audit reports from the CESD in 2011 and 2020, regarding TC's lack of knowledge of Canada's transportation of dangerous goods regulated community. The initial audit identified a need for TC to implement a national risk-based inspection program that would enable better prioritization of inspections to allow TC to focus on higher-risk Sites. The TDG Program uses a risk-based system for inspections. Risk scores for each Site are calculated using basic information about the Site (e.g. UN number, types of

Enjeux

Recommandations des vérificateurs encore sans suite

Des préoccupations ont été soulevées dans une vérification interne de TC en 2006, ainsi que dans les rapports de vérification de 2011 et 2020 du CEDD, au sujet du manque de connaissances de TC sur le milieu réglementé du transport des marchandises dangereuses au Canada. La vérification initiale a fait voir la nécessité pour TC de mettre en œuvre un programme national d'inspection fondé sur les risques et capable de mieux établir la priorité des inspections, pour lui permettre de se concentrer sur les sites à haut risque. Le PTMD applique un régime d'inspection

dangerous goods involved in DG activities, location, and compliance history) and these scores are used to help determine a Site's priority for inspection (i.e. the higher the risk score, the higher the priority for inspection). While the CESD acknowledged in its 2020 audit that TC had developed an inspection program, the CESD concluded that TC still did not have a complete and accurate picture of its transportation of dangerous goods regulated community and that the information on many TDG Sites was incomplete, inaccurate and/or out-of-date. This lack of reliable data results in improper risk scores being assigned to TDG Sites, which undermines the effectiveness of the TDG Program.

Inaccurate and out-of-date information

The actual number of TDG Sites operating in Canada, and related information on their operations, is currently unknown. To date, TC has collected information on approximately 19,600 TDG Sites. However, it is likely that this number does not represent the actual number of TDG Sites operating in Canada, as there is currently no requirement for stakeholders involved in the transportation of dangerous goods to identify and register themselves or their Sites with TC. It is estimated that there are anywhere from 42,000 to 82,000 TDG Sites operating across Canada. As a result of having no regulated way to collect data on TDG Sites in a standardized manner, or to account for all TDG Sites in Canada, any information gathered to date has been obtained through a patchwork of data sources, public complaints, and inspection reports, leaving room for inaccuracies, duplications, and out-of-date information. This patchwork method for gathering information about TDG Sites is insufficient to provide inspectors with the information needed to determine whether a TDG Site should be prioritized for inspection. A registration database would assist in identifying previously unknown Sites, as well as in collecting basic information on previously known and new Sites so that TC can develop a risk score and appropriately prioritize the new Site for inspection. Depending on how many new Sites are identified through the registration database and the risk-level to public safety in the event of a release of dangerous goods on those Sites, TC may need to reassess inspection cycles (frequency of inspections) based on existing inspection resources.

Risk to public safety

According to the CESD, without a comprehensive understanding of its regulated community, TC does not have a consistent way to measure the effectiveness of inspections

fondé sur les risques. Les cotes de risques sont calculées pour les divers sites à l'aide de renseignements de base liés au site (numéros UN, types de marchandises dangereuses impliquées dans les activités de MD, lieux, antécédents de conformité, etc.). Ces valeurs sont utilisées pour aider à déterminer la priorité d'un site à des fins d'inspection (plus s'élève la cote de risque, plus grande est la priorité). S'il convenait dans sa vérification de 2020 que TC s'était doté d'un programme d'inspection, le CEDD a quand même conclu que TC ne disposait pas d'un tableau complet et précis du milieu réglementé du transport des marchandises dangereuses et que l'information disponible sur un grand nombre de sites de TMD était incomplète, inexacte et/ou périmée. Ce manque de données fiables fait que de mauvaises cotes de risque sont attribuées aux sites de TMD, ce qui nuit à l'efficacité du PTMD.

Renseignements inexacts et périmés

À l'heure actuelle, on ignore le nombre réel de sites de TMD exploités au Canada et les données sur leurs opérations actuellement sont inconnues. À ce jour, TC a recueilli des renseignements sur environ 19 600 sites de TMD. Toutefois, il est probable que ce nombre ne représente pas le nombre réel de sites exploités au Canada, car il n'y a actuellement aucune obligation pour les intervenants impliqués dans le transport de marchandises dangereuses de s'identifier et de s'enregistrer ou d'enregistrer leurs sites auprès de TC. Selon les estimations, le Canada compterait de 42 000 à 82 000 de ces sites en activité. Comme il n'y a pas de façon prescrite pour recueillir des données sur les sites de TMD, ni pour prendre en compte l'ensemble de ces sites au pays, tous les renseignements obtenus à ce jour ont été obtenus par une mosaïque de sources de données, de plaintes du public et de rapports d'inspection, laissant place à des inexactitudes, des doublons et des renseignements obsolètes. Cette méthode disparate de collecte d'informations sur les sites de TMD ne suffit pas à fournir aux inspecteurs les renseignements dont ils ont besoin pour évaluer les priorités d'inspection des sites de TMD. Une base de données d'enregistrement aiderait à identifier des sites jusque-là inconnus et permettrait de recueillir des données de base sur les sites de TMD déjà connus ainsi que les nouveaux, de sorte que TC puisse établir ses cotes de risques à la sécurité publique lors d'un éventuel rejet de marchandises dangereuses et de prioriser de manière appropriée les nouveaux sites pour inspection. Selon le nombre de nouveaux sites dont ferait état la base de données d'enregistrement et le degré de risque que présentent ces sites, TC pourrait avoir à réévaluer ses cycles d'inspection (en fréquence) en tenant compte des ressources dont il dispose pour inspecter.

Risques pour la sécurité publique

Selon le CEDD, sans une compréhension globale de sa communauté réglementée, TC n'a pas de moyen cohérent de mesurer l'efficacité des inspections pour prévenir les

at preventing violations, non-compliance, or transportation of dangerous goods incidents.

Between 2009 and 2021, TC was notified of approximately 2,500 reportable on-site dangerous goods incidents and only 84 of them happened on a Site included in TC's oversight system. In other words, 96.6% of these reported incidents occurred on Sites that were unknown to TC and, therefore, uninspected.

Although the types of incidents occurring at unknown Sites vary, they can still result in devastating impacts. Some examples of such devastating incidents include (i) in 1990, a chlorine (UN1017) release from a rail tank car in Hinton, Alberta, caused 20 injuries ranging from moderate to severe; (ii) in 2016, an explosion of a tank containing residue of petroleum crude oil (U1267) in Red Deer, Alberta, caused one fatality; and (iii) in 2018, a release of organic peroxide (UN3109) in Surrey, British Columbia, resulted in Site evacuation, five minor injuries and seven moderate injuries. Inspecting TDG Sites and enforcing TDG requirements are some ways that TC can mitigate the likelihood of such incidents occurring. Not having information on these Sites prevents TC from proactively addressing potential risks and undermines efforts to protect public safety.

Background

Minister of TC, pursuant to the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992* (TDG Act), is responsible for regulating the transportation of dangerous goods. The TDG Act and the TDGR prescribe the requirements for the transportation of dangerous goods, including proper classification and transportation in proper means of containment in accordance with applicable standards. The TDG Program promotes public safety in the transportation of dangerous goods by all modes of transport in Canada (rail, air, marine and road). The TDG Program maintains a regulatory and risk-based oversight regime that supports public safety, economic growth, and innovation.

TC's risk-based approach to oversight is supported by a yearly oversight plan called the National Oversight Plan (NOP). The purpose of this plan is to ensure that TDG inspection resources are efficiently and effectively used to promote safety. The NOP considers a variety of factors when determining the frequency of inspections at a TDG Site. Site characteristics, including population density near the Site, number of transportation modes (e.g. truck, train), and the risk that the dangerous good itself poses should there be an incident, all form part of the TDG Program's risk algorithm. This risk algorithm informs TC how frequently a TDG Site should be inspected.

infractions, la non-conformité ou les incidents liés au transport de marchandises dangereuses.

De 2009 à 2021, TC s'est vu signaler quelque 2 500 incidents déclarables dans des sites de TMD et seulement 84 d'entre eux se sont produits sur un site inclus dans le système de surveillance de TC. En d'autres termes, 96,6 % des incidents signalés se sont produits sur des sites inconnus de TC et donc non inspectés.

Bien que les types d'incidents survenant sur des sites inconnus varient, ils peuvent toujours avoir des effets dévastateurs. Voici quelques exemples d'incidents dévastateurs : (i) en 1990, un rejet de chlore (UN1017) d'un wagon-citerne à Hinton (Alberta) a causé 20 lésions allant de modérées à graves; (ii) en 2016, l'explosion d'une citerne contenant des résidus de pétrole brut (UN1267) à Red Deer (Alberta) a fait un mort; (iii) en 2018, un rejet de peroxyde organique (UN3109) à Surrey (Colombie-Britannique) a entraîné l'évacuation des lieux et causé des blessures légères et sept lésions modérées. L'inspection des sites et le contrôle de conformité au TMD sont des moyens dont dispose TC pour atténuer la probabilité que de tels incidents se produisent. Le manque de renseignements sur les sites empêche TC de s'attaquer proactivement aux risques potentiels et mine les efforts en matière de sécurité publique.

Contexte

Par la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* (Loi sur le TMD), le ministre de TC est chargé de réglementer le transport des marchandises dangereuses. La Loi sur le TMD et le RTMD énoncent les exigences applicables au transport des marchandises dangereuses, et notamment à la classification et au transport dans des contenants appropriés et conformes aux normes applicables. Le PTMD valorise la sécurité publique dans l'acheminement des marchandises dangereuses par tous les moyens de transport au pays (ferroviaire, aérien, maritime et routier). Il maintient un régime de réglementation et de surveillance qui favorise la sécurité publique, la croissance économique et l'innovation.

L'approche retenue par TC en matière de surveillance s'appuie sur un plan annuel appelé Plan national de surveillance (PNS). Le but avec ce plan est de s'assurer que les ressources d'inspection TMD sont mises au service de la sécurité en toute efficacité et efficacité. Le PNS tient compte de divers facteurs au moment de régler la fréquence des inspections de sites de TMD. Les caractéristiques des sites avec la densité de la population à proximité, le nombre de moyens de transport (camion, train, etc.) et le risque que présentent les marchandises en cause en cas d'incident, voilà autant d'éléments de l'algorithme des risques du PTMD. Cet algorithme indique à TC à quelle fréquence les sites de TMD doivent être inspectés.

To enhance the safe and secure transportation of dangerous goods, the TDG Program requires knowledge of its regulated entities, and their related dangerous goods activities (e.g. volume of dangerous goods involved in DG activities), to inform the development of its risk-based approach to oversight.

Objective

The objective of the proposed amendments is to reduce or eliminate information gaps that undermine TC's ability to administer and enforce transportation of dangerous goods requirements effectively. The proposed amendments would help TC ensure that transportation of dangerous goods requirements are administered and enforced consistently and appropriately according to risk across the transportation sector, which in turn may reduce the likelihood and severity of incidents and accidents involving the transportation of dangerous goods. The proposed amendments would also serve to address the CESD's recommendation in 2020 to strengthen the existing risk-based inspection program.

Description

The proposed amendments to the TDGR would introduce new requirements for persons to register themselves and their TDG Sites with a new online registration database administered by TC, and to provide data related to their transportation of dangerous goods activities at those Sites. This registration database would create a reliable and comprehensive inventory of Sites where the transportation of dangerous goods occurs, providing TC with a more comprehensive picture of activities involving dangerous goods taking place across the country, including at Sites that are currently unknown to TC. Further, the registration database would support TC's risk-based analyses and risk scoring, which would help TC to prioritize Sites for inspection.

Registration requirement

The information collected would be limited and specific to what would directly contribute to achieving the objective for this regulatory amendment, which is to amass a reliable and comprehensive inventory of TDG stakeholders and Sites where the transportation of dangerous goods is taking place, in order to strengthen risk-based oversight. Subject to certain exemptions, all persons that import, offer for transport, handle or transport dangerous goods at a TDG Site in Canada would be required to register in the registration database. Pursuant to the TDGR, exemptions to registration in the database would be permitted as per the following examples:

Pour rendre plus sûr et sécuritaire le transport des marchandises dangereuses, le PTMD exige une connaissance des entités réglementées et de leurs activités en ce qui concerne les marchandises dangereuses (volumes impliqués dans les activités de MD, etc.), de manière à éclairer l'adoption d'une approche fondée sur les risques en matière de surveillance.

Objectif

L'objectif des modifications proposées est de réduire ou d'éliminer les lacunes en matière d'information qui nuisent à la capacité de TC d'administrer et d'appliquer efficacement les exigences en matière de transport de marchandises dangereuses. Les modifications proposées aideraient TC à s'assurer que les exigences en matière de transport de marchandises dangereuses sont administrées et appliquées de manière cohérente et appropriée en fonction du risque dans l'ensemble du secteur des transports, ce qui pourrait réduire la probabilité et la gravité des incidents et des accidents impliquant le transport de marchandises dangereuses. Les modifications proposées serviraient également à donner suite à la recommandation du CEDD en 2020 de renforcer le programme d'inspection actuel fondé sur les risques.

Description

Les modifications proposées au RTMD introduiraient de nouvelles exigences pour que les personnes s'inscrivent et enregistrent leurs sites TMD auprès d'une nouvelle base de données d'inscription en ligne administrée par TC, et qu'elles fournissent des données relatives à leurs activités de transport de marchandises dangereuses sur ces sites. Cette base de données d'enregistrement créerait un inventaire fiable et complet des sites où se déroule le transport de marchandises dangereuses, fournissant à TC un tableau plus complet des activités impliquant des marchandises dangereuses qui se déroulent dans tout le pays, y compris sur des sites qui sont actuellement inconnus de TC. De plus, la base de données d'inscription soutiendrait les analyses fondées sur les risques et la notation des risques de TC, ce qui aiderait TC à prioriser les sites à inspecter.

Exigence d'enregistrement

Les renseignements recueillis seraient limités et spécifiques à ce qui contribuerait directement à l'atteinte de l'objectif du TMD pour cette modification réglementaire, qui est de constituer un inventaire fiable et complet des intervenants du TMD et des sites où se déroule le transport de marchandises dangereuses, afin de renforcer la surveillance fondée sur les risques. Sous réserve de certaines exemptions, toutes les personnes impliquées dans les activités de MD à un site de TMD au Canada seraient tenues de s'inscrire dans la base de données d'inscription. Conformément au RTMD, les dispenses d'enregistrement dans la base de données seraient autorisées selon les exemples suivants :

Exemption 1: A person¹ who imports, offers for transport, handles, or transports dangerous goods under any of the Special Cases listed under Part 1 of the TDGR other than:

- Section 1.16 – 500 kg Gross Mass Exemption; and Section 1.22 – 3,000 kg Gross Mass Farm Retail Exemption.

Exemption 2: A person who imports, offers for transport, handles, or transports dangerous goods exempted under a special provision in Schedule 2 of the TDGR;

Exemption 3: A person who imports, offers for transport, handles, or transports selected lower risk dangerous goods (for example, retail stores, mail services and courier companies);

Exemption 4: A person conducting cross border movements that does not have a headquarters or operate a TDG Site in Canada;

Exemption 5: Foreign carriers operating cross-border movements that do not have headquarters or own a Site in Canada where transport activities take place;

Exemption 6: A person operating one or multiple oil wells; and

Exemption 7: A self-employed commercial truck owner operator who imports, offers for transport, handles, or transports dangerous goods within Canada.

The proposed Regulations take a risk-based approach that considers the specific commodities involved in DG activities and their quantities, the size and scope of an operation, practical realities (such as whether or not a person transports goods to/from a Site or for personal use or commercial), and administrative burden.

Introduction of new definition

The proposed amendments would introduce a definition of “Site” into the new Part 17 of the TDGR to indicate that a Site is a place where dangerous goods are imported, offered for transport, handled or transported, but does not include a means of transport². In cases where a building or premises are contained within a larger facility, such

¹ Person as defined in the TDG Act: an individual or an organization.

² Examples of means of transport are vessels, trains or trucks.

Exemption 1 : Une **personne**¹ qui importe, présente au transport, manutentionne ou transporte des marchandises dangereuses dans l’un des cas particuliers énumérés dans la partie 1 du RTMD autre que :

- article 1.16 — Exemption relative à une masse brute de 500 kg;
- article 1.22 — Exemption relative à une masse brute de 3 000 kg pour la vente au détail.

Exemption 2 : Une personne qui importe, présente au transport, manutentionne ou transporte des marchandises dangereuses exemptées en vertu d’une disposition spéciale de l’annexe 2 du RTMD;

Exemption 3 : Une personne qui importe, présente au transport, manutentionne ou transporte des marchandises dangereuses spécifiques à faible risque (par exemple, les magasins de détail, les services postaux et les entreprises de messagerie);

Exemption 4 : Une personne effectuant des mouvements transfrontaliers qui n’a pas de siège social ou n’exploite pas de site de TMD au Canada;

Exemption 5 : Transporteurs étrangers assurant un acheminement transfrontalier, n’ayant pas leur siège au Canada et n’étant pas propriétaires ou exploitants d’un site de TMD au Canada;

Exemption 6 : Une personne exploitant un ou plusieurs puits de pétrole; et

Exemption 7 : Propriétaires-exploitants de camions indépendants ou autonomes qui importent, présentent au transport, manutentionnent ou transportent des marchandises dangereuses.

Le projet de règlement adopte une approche fondée sur les risques qui tient compte des marchandises particulières impliquées dans les activités de MD et de leurs quantités, de la taille et de la portée d’une opération, des réalités pratiques (comme le fait qu’une personne transporte ou non des marchandises vers/depuis un site ou pour un usage personnel ou commercial) et la charge administrative.

Introduction d’une nouvelle définition

Les modifications proposées introduiraient une définition de « site » dans la nouvelle partie 17 du RTMD pour indiquer qu’il s’agit d’un lieu où des marchandises dangereuses sont importées, présentées au transport, manutentionnées ou transportées, mais sans que les moyens de transport² soient inclus. Là où un bâtiment ou un local se

¹ Personne au sens de la Loi sur le TMD : un individu ou une organisation.

² Les navires, les trains et les camions sont autant d’exemples de moyens de transport.

as a port or airport, the Site would be the building or premises itself and not the larger facility, unless the Site and the facility are the same.

Marine

For marine transport, the definition of Site includes locations where dangerous goods are being loaded and unloaded but would not include a warehouse or a vessel, even if docked at the port. A common-use terminal would be registered as a Site. For ports where there is no terminal, the port would be registered as the Site.

Air

In the context of air transportation, since dangerous goods are loaded onto and unloaded from aircraft at a company's respective common-use cargo terminal, the location that would be registered would be associated with the cargo terminal. For smaller airports with no distinct cargo terminal, the airport would be registered as a Site. In these cases, any road vehicle (such as aircraft refuellers) or aircraft sitting at the airport would not be considered as Sites. In addition, warehouses storing dangerous goods to be used by the airport would not have to be registered as Sites as this type of storage would not be considered as in transport³ as per the TDGR.

Rail

For rail transport, Sites would include any rail terminal that receives dangerous goods to be loaded on a train as well as any Site where dangerous goods are offloaded from a train and transferred to another means of transport. Sites would also include rail yards where rail cars are coupled into a train. Warehouses where dangerous goods are stored (not in transport) and sidetracks⁴ do not fall under the scope of Site.

Consignor

A consignor of dangerous goods would have to register locations where DG activities are conducted for transportation. For example, a chemical company would need to register any Site where dangerous goods are prepared for and offered for transport.

Petroleum producers

For the oil and gas industry, Sites would be the terminals, refineries, and distribution centres where DG activities are conducted with the intent of being transported. Extraction premises, such as wells and well pads, and

situé dans une installation plus grande comme un port ou un aéroport, le site serait le bâtiment ou le local en question et non l'installation, à moins que les deux ne se confondent.

Transport maritime

Dans le cas du transport maritime, la définition de site comprend les lieux où des marchandises dangereuses sont chargées et déchargées sans que les entrepôts et les navires soient inclus, même s'ils sont à quai. Un terminal d'usage commun figurerait comme site. Dans le cas des ports sans terminal, le port même serait enregistré comme site.

Transport aérien

Dans le contexte du transport aérien, comme les marchandises dangereuses sont chargées et déchargées au terminal de fret d'usage commun d'une entreprise, le site enregistré serait ce terminal. Dans le cas des petits aéroports sans terminal de fret distinct, l'aéroport serait enregistré comme site. Dans ce cas, tout véhicule routier (avitaillieur, par exemple) ou tout aéronef stationné à l'aéroport ne serait pas enregistré à ce titre. Enfin, les entrepôts de marchandises dangereuses utilisées par l'aéroport n'auraient pas à figurer comme sites, car ce type d'entreposage n'est pas considéré comme en transport³ selon le RTMD.

Transport ferroviaire

Dans le cas du transport ferroviaire, un site serait tout terminal ferroviaire recevant des marchandises dangereuses à charger dans un train avec tout lieu de déchargement et de transfert modal de telles marchandises. On inclurait à titre de sites les cours de triage où les wagons sont attelés aux trains. Les entrepôts de marchandises dangereuses et les embranchements de service⁴, pour leur part, ne seraient pas considérés comme des sites.

Expéditeur

L'expéditeur de marchandises dangereuses devrait enregistrer les emplacements où marchandises dangereuses sont impliquées dans les activités de MD pour le transport. Ainsi, une entreprise de produits chimiques enregistrerait tout lieu où des marchandises dangereuses sont préparées et disponibles pour leur acheminement.

Producteurs pétroliers

Pour l'industrie pétrolière et gazière, les sites seraient les terminaux, les raffineries et les centres de distribution où des marchandises dangereuses sont impliquées dans les activités de MD en vue de leur transport. Les lieux

³ In transport means that a person has possession of dangerous goods for the purposes of transportation or for the purposes of storing them in the course of transportation.

⁴ A sidetrack, or siding, is a railroad track auxiliary to the main track.

³ Qualifie des marchandises dangereuses dont une personne a la possession en vue de leur transport ou de leur entreposage pendant leur transport.

⁴ Un embranchement est une voie secondaire par rapport à la voie principale.

retail premises, such as gas stations, are exempted from the regulations.

Information to provide

When registering in the database, a person would need to provide administrative information, including

- the Canada Revenue Agency (CRA) business number;
- the business name;
- the address and contact information;
- the name of a point of contact;
- the address(es) of the Site(s) where DG activities are conducted;
- the type of activity taking place at the Site (import, offer for transport, handle for purposes of transport, or transport);
- the classes and divisions of all dangerous goods; and
- the mode(s) of transport (road, rail, marine or air) involved for each Site.

For persons involved with higher risk⁵ dangerous goods the following information would also be required to be reported for each of the higher-risk dangerous goods involved in DG activities at the Site:

- the UN number;
- the Emergency Response Assistance Plan (ERAP)⁶ number of the approved ERAP;
- the quantity range in the previous year; and
- the number of consignments in the previous year.

Requirement for yearly renewal of registration

A person would have to renew their registration in the database annually and, in so doing, would be required to review and update all the information in the database, as needed, for each Site.

d'extraction (puits, plateformes d'exploitation, etc.) et de vente au détail (stations-service, etc.) sont exemptés de la réglementation.

Renseignements à fournir

Au moment de s'inscrire à la base de données, la personne devra fournir des renseignements administratifs comme les suivants :

- numéro d'entreprise de l'Agence du revenu du Canada (ARC);
- nom de l'entreprise;
- adresse et coordonnées;
- nom d'une personne-ressource;
- adresse du ou des sites où des marchandises dangereuses sont impliquées dans les activités de MD;
- type d'activité du site (importation, présentation au transport, manutention à des fins de transport ou transport);
- classes et divisions de toutes les marchandises dangereuses;
- moyen(s) de transport (routier, ferroviaire, aérien, maritime) employé(s) dans chaque site.

Pour les personnes s'occupant de marchandises dangereuses à plus grand risque⁵, les renseignements suivants seraient exigés pour chacune des marchandises visées impliquées dans les activités de MD sur le site :

- numéro UN;
- numéro du plan d'intervention d'urgence (PIU)⁶ approuvé;
- plage des quantités l'année précédente;
- nombre d'envois l'année précédente.

Exigences de renouvellement annuel d'enregistrement

La personne devrait renouveler son inscription à la base de données chaque année et, ce faisant, passer en revue et mettre à jour tous les renseignements, s'il y a lieu, pour chaque site.

⁵ Dangerous goods considered higher risk are dangerous goods referred to in section 1.4.3.1.2 of the UN Recommendations, subsection 456(1) of the Explosives Regulations, 2013 or section 7.2 of the TDGR. Some examples are ammonium nitrate, potassium chlorate and chlorine gas.

⁶ An ERAP describes what to do in the event of a release or anticipated release of certain higher-risk dangerous goods while they are in transport. Each plan is specific to certain dangerous goods modes of transport (air, rail, road or marine).

⁵ Les marchandises dangereuses considérées comme à plus grand risque sont celles mentionnées dans l'article 1.4.3.1.2 des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses de l'ONU, le paragraphe 456 (1) du *Règlement de 2013 sur les explosifs* et l'article 7.2 du RTMD. Mentionnons comme exemples le nitrate d'ammonium, le chlorate de potassium et le chlore gazeux.

⁶ Le PIU décrit ce qui doit se faire en cas de rejet ou rejet appréhendé de certaines marchandises dangereuses à plus grand risque au cours de leur transport. Les divers plans traitent de différents moyens de transport de ces marchandises (aérien, ferroviaire, routier et maritime).

Information that would need to be confirmed or updated annually for each Site includes the following:

- administrative information;
- mode of transport;
- classes and divisions of dangerous goods; and,
- specific activities (importing, offering for transport, handling or transporting) that were undertaken in the previous year.

Information that would need to be confirmed or updated annually for each Site where DG activities are conducted on higher-risk dangerous goods, for each higher-risk dangerous good, includes the following:

- UN number;
- ERAP number;
- quantity range; and,
- annual number of consignments.

How to register

The registration database application would be made available to persons online through TC's website on tc.canada.ca on the day these regulations are published in *Canada Gazette*, Part II.

A registration would be deemed complete when all required fields, based on the type of dangerous goods involved in DG activities, have been filled out, the profile saved and sent in the application database, and a confirmation message from TC has been received.

Requirement to update the information

Persons would be required to maintain up-to-date information in the registration database by providing updates within 30 calendar days of a change related to their administrative information (e.g. CRA business number or name), addresses (headquarters or Sites), contact information, classes of dangerous goods or mode of transportation.

Transitional period

Persons already involved in DG activities at the time of the coming into force of the proposed amendments, which would be on the day of their publication in the *Canada Gazette*, Part II, would have one year after the coming into force date to complete their registration in the database.

Persons who start their operations after the coming into force of the proposed amendments would have 90 days after starting their DG activities to provide their administrative information, and would be required to make

Voici les renseignements qui devraient être confirmés ou mis à jour annuellement pour chaque site :

- renseignements administratifs;
- moyens de transport;
- classes et divisions de marchandises dangereuses;
- activités (importation, présentation au transport, manutention ou transport) qui ont été entreprises l'année précédente.

Les renseignements qui devraient être confirmés ou mis à jour chaque année pour chaque site impliqué dans les activités de MD de marchandises dangereuses à plus grand risque, ainsi que pour chaque marchandise dangereuse à plus grand risque, sont les suivants :

- numéro UN;
- numéro PIU;
- plage des quantités;
- nombre annuel d'envois.

Comment s'inscrire

L'application de la base de données d'enregistrement serait mise en ligne à la disposition des intéressés à l'adresse tc.canada.ca du site Web de TC.

L'inscription serait jugée complète lorsque toutes les zones d'information obligatoire selon la nature des marchandises dangereuses impliquées dans les activités de MD seraient remplies, que le profil aurait été sauvegardé et transmis à la base de données de l'application et qu'un message de confirmation aurait été reçu de TC.

Exigence de mise à jour des renseignements

Les personnes seraient tenues de mettre à jour les renseignements de la base de données d'enregistrement dans les 30 jours civils suivant un changement dans leurs renseignements administratifs (nom ou numéro d'entreprise de l'ARC), les adresses (siège social ou site), les coordonnées de la personne-ressource, les classes de marchandises dangereuses et les moyens de transport.

Période de transition

Les personnes qui mènent déjà des activités de MD au moment de l'entrée en vigueur des modifications proposées, soit le jour de leur publication dans la partie II de la *Gazette du Canada*, auraient un an après la date d'entrée en vigueur pour compléter leur inscription dans la base de données.

Les personnes qui commenceraient leurs activités après l'entrée en vigueur des modifications proposées auraient 90 jours après le début de leurs activités de MD pour fournir leurs renseignements administratifs et seraient tenues

a renewal 365 days after their initial registration is completed.

Privacy

Personal information⁷ collected under the registration database would be protected under the authority of the *Privacy Act*. The *Privacy Act* allows a government institution, such as TC, to refuse to disclose personal information to a third party, as per section 26 of the *Privacy Act*. Any personal information that would be provided to TC would only be used and disclosed by TC in accordance with the *Privacy Act*.

Regulatory development

Consultation

Extensive consultations were carried out on the proposed amendments.

TC first held consultations with stakeholders between February and April 2018. The findings from these consultations were summarized in a “What We Heard” report and released to the General Policy Advisory Council (GPAC) in November 2018. Following a review of the “What We Heard” report, GPAC members expressed additional concerns. In response to the feedback received from GPAC members, a second round of consultations was held in January 2019 to better understand the concerns raised. The results of the second round of consultations were presented to GPAC in January 2020.

Following the January 2020 presentation to GPAC, 15 one-on-one consultations were held in spring 2020, to provide stakeholders an opportunity to explain how the proposed amendments may impact their businesses and/or business sector. Based on these consultations, TC amended its policy approach to address concerns raised where feasible. TC’s final policy approach was supported by GPAC in June 2020.

de faire un renouvellement 365 jours après la fin de leur inscription initiale.

Protection des renseignements personnels

Les renseignements personnels⁷ recueillis dans la base de données d’enregistrement seraient protégés par la *Loi sur la protection des renseignements personnels*. L’article 26 de cette loi permet à une institution fédérale comme TC de refuser de communiquer des renseignements personnels à un tiers. Tout renseignement personnel qui serait fourni à TC ne serait utilisé ou communiqué par celui-ci que conformément à la *Loi sur la protection des renseignements personnels*.

Élaboration de la réglementation

Consultation

De vastes consultations ont porté sur les modifications proposées.

TC a d’abord consulté les intervenants de février à avril 2018. Les résultats de ces consultations ont été résumés dans un rapport intitulé « Ce que nous avons entendu » et présentés au Conseil consultatif sur la politique générale (CCPG) en novembre 2018. À la suite de l’examen de ce document, les membres du CCPG ont exprimé d’autres préoccupations. En réaction aux commentaires reçus de ces membres, une nouvelle série de consultations a été lancée en janvier 2019 en vue de mieux comprendre les préoccupations soulevées. Les résultats de cette reprise des consultations ont été présentés au CCPG en janvier 2020.

À la suite de cette présentation, 15 consultations individuelles ont eu lieu au printemps 2020, occasion pour les intervenants d’expliquer en quoi les modifications proposées pourraient influencer sur leur entreprise ou leur secteur d’activité. Fort de ces consultations, le PTMD a modifié, après examen de la rétroaction reçue, son approche stratégique de manière à tenir compte des préoccupations soulevées dans la mesure du possible. L’approche retenue à la fin par le PTMD a été entérinée par le CCPG en juin 2020.

⁷ The *Privacy Act* protects personal information that is disclosed to a government institution. Personal information means information about an identifiable individual that is recorded in any form. Therefore, information given by a corporation concerning a contact person or an alternate would likely be considered personal information, as this is information could result in individuals being identified.

⁷ La *Loi sur la protection des renseignements personnels* protège les renseignements personnels communiqués à une institution fédérale. Cette loi définit les renseignements personnels comme des renseignements au sujet d’une personne identifiable qui sont consignés d’une façon ou d’une autre. Par conséquent, les renseignements fournis par une société concernant une personne-ressource ou un remplaçant seraient probablement considérés comme des renseignements personnels, car il s’agit de renseignements se prêtant à l’identification.

Consultations highlighted three main concerns from stakeholders, as outlined below.

1. How would the information collected by the registration database serve to minimize the risks to public safety associated with the transportation of dangerous goods?

The capacity for TC to mitigate dangerous goods incidents and better maintain public safety in the transportation of dangerous goods depends on its knowledge of who is involved in DG activities in Canada, which dangerous goods are involved, how much dangerous goods are involved and the conditions under which these DG activities are taking place. The available information TC has on TDG Sites has mainly been gathered by using a patchwork of data sources such as public complaints, and inspection reports.

TC would use the information on the new TDG Sites collected through the registration database to assess their risk to public safety and prioritize them for inspection based on risk against other TDG Sites. Having more complete information on the true population of TDG Sites for this prioritization process would allow TC to allocate inspector resources in the most effective and efficient way possible. It is expected that prioritizing inspections would help to identify and mitigate risks and thereby reduce the likelihood and damage of potential incidents.

2. What administrative burden would registration place on persons who do not presently collect the data required to register with the registration database?

Some stakeholders, across various industries, expressed concerns about the imposition of administrative burden on clients, particularly small businesses. Many stakeholders perceived these data collection and reporting requirements to have intensive resource implications. A few stakeholders noted that some of the required information for registration may not be readily available in the process of regular business operations, or that they do not have the necessary resources to provide the amount, type, or level of detail required. It was suggested that some businesses may need to hire additional staff to report on specific dangerous goods activities, which could affect their profit margins. Stakeholders also pointed out that, should the administrative burden associated with registration be too great, some may choose to stop their dangerous goods activities entirely, which would have wider implications for Canada's economy.

Les consultations menées par le PTMD ont mis en évidence trois grands sujets de préoccupations des intervenants :

1. Comment les renseignements recueillis par la base de données d'enregistrement serviraient-ils à réduire au minimum les risques pour la sécurité publique associés au transport des marchandises dangereuses?

La capacité de TC d'atténuer les incidents mettant en cause des marchandises dangereuses et de mieux maintenir la sécurité publique dans le transport des marchandises dangereuses dépend de sa connaissance des personnes impliquées dans les activités de MD au Canada, des marchandises dangereuses impliquées, de la quantité de marchandises dangereuses impliquées et des conditions dans lesquelles se déroulent ces activités. L'information que TC possède sur les sites TMD a été principalement recueillie à l'aide d'une mosaïque de sources de données telles que les plaintes du public et les rapports d'inspection.

TC utiliserait les renseignements sur les nouveaux sites de TMD recueillis par l'intermédiaire de la base de données d'enregistrement pour évaluer leur risque pour la sécurité publique et les classer par ordre de priorité en vue d'une inspection en fonction du risque par rapport aux autres sites de TMD. Le fait d'avoir des renseignements plus complets sur la population réelle des sites de TMD pour ce processus d'établissement des priorités permettrait à TC d'affecter les ressources d'inspecteurs de la manière la plus efficace et la plus efficiente possible. On s'attend à ce que la priorisation des inspections aide à identifier et à atténuer les risques et ainsi à réduire la probabilité et les dommages d'incidents potentiels.

2. Quel fardeau administratif imposerait l'enregistrement aux personnes, en particulier aux petites entreprises et aux personnes qui ne recueillent pas actuellement les données requises pour s'inscrire à la base de données?

Certains intervenants de diverses industries se sont dits préoccupés par la faisabilité de la mise en œuvre d'une base de données d'enregistrement qui imposerait un fardeau administratif supplémentaire aux clients, en particulier aux petites entreprises. Nombre d'entre eux estimaient que ces exigences en matière de collecte de données et de production de rapports avaient de fortes répercussions sur les ressources. Quelques-uns ont fait remarquer que certains des renseignements requis pour l'inscription pourraient ne pas être facilement accessibles dans le cadre des activités normales de l'entreprise, ou qu'eux-mêmes n'avaient pas les ressources nécessaires pour assurer la quantité, la nature ou le niveau de détail requis. On a laissé entendre que certaines entreprises pourraient devoir embaucher du personnel supplémentaire pour déclarer les activités précises liées aux marchandises dangereuses, ce qui pourrait réduire indûment leur marge de profit. Les intervenants ont également fait observer que, si le fardeau administratif de l'enregistrement était trop lourd, certains pourraient choisir de mettre fin entièrement à leurs activités liées aux

Registration would inevitably place some burden on stakeholders, who would be required to provide information on several items related to their business and transportation of dangerous goods activities. As a result of industry feedback, TC reduced the reporting requirements in the proposed amendments by limiting the required information to only what would be absolutely necessary to identify a TDG Site and evaluate the level of risk it might pose to public safety.

3. Would the registration database cause registration duplication for stakeholders who have already provided similar information to other federal and provincial government departments? Why is the information contained in these platforms not being utilized instead of developing a new database?

Stakeholders were concerned that information demands of the TDG registration database would be excessive given that some businesses are already required to provide similar information to other federal departments, provinces and territories, and in some cases, to foreign entities. The duplication of some requirements for the TDG registration database could also be problematic for businesses should discrepancies exist between what different entities requiring this information consider to be a dangerous goods site or activity. Stakeholders recommended that, to avoid duplication, TC should look to leverage information already collected by other government departments.

Multiple platforms were assessed by TC, such as those of Natural Resources Canada, Environment and Climate Change Canada, the Canadian Nuclear Safety Commission, the Canada Border Services Agency, Statistics Canada, as well as other TC platforms. Some information, such as the CRA business number, head office location, and contact phone numbers were available, but these inventories would not provide the information necessary for TC inspectors to identify TDG Sites and prioritize inspections according to the specific needs of the TDG Program. Furthermore, TC cannot use the relevant information found in these platforms as the information collected by other federal and provincial governments is governed by different policies surrounding collection, privacy, and security. The information that would be collected under the registration database would be specific to the DG activities, namely, Site address, classification of the dangerous goods, the mode of transport, the type of activities (importing, offering for transport, handling or transporting), the ERAP number as well as the number of consignments and quantities of dangerous goods.

marchandises dangereuses, ce qui aurait des répercussions plus vastes sur l'économie canadienne.

L'enregistrement imposerait inévitablement un certain fardeau aux intervenants, qui seraient tenus de fournir des renseignements sur plusieurs éléments liés à leurs activités commerciales et de transport de marchandises dangereuses. À la suite des commentaires de l'industrie, TC a réduit les exigences en matière de rapport dans les modifications proposées en limitant les informations requises à ce qui serait absolument nécessaire pour identifier un site de TMD et évaluer le niveau de risque qu'il pourrait poser pour la sécurité publique.

3. Est-ce que la base de données sur l'enregistrement entraînerait un dédoublement de l'enregistrement pour les intervenants qui ont déjà fourni des renseignements semblables à d'autres ministères fédéraux et provinciaux? Pourquoi les renseignements contenus dans ces plateformes ne sont-ils pas utilisés au lieu d'élaborer une nouvelle base de données?

Les intervenants craignaient en partie que les exigences en matière d'information de la base de données d'enregistrement ne soient excessives, puisque certaines entreprises étaient déjà tenues de fournir des renseignements semblables à d'autres ministères fédéraux, à des provinces et territoires, et dans certains cas, à des entités étrangères. Le dédoublement de certaines exigences pour la base de données du TMD risquait également de poser un problème aux entreprises en cas de divergence entre ce que les différentes entités ayant besoin de ces renseignements considèrent comme un site ou une activité TMD. Les intervenants ont recommandé que, pour éviter le dédoublement, TC cherche à tirer parti des renseignements déjà recueillis par d'autres ministères.

Plusieurs plateformes ont été évaluées par TC comme celles de Ressources naturelles Canada, d'Environnement et Changement climatique Canada, de la Commission canadienne de sûreté nucléaire, de l'Agence des services frontaliers du Canada et de Statistique Canada, tout comme d'autres plateformes de TC. Certains renseignements étaient disponibles comme le numéro d'entreprise de l'ARC, l'emplacement du siège social et les numéros de téléphone des personnes-ressources, mais les répertoires d'autres organismes ne fournissaient pas l'information nécessaire pour que les inspecteurs de TC puissent reconnaître les sites de TMD et juger de la priorité des inspections selon les besoins particuliers du PTMD. De plus, TC ne peut utiliser les renseignements pertinents de ces plateformes, car l'information recueillie par d'autres ministères fédéraux ou les gouvernements provinciaux est régie par des politiques différentes de collecte de données, de protection des renseignements personnels et de sécurité. Les renseignements à recueillir dans la base de données d'enregistrement concerneraient précisément les activités de MD avec l'adresse du site, la classification des marchandises, le moyen de transport, le type d'activité

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

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

Instrument choice

TC's ability to mitigate dangerous goods incidents and to protect public safety in the transportation sector depends on its knowledge of who is involved in DG activities in Canada, which dangerous goods are involved, how much dangerous goods are involved and the conditions under which these DG activities are taking place. The lack of a registration requirement for the transportation of dangerous goods has repeatedly been identified as a critical program and public safety risk. TC has limited, inaccurate and/or out-of-date information about persons involved in the transportation of dangerous goods in Canada. TC has attempted to address the issue through non-regulatory means.

TC has gathered relevant information using a patchwork of data sources; however, the information available through these sources is incomplete and not sufficient to support consistent and effective risk assessment, inspection, and/or enforcement. A registration requirement established in the regulations would ensure that TC has complete, accurate and up-to-date information, which would allow TC to identify and evaluate risks and prioritize inspection and enforcement activities. A registration database would also address fundamental concerns raised in the 2011 and 2020 CESD reports on TC's lack of information on the regulated transportation of dangerous goods community.

If the status quo were maintained, TC would not be able to adequately deliver a risk-based oversight regime that ensures compliance with the TDGR to maintain public safety. Given that non-regulatory options have been tried and have not worked, regulatory intervention is needed to ensure the ongoing integrity and success of TC's TDG Program.

(importation, présentation au transport, manutention ou transport), le numéro de PIU et le nombre d'envois avec les quantités de marchandises dangereuses.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Conformément à la Directive du Cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes, nous avons procédé à une analyse pour déterminer si le projet de règlement pouvait faire naître des obligations découlant des traités modernes. L'évaluation a cerné la portée géographique et l'objet de la proposition en ce qui concerne les traités modernes en vigueur et, après examen, aucune implication ni conséquence sur les traités modernes n'a été constatée.

Choix de l'instrument

La capacité de Transports Canada à atténuer les incidents mettant en cause des marchandises dangereuses et à protéger la sécurité publique dans le secteur des transports dépend de sa connaissance des personnes impliquées dans les activités de MD au Canada, des marchandises dangereuses impliquées, de la quantité de marchandises dangereuses impliquées et des conditions dans lesquelles ces activités de MD ont lieu. L'absence d'exigence d'enregistrement pour le transport des marchandises dangereuses a été reconnue à plusieurs reprises comme faisant courir un risque critique au programme et à la sécurité publique. TC a des renseignements limités, inexacts ou obsolètes sur les personnes qui participent au transport des marchandises dangereuses au Canada.

TC a voulu régler le problème par des moyens non réglementaires. Il a réuni les renseignements pertinents à l'aide d'une mosaïque de données (plaintes du public, rapports d'inspection, etc.), mais l'information émanant de ces sources est incomplète et n'est pas suffisante pour une évaluation, un ciblage et/ou un contrôle de conformité permettant une prise en charge cohérente et efficace des risques. Une exigence d'enregistrement dans le cadre du projet de règlement garantirait que Transports Canada disposerait de renseignements complets, exacts et à jour, ce qui permettrait à TC de cerner et d'évaluer les risques et de prioriser les activités d'inspection et d'application de la loi. Une base de données d'enregistrement serait aussi une réponse aux préoccupations fondamentales que soulèvent les rapports de 2011 et 2020 du CEDD au sujet du manque d'information de TC sur le milieu réglementé du transport des marchandises dangereuses.

Si on s'en tenait au statu quo, TC serait incapable d'assurer un régime de surveillance fondé sur les risques et garant du respect du RTMD pour la sécurité publique. Comme des moyens non réglementaires ont été essayés sans donner de résultats, une intervention réglementaire est nécessaire pour assurer l'intégrité et le succès permanents du PTMD à TC.

Regulatory analysis

The proposed amendments would introduce a registration requirement for persons involved in DG activities when applicable. Amending the regulations would ensure that TC has the information required to effectively identify TDG Sites. The proposed amendments would result in an incremental cost of \$12.39 million in present value (2021 Canadian dollars, discounted to the year 2022 at 7% discount rate) to persons involved in DG activities between 2022 and 2031. In addition, the proposed amendments would result in an incremental cost of \$2.67 million to the Government of Canada between 2022 and 2031. The total cost of the proposed amendments is an estimated \$15.07 million.

The proposed amendments would enable TC to have comprehensive knowledge of active TDG Sites across Canada. By closing the data gap, TC would enhance the capacity of the existing oversight framework and strengthen the effectiveness of the risk-based inspection program. These improvements would allow TC to better protect employees conducting DG activities on Site and Canadians at large.

Analytical framework

The costs and benefits for the proposed amendments have been assessed in accordance with the Treasury Board Secretariat's (TBS) [Policy on Cost-Benefit Analysis](#). Where possible, impacts are quantified and monetized, with only the direct costs and benefits for stakeholders being considered in the cost-benefit analysis.

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

The analysis estimated the impact of the proposed amendments over a 10-year period from 2022 to 2031, with the year 2022 being when the final regulations are expected to be registered. Unless otherwise stated, all costs are expressed in present value 2021 Canadian dollars, discounted to 2022 at a 7% discount rate.

Affected stakeholders

The proposed amendments would introduce requirements to [persons](#) that import, offer for transport, handle or transport dangerous goods to register themselves and the TDG Sites they own in an online database. Based on consultations with subject matter experts at TC, it is

Analyse de la réglementation

Les modifications proposées introduiraient une exigence d'enregistrement à l'égard des personnes impliquées dans les activités de MD lorsqu'applicable. Le projet de règlement garantirait que TC dispose des renseignements nécessaires pour reconnaître efficacement les sites de TMD. Les modifications proposées entraîneraient en valeur actualisée des coûts supplémentaires de 12,39 millions de dollars (dollars canadiens de 2021 actualisés en 2022 à un taux de 7 %) pour les personnes impliquées dans les activités de MD entre 2022 et 2031. De plus, elles occasionneraient dans la même période des coûts supplémentaires de 2,67 millions de dollars pour le gouvernement du Canada. Le coût total est estimé à 15,07 millions de dollars.

Les modifications proposées permettraient à TC d'acquérir une connaissance systématique des sites de TMD exploités au Canada. En comblant cette lacune, TC accroîtrait la capacité du cadre de surveillance existant et l'efficacité du programme d'inspection fondé sur les risques. Ces améliorations lui permettraient de mieux protéger les employés qui mènent des activités de MD dans les sites et les Canadiens en général.

Cadre d'analyse

Les coûts et les avantages des modifications proposées ont fait l'objet d'une évaluation conformément à la [Politique sur l'analyse coûts-avantages](#) du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT). Dans la mesure du possible, les répercussions sont quantifiées et monétisées, et seuls les coûts et les avantages directs pour les intervenants sont pris en compte.

Les avantages et les coûts associés aux modifications proposées sont évalués en comparant le scénario de référence au scénario réglementaire. Le premier décrit ce qui est susceptible de se produire à l'avenir si le gouvernement du Canada ne met pas en œuvre les modifications proposées. Quant au scénario réglementaire, il précise les résultats attendus du projet de règlement.

Cette analyse a permis d'estimer l'incidence du projet de règlement sur les 10 ans compris entre 2022 et 2031, 2022 étant l'année de dépôt du projet définitif. Sauf avis contraire, tous les coûts sont exprimés en dollars canadiens de 2021 à un taux d'actualisation de 7 % en 2022.

Intervenants touchés

Les modifications proposées imposeraient aux [personnes](#) qui importent, présentent au transport, manutentionnent ou transportent des marchandises dangereuses l'obligation de s'inscrire et d'enregistrer dans une base de données en ligne les sites de TMD dont elles sont propriétaires

expected that the majority of those impacted would be businesses (referred to in the TDG Act as organizations). For the purpose of this analysis, all affected stakeholders are assumed to be businesses involved in DG activities.

TC's internal analysis estimated that about 57,020 businesses would be impacted,⁸ of which, approximately 80% of affected businesses are assumed to be small businesses and 20% are medium/large businesses.⁹ The number of Sites is higher than the number of businesses, as larger businesses likely own more than one Site. Subject matter experts at TC assume that the transportation of dangerous goods industry is stable; therefore, the analysis does not include a business growth rate.

In addition, the proposed amendments would impact the Government of Canada. It is expected that TC would incur costs associated with maintaining and updating the registration database.

Baseline and regulatory scenario

Under the baseline scenario, businesses involved in DG activities would not be required to register their Sites in the registration database. Therefore, TC's dangerous goods enforcement would continue to be based on the existing narrow scope of information on businesses and TDG Sites involved in DG activities.

Under the regulatory scenario, the proposed amendments would require businesses involved in DG activities to register their business and Sites which they operate in the registration database. This would result in an incremental administrative cost for affected stakeholders as well as implementation and maintenance costs for TC. The proposed amendments would be added under Part 17 of the TDGR and would set out the requirements for the information needed to register and the frequency with which the information needs to be updated. The information collected from the database would result in a comprehensive view of the regulated community, which would help better inform decision-making at TC that could enhance program efficiency, regulatory compliance, and the protection of employees conducting DG activities and Canadians at large.

⁸ The number of impacted businesses was estimated based on 63,356 impacted Sites tracked in TC's internal database, and the 6-digit North American Industry Classification System (NAICS) codes associated with industries that deal with dangerous goods.

⁹ Based on TC subject matter experts' knowledge, it is assumed that, on average, a medium/large business would operate two Sites, and a small business would operate one Site.

ou exploitantes lorsqu'applicable. Suivant les consultations menées auprès des experts en la matière de TC, on peut prévoir que la majorité des personnes touchées seront des entreprises (ce que la Loi sur le TMD appelle des organisations). Aux fins de notre analyse, nous considérons que tous les intervenants touchés sont des entreprises impliquées dans les activités de MD.

Dans son analyse interne, TC a estimé que quelque 57 020 entreprises seraient touchées⁸, dont environ 80 % seraient petites et 20 %, moyennes ou grandes⁹. Le nombre de sites est supérieur au nombre d'entreprises, puisque les entreprises de plus grande taille seront sans doute propriétaires ou exploitants de plusieurs sites. Les experts en la matière de TC supposent que l'industrie du transport des marchandises dangereuses est stable. C'est pourquoi notre analyse ne fait pas intervenir de taux de croissance des entreprises.

Précisons que les modifications proposées toucheraient aussi le gouvernement du Canada. On prévoit que TC aurait à supporter des coûts d'entretien et de mise à jour de la base de données d'enregistrement.

Scénario de référence et scénario réglementaire

Dans le scénario de référence, les entreprises impliquées dans les activités de MD ne seraient pas tenues de s'inscrire à la base de données. Ainsi, les décisions de TC demeuraient fondées sur une information étroite au sujet des entreprises et des sites de TMD.

Selon le scénario réglementaire, le projet de règlement imposerait aux entreprises impliquées dans les activités de MD de s'inscrire avec les sites qu'elles exploitent. Il s'ensuivrait des coûts d'administration supplémentaires pour les intervenants touchés et d'implantation et d'entretien pour TC. Les modifications s'ajouteraient à la partie 17 du RTMD et préciseraient les renseignements nécessaires à l'enregistrement et la fréquence de leur mise à jour. Les données réunies dans cette base de données brosseraient un tableau complet du milieu réglementé, ce qui aiderait TC à améliorer ses décisions pour l'efficacité de son programme, le respect de la réglementation et la protection des employés qui mènent des activités liées aux MD et des Canadiens en général.

⁸ Nous avons estimé le nombre d'entreprises touchées en nous fondant sur les 63 356 sites suivis dans la base de données interne de TC, ainsi que sur les codes à six chiffres du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) pour les industries qui s'occupent de marchandises dangereuses.

⁹ Selon les connaissances des experts en la matière de TC, une moyenne ou grande entreprise exploiterait deux sites en moyenne et une petite, un seul.

Benefits and costs

Benefits

TC's [Dangerous Goods Accidents Information System \(DGAIS\)](#) collects annual data on incidents related to the transportation of dangerous goods. The [data](#) collected shows that, between 2014 and 2018, a total of 1,879 accidents were reported. 42 of these accidents resulted in 49 fatalities; 312 accidents resulted in 507 injuries.¹⁰

The information collected through the proposed amendments would provide TC with a comprehensive view of active TDG Sites across Canada, which would better inform TC's decision-making; enhance the efficiency of TC's existing oversight framework; and support TC in raising awareness and promoting compliance. This collection of information is ultimately expected to reduce the likelihood or the severity of incidents on TDG Sites and better protect employees conducting DG activities and the Canadian public.

Currently, TC categorizes known TDG Sites based on risk levels (i.e. low, medium, high, and very high); however, TC still does not have sufficient risk-related information to accurately determine risk levels on approximately 12% of these known TDG Sites.¹¹ This information gap on known Sites highlights present risks in the TDG industry. More comprehensive data collected from TDG Sites would help TC more accurately identify and assess risks and, thereby, better inform decisions on compliance and enforcement strategies.

Between 2009 and 2021, TC was notified of approximately 2,500 reportable on-Site dangerous goods incidents and only 84 of them happened on a Site included in TC's oversight system. In other words, 96.6% of these reported incidents occurred in Sites that were unknown to TC.¹² Such a data gap hinders TC's ability to effectively regulate the TDG sector and protect employees handling dangerous goods and the Canadian public.

The Transportation Safety Board of Canada (TSB) has identified improperly classified and documented information of highly volatile petroleum crude oil to be a potential risk causing serious accidents when it is transported by

¹⁰ The data used is from Statistics Canada. Table 38-10-0254-01 "Number of reportable dangerous goods accidents, by mode, deaths, injuries and accident severity, Transport Canada"

¹¹ Risk levels are published to Open TC of TDG's Oversight Program Description and Delivery (OPPD) 2021-2022.

¹² The number of reportable incidents is estimated using the Dangerous Goods Accident Information System and includes incidents involving the release of dangerous goods on Sites.

Avantages et coûts

Avantages

Le [Système d'information sur les accidents de marchandises dangereuses \(DGAIS\)](#) de TC recueille des données annuelles sur les incidents liés au transport de marchandises dangereuses. Les [données](#) recueillies montrent qu'entre 2014 et 2018, un total de 1 879 accidents ont été déclarés. 42 de ces accidents ont fait 49 morts; 312 accidents ont fait 507 blessés¹⁰.

L'information recueillie grâce aux modifications proposées procurerait à TC une vue d'ensemble des sites de TMD à l'échelle du pays, ce qui éclairerait davantage la prise de décisions à TC, qu'il s'agisse d'accroître l'efficacité du cadre de surveillance en place, la sensibilisation ou le contrôle de conformité. Cette collecte de renseignements devrait en fin de compte réduire la probabilité ou la gravité des incidents sur les sites de TMD et mieux protéger les employés qui mènent des activités liées aux MD et le public canadien.

Actuellement, TC classe les sites TMD connus en fonction des niveaux de risque (c'est-à-dire faible, moyen, élevé et très élevé); cependant, TC ne dispose toujours pas de suffisamment d'informations sur les risques pour déterminer avec précision les niveaux de risque sur environ 12 % de ces sites TMD connus¹¹. Ce manque d'information sur les sites connus met en évidence les risques actuels dans l'industrie du TMD. Des données plus complètes recueillies auprès des sites TMD aideraient TC à cerner et à évaluer les risques avec plus de précision et, par conséquent, à mieux éclairer les décisions sur les stratégies de conformité et d'application.

Entre 2009 et 2021, TC s'est vu signaler quelque 2 500 incidents déclarables dans des sites de TMD; 84 seulement étaient survenus dans des sites inclus dans le système de surveillance de TC. En d'autres termes, 96,6 % des incidents signalés avaient eu lieu dans des sites inconnus de TC¹². Une telle lacune des données nuit, par conséquent, à la capacité de TC de réglementer avec efficacité le secteur du transport des marchandises dangereuses et d'ainsi protéger les employés menant des activités liées aux MD et le public canadien.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a jugé que les failles de classification et de documentation dans le cas du pétrole brut hautement volatil risquaient de causer de graves accidents dans le transport ferroviaire à

¹⁰ Les données utilisées proviennent de Statistique Canada. Tableau 38-10-0254-01 « Nombre d'accidents impliquant des marchandises dangereuses à signaler, selon le mode, les décès, les blessures et la gravité des accidents, Transports Canada »

¹¹ Les niveaux de risque sont publiés dans Open TC of TDG's Oversight Program Description and Delivery (OPPD) 2021-2022.

¹² Le nombre d'incidents déclarables est estimé à l'aide du Système d'information sur les accidents concernant les marchandises dangereuses (SIACMD) et vise les incidents avec rejet de marchandises dangereuses par les sites.

train in large volumes.¹³ The [railway investigation report](#) cited that if information on classification and documentation were properly reported to TC, it would have helped draw the attention of officials to assess risks in a timely manner and take more proactive actions, such as targeted inspections, which could reduce the likelihood or the severity of potential accidents. The proposed amendments would require this information to be reported which would enhance the focus of TC's oversight.

The proposed amendments would also enhance the effectiveness of the existing risk-based inspection program at TC. The reported data would enable TC to make more reliable risk score estimates, and therefore allow TC to more effectively identify and inspect higher-risk TDG Sites, which could help prevent the occurrence or severity of incidents from happening.

Overall, the Government of Canada is adopting data-driven decisions in its daily operations, not only to react to stakeholder demands and concerns, but also to proactively identify and even prevent issues before they develop into crises.¹⁴

Benefits of the proposed amendments associated with enhancing safety and security for employees and the Canadian public are not quantified nor monetized, as the data required to do so would only be available as a result of the proposed amendments. However, TC strongly believes that these safety benefits would significantly outweigh the costs to stakeholders of providing the data.

Costs

Compliance with the proposed amendments would result in incremental costs of approximately \$12.39 million to 57,020 businesses involved in DG activities over the 10-year analytical time frame. Furthermore, the proposed amendments would result in a cost of \$2.67 million to the Government of Canada for maintaining and updating the registration database. Together, the proposed amendments would result in an estimated cost of \$15.07 million between 2022 and 2031.

Cost to industry

Initial registration requirement

Businesses involved in DG activities in Canada would be required to provide information on their dangerous goods

grand volume¹³. Le [rapport d'enquête ferroviaire](#) indiquait que si les renseignements sur la classification et la documentation avaient été correctement communiqués à TC, cela aurait aidé à attirer l'attention des fonctionnaires sur l'évaluation des risques en temps opportun et sur la prise de mesures plus proactives, comme des inspections ciblées, ce qui pourrait réduire la probabilité ou la gravité des accidents potentiels. Les modifications proposées exigeraient que ces renseignements soient déclarés, ce qui renforcerait l'orientation de la surveillance de TC.

Les modifications proposées rendraient aussi plus efficace le programme en place d'inspection fondé sur les risques du Ministère. Les données rapportées permettraient à TC d'estimer ses cotes de risque plus fidèlement et d'identifier et inspecter plus efficacement les sites de TMD à plus grand risque, ce qui aiderait à prévenir les incidents ou les accidents graves.

Dans l'ensemble, le gouvernement du Canada prend des décisions fondées sur des données dans ses activités quotidiennes non seulement pour répondre aux revendications et aux préoccupations des intervenants, mais aussi pour prévoir en toute proactivité, voire prévenir les problèmes avant qu'ils ne dégénèrent en crise¹⁴.

Les avantages des modifications proposées associés à l'amélioration de la sûreté et de la sécurité des employés et du public canadien ne sont ni quantifiés ni monétisés, puisque les données nécessaires à cet exercice ne peuvent venir que de l'application des modifications proposées. Cependant, TC croit fermement que ces avantages en matière de sécurité l'emporteraient considérablement sur les coûts engagés par les intervenants pour fournir les données.

Coûts

Le contrôle de conformité au projet de règlement occasionnerait des coûts supplémentaires d'environ 12,39 millions de dollars aux 57 020 entreprises impliquées dans les activités de MD dans la période de 10 ans visée par l'analyse. De plus, ces modifications occasionneraient au gouvernement canadien des coûts de 2,67 M\$ pour l'entretien et la mise à jour de la base de données d'enregistrement. Dans l'ensemble, le projet de règlement serait d'un coût estimatif de 15,07 M\$ de 2022 à 2031.

Coût pour l'industrie

Exigence d'enregistrement initial

Les entreprises impliquées dans les activités de MD au Canada seraient tenues de fournir des renseignements sur

¹³ This example refers to the tragic incident of Lac-Mégantic. The railway investigation report released detailed findings from the incident along with risks, causes and contributing factors leading up to the incident.

¹⁴ For example, the Government of Canada has published the [Digital Operations Strategic Plan: 2018–2022](#).

¹³ Cet exemple a à voir avec l'accident tragique de Lac-Mégantic. Le rapport d'enquête ferroviaire a livré les détails nécessaires sur cet accident dans ses risques, ses causes et ses facteurs aggravants.

¹⁴ Le gouvernement du Canada a rendu public, par exemple, le [Plan stratégique des opérations numériques de 2018 à 2022](#).

activities. The information that would be required includes: the CRA business number, name, address and contact information, point of contact, Site address where DG activities are conducted, the type of activities (handle for purposes of transport, offer for transport, transport, or import), the type of dangerous goods and modes of transportation. Some impacted businesses involving high-risk¹⁵ dangerous goods in their DG activities would be required to provide more detailed information. For businesses involved with higher-risk dangerous goods, information such as the list of dangerous goods and the quantities involved in the previous year would also be required.

Businesses would be required to register through the online registration database application developed by TC. It is estimated that 37% of TDG businesses are involved in DG activities of higher-risk dangerous goods and would require an average of four hours to complete registration. Furthermore, 63% of businesses are involved in lower risk dangerous goods and would require an average of 1.5 hours to complete registration.¹⁶ Businesses operating an existing TDG Site would have a one-year transitional period after the coming into force date of the proposed amendments. This requirement would result in an initial registration cost to business of \$4.85 million in 2023.

Requirement for yearly renewal of registration

The proposed amendments would also require businesses to renew their registration on an annual basis by reviewing and updating all business information in the database as needed. The time required to update registration would depend on the risk-level of the dangerous goods involved in DG activities for each business. It is estimated that businesses conducting DG activities for higher risk and lower risk dangerous goods would require an average of one hour and 25 minutes, respectively, to review and update information.¹⁷ This requirement would result in a total cost of \$7.55 million on businesses between 2024 and 2031.

leurs activités liées aux marchandises dangereuses. Les renseignements visés seraient notamment le numéro d'entreprise de l'ARC, le nom, l'adresse, les coordonnées, une personne-ressource, l'adresse des sites de TMD, le type d'activité (transport, présentation au transport, manutention ou importation), le type de marchandises et les moyens de transport. Certaines entreprises touchées impliquées dans les activités de MD jugées à grand risque¹⁵ auraient à livrer une information plus détaillée. Pour les entreprises impliquées dans les activités de MD à plus grand risque, des renseignements tels que la liste des marchandises dangereuses et les quantités impliquées dans les activités de MD au cours de l'année précédente seraient également requises.

Les entreprises seraient tenues de s'inscrire au moyen de l'application en ligne de la base de données d'enregistrement élaborée par TC. Selon les estimations, 37 % des entreprises TMD impliquées dans les activités de MD à plus grand risque. Elles auraient besoin de quatre heures en moyenne pour s'inscrire. Par ailleurs, 63 % des entreprises impliquées dans les activités de MD qui présentent un moindre risque et il faudrait en moyenne 1,5 heure à ces entreprises pour s'inscrire¹⁶. Les entreprises exploitant déjà un site de TMD bénéficieraient d'une période de transition d'un an après la date d'entrée en vigueur des modifications proposées. Les présentes exigences occasionneraient un coût de 4,85 M\$ pour l'enregistrement initial en 2023.

Exigence de renouvellement annuel d'enregistrement

Les modifications proposées exigeraient en outre des entreprises qu'elles renouvellent annuellement leur inscription en passant en revue et mettant à jour au besoin tous les renseignements les concernant dans la base de données. Le temps à prévoir pour le renouvellement de l'inscription dépendrait du degré de risque des marchandises dangereuses impliquées dans les activités de MD de chaque entreprise. Selon les estimations, il faudrait respectivement aux entreprises impliquées dans les activités de MD pour des marchandises à grand et à faible risque une heure et 25 minutes, respectivement, pour l'examen et la mise à jour de leurs renseignements¹⁷. Au total, le coût serait de 7,55 M\$ pour les entreprises de 2024 à 2031.

¹⁵ Dangerous goods qualified as high-risk are those that present a more serious threat to public safety if involved in an accidental release. For example, chlorine gas or anhydrous ammonia are examples of higher-risk dangerous goods as they could potentially injure people and animals and have a serious impact on the environment.

¹⁶ It is expected that registration would be completed by an administrative level employee in the business. For the purpose of the analysis, an average industry hourly wage of \$30 an hour plus a 25% overhead is used. These wages were determined through consultation with industry.

¹⁷ *Ibid*

¹⁵ Les marchandises dangereuses considérées à plus grand risque sont celles qui menacent plus sérieusement la sécurité publique en cas de rejet accidentel. Le chlore gazeux et l'ammoniac anhydre sont deux exemples de marchandises dangereuses à plus grand risque en raison du risque de blessures pour les humains et les animaux et de répercussions graves sur l'environnement.

¹⁶ On s'attend à ce qu'un employé administratif de l'entreprise se charge de l'inscription. À des fins d'analyse, nous avons posé un salaire horaire moyen de 30 \$, plus des frais généraux à 25 % dans l'industrie. Ces valeurs ont été établies à la suite de consultations auprès de l'industrie.

¹⁷ *Ibid*.

Requirement to update the information

Businesses would be required to maintain up-to-date administrative information in the registration database by providing updates within 30 calendar days of a change related to activities or dangerous goods in their profile. This requirement ensures business information, such as the CRA business number, business addresses and contact information, is updated in a timely manner in the database if it is changed. Subject matter experts at TC expect that very few businesses would change such information during the analytical period because the cost of the initial infrastructure setup for businesses conducting DG activities is normally considerable, and therefore business owners would be unlikely to change such administrative information. As such, this requirement is not quantified for the central analysis. However, in the unlikely case a business does need to update administrative information, it is expected to take 10 minutes and would be done by an administrative level employee.¹⁸ This would result in an estimated \$6.25 cost per update required to businesses.

Cost to the government

The development of the registration database would occur prior to the coming into force of the proposed amendments; however, TC is expected to incur the initial implementation and ongoing maintenance costs. It is assumed that in 2022, TC would require six employees, **two at the AS-02 level, three at the CR-02 level and one at the EC-04 level**¹⁹, who would be responsible for the implementation of the database. Beginning in 2023, it is expected that TC would require **one full-time employee**²⁰ **at the EC-04 level and five part-time employees at the AS-03**²¹ **level** who would be responsible for ongoing maintenance of the database. This requirement would result in a total government cost of \$2.67 million between 2022 and 2031 for implementation and maintenance.

The proposed amendments would not change the way inspections are done on Sites. The information collected from the database would allow TC to make evidence-based decisions to prioritize existing oversight measures (awareness campaigns, inspections, etc.) based on risk. The proposed amendments are expected to make the existing oversight framework more efficient. The changes are not related to how oversight is performed, but rather where

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ The pay rates are based on the highest TBS rates of pay for public service employees and include a 30% overhead for each employee.

²⁰ *Ibid.*

²¹ For the purpose of the analysis, it is assumed that the five AS-03 employees would only be required to spend half of their time on maintenance or updates to the registration database, while the EC-04 would be a full-time employee.

Exigence de mise à jour des renseignements

Les entreprises auraient à tenir à jour les renseignements administratifs de la base de données d'enregistrement en fournissant des mises à jour dans les 30 jours civils suivant un changement à leurs activités et/ou aux marchandises dangereuses de leur profil. Grâce à cette exigence, on s'assure que les renseignements des entreprises (numéro d'entreprise de l'ARC, adresses et coordonnées, etc.) sont mis à jour en toute proactivité et rapidité dans cette base de données en cas de changement. Les experts en la matière de TC pensent que très peu d'entreprises changeraient leurs renseignements pendant la période d'analyse, car le coût d'implantation de l'infrastructure nécessaire est normalement considérable pour les entreprises TMD et que, par conséquent, leurs exploitants seraient peu enclins à modifier leurs renseignements administratifs sauf nécessité. C'est pourquoi nous ne quantifions pas cette exigence dans notre analyse centrale. Mentionnons cependant que, dans le cas d'une entreprise qui a vraiment besoin de mettre ses renseignements administratifs à jour, cette mise à jour prendrait 10 minutes et serait confiée à un employé de niveau administratif¹⁸. Le coût estimatif serait de 6,25 \$ par mise à jour pour les entreprises.

Coût pour le gouvernement

La base de données d'enregistrement serait élaborée avant que les modifications proposées n'entrent en vigueur, mais TC devrait prendre en charge les coûts de mise en œuvre initiale et d'entretien permanent. Nous supposons qu'en 2022 TC aurait besoin de six employés, **deux, trois et un respectivement aux échelons AS-02, CR-02 et EC-04**¹⁹ pour l'implantation de la base de données. À compter de 2023, TC devrait disposer **d'un employé à plein temps**²⁰ **à l'échelon EC-04 et de cinq employés à temps partiel à l'échelon AS-03**²¹ pour l'entretien permanent de la base de données. Cette exigence se traduirait par un coût total de mise en œuvre et d'entretien de 2,67 M\$ de 2022 à 2031.

Les modifications proposées ne changeraient pas la façon d'inspecter les sites. Les renseignements recueillis dans la base de données permettraient à TC de prendre des décisions par données probantes de manière à cibler le milieu réglementé par les mesures de surveillance existantes (campagnes de sensibilisation, inspections, etc.). Les modifications proposées devraient rendre le cadre de surveillance actuel plus efficace. Les changements ne sont

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ Les taux de rémunération sont fondés sur les taux salariaux les plus élevés du SCT pour les employés de la fonction publique et comportent des frais généraux de 30 % par employé.

²⁰ *Ibid.*

²¹ Aux fins de l'analyse, nous supposons que les cinq employés AS-03 auraient seulement à consacrer la moitié de leur temps à l'entretien ou la mise à jour de la base de données d'enregistrement. L'employé EC-04 serait à plein temps.

oversight should be focused. As such, TC does not intend to hire additional resources. Any training updates would be integrated into already scheduled training and would, therefore, only result in negligible costs.

Cost-benefit statement

Number of years: 10 (2022-2031)

Base year for costing: 2022

Price year: 2021

Discount rate: 7%

pas liés à la façon dont la surveillance est effectuée, mais plutôt à la façon de focaliser celle-ci. Il ne faut pas s'attendre en soi à ce que TC ait à mobiliser des ressources supplémentaires. De plus, toute mise à jour s'intégrerait à la formation régulière et les coûts de cette formation seraient négligeables.

Énoncé des coûts et avantages

Nombre d'années : 10 (2022–2031)

Année de référence pour l'établissement des coûts : 2022

Année d'établissement des prix : 2021

Taux d'actualisation : 7 %

Table 1: Monetized costs (in millions)

Impacted stakeholder	Description of cost	Base year (2022)	Other relevant years (2023)	Other relevant years (2024–2030)	Final year (2031)	Total (present value)	Annualized value
Industries involved in DG activities	Initial registration requirement	0.00	4.85	0.00	00	4.85	0.69
	Yearly requirement of registration	0.00	0.00	6.81	0.74	7.55	1.07
Government of Canada	Implementation cost	0.45	0.00	0.00	0.00	0.45	0.06
	Ongoing maintenance	0.00	0.32	1.72	0.19	2.22	0.32
All stakeholders	Total costs	0.45	5.16	8.53	0.92	15.07	2.15

Tableau 1 : Coûts monétisés (millions de dollars)

Intervenant touché	Description des coûts	Année de référence (2022)	Autres années pertinentes (2023)	Autres années pertinentes (2024–2030)	Dernière année (2031)	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
Industries impliquées dans les activités de MD	Exigence d'enregistrement initial	0,00	4,85	0,00	0,00	4,85	0,69
	Exigence d'enregistrement annuel	0,00	0,00	6,81	0,74	7,55	1,07
Gouvernement du Canada	Coût de mise en œuvre	0,45	0,00	0,00	0,00	0,45	0,06
	Entretien permanent	0,00	0,32	1,72	0,19	2,22	0,32
Ensemble des intervenants	Total des coûts	0,45	5,16	8,53	0,92	15,07	2,15

Sensitivity analysis

As previously described, a number of assumptions have been made to estimate the costs of the proposed amendments. To address the effect of uncertainty and variability on these assumptions, a sensitivity analysis was conducted, where variables are assigned different values, and outcomes are re-evaluated. A sensitivity analysis was performed on the following variables: analytical time frame and discount rates.

Analyse de sensibilité

Comme nous l'avons décrit, nous avons posé un certain nombre d'hypothèses d'estimation des coûts des modifications proposées. Pour tenir compte de l'effet d'incertitude et de variabilité sur ces hypothèses, nous avons procédé à une analyse de sensibilité où les variables reçoivent des valeurs différentes et où les résultats sont réévalués. Une telle analyse a porté sur certaines variables, à savoir la période d'analyse et le taux d'actualisation.

Analytical time frame

A 10-year analytical time frame was used for the central analysis, whereas the sensitivity analysis presents the results should a 15-year or 20-year time frame have been used.

Discount rate

The central analysis used a 7% discount rate as recommended by TBS. The sensitivity analysis presents the results should a 3% discount rate have been used, as well as if there was no discounting.

Table 2: Sensitivity analysis results (in millions)

Parameter	Total Cost
Analytical Time frame	
10 years*	\$15.07
15 years	\$18.84
20 years	\$21.54
Discount Rates	
Undiscounted	\$19.53
3%	\$17.36
7%*	\$15.07

*Central scenario used in main analysis

Distributional analysis

The proposed amendments would impact all four transportation sectors (air, rail, marine and road), however, businesses in the road sector would be impacted more greatly than the other transportation sectors as the majority of businesses involved in DG activities are in the road sector. It is estimated that approximately 70% of the costs would be carried by businesses in the road sector, for a total of \$8.68 million. The three other transportation sectors (air, marine and rail) would carry the remaining 30%, for a total of \$3.72 million.²²

Table 3: Costs by transportation sector (in millions)

Transportation Sector	%	Total Cost
Road Sector	70	\$8.68
Other transportation sectors (air, rail and marine)	30	\$3.72
Total	100	\$12.39

²² These percentages were estimated by reviewing the businesses included under various industry associations and determining the number of businesses under each mode that are members of each of the industry associations and using these percentages as a proxy.

Période d'analyse

Une période d'analyse de 10 ans a été retenue pour l'analyse centrale, mais l'analyse de sensibilité fait intervenir une période de 15 ou 20 ans.

Taux d'actualisation

L'analyse centrale emploie un taux d'actualisation de 7 % selon la recommandation du SCT. L'analyse de sensibilité présente les résultats si un taux d'actualisation de 3 % avait été utilisé, ainsi que s'il n'y avait pas d'actualisation.

Tableau 2 : Résultats d'analyse de sensibilité

Paramètre	Coût total
Période d'analyse	
10 ans*	15,07 M\$
15 ans	18,84 M\$
20 ans	21,54 M\$
Taux d'actualisation	
Taux nul	19,53 M\$
3 %	17,36 M\$
7 %*	15,07 M\$

* Scénario central employé dans l'analyse principale.

Analyse de répartition

Les modifications proposées influeraient sur les quatre modes de transport (aérien, ferroviaire, maritime et routier), mais le secteur routier serait plus touché que les autres secteurs, puisque les entreprises impliquées dans les activités de MD appartiennent en majorité au secteur routier. Nous estimons qu'environ 70 % des coûts seraient supportés par les entreprises du secteur routier pour un total de 8,68 M\$. Les trois autres secteurs (aérien, maritime et ferroviaire) prendraient en charge les 30 % qui restent pour un total de 3,72 M\$²².

Tableau 3 : Coûts par secteur des transports

Secteur des transports	%	Coût total
Route	70	8,68 M\$
Autres secteurs (aérien, ferroviaire et maritime)	30	3,72 M\$
Total	100	12,39 M\$

²² Nous avons estimé ces pourcentages en examinant les entreprises relevant des diverses associations de l'industrie et en dénombrant les entreprises de chaque moyen de transport qui sont membres de chacune des associations, les pourcentages en question nous servant de valeurs de substitution.

Small business lens

The small business lens applies as there are impacts on small businesses associated with the proposal. It is estimated that industries involved in DG activities are made up of approximately 80% small businesses,²³ where a small business is defined by having 1–99 employees, or less than five million dollars in annual gross revenues. The proposed amendments would result in an incremental cost of \$9.91 million over the 10-year analytical period to small businesses, with an incremental cost of \$196 per business, annualized to \$27.85 per business (Tables 4 and 5).

TC has not considered more flexible approaches to minimize the cost impact on small businesses as the proposed amendments aim to mitigate the risk of incidents on Sites conducting DG activities. Since a small business does not necessarily equate to conducting DG activities for lower risk dangerous goods, it is important to require consistent information from all businesses impacted.

Small business lens summary

Number of small businesses impacted: 45,616
 Number of years: 10 years (2022–2031)
 Base year for costing: 2021
 Present value base year: 2022
 Discount rate: 7%

Table 4: Administrative costs (in millions)

Activity	Annualized value	Present value
Initial registration requirement	\$0.55	\$3.88
Yearly requirement of registration	\$0.86	\$6.04
Total administrative costs	\$1.41	\$9.91

Total 5: Compliance and administrative costs

Totals	Annualized value	Present value
Total cost (all impacted small businesses)	\$1.41 million	\$9.91 million
Cost per impacted small business	\$27.85	\$196

²³ This was estimated by taking a subset of businesses involved in DG activities from TC's International Harmonization Updates database and calculating the percentages of those businesses that were considered small.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises est applicable, car le projet de règlement a une incidence sur la petite entreprise. Nous estimons que les industries impliquées dans les activités de MD sont constituées à environ 80 % de petites entreprises²³. Une petite entreprise se définit comme comptant de 1 à 99 salariés ou comme ayant moins de 5 M\$ en revenu brut annuel. Les modifications proposées ajouteraient un coût de 9,91 M\$ pour les petites entreprises sur la période d'analyse de 10 ans. Ce serait un surcroît de coûts de 196 \$ par entreprise en annualisation à 27,85 \$ par entreprise (tableaux 4 et 5).

Transports Canada n'a pas envisagé d'adopter d'approches plus souples pour réduire au minimum les répercussions financières sur les petites entreprises, car les modifications proposées visent à atténuer le risque d'incidents sur les sites où des activités de MD sont menées. Comme une petite entreprise n'est pas nécessairement synonyme de mener des activités de MD à moindre risque, il importe d'exiger des renseignements uniformes de toutes les entreprises touchées.

Résumé de la lentille des petites entreprises

Nombre de petites entreprises touchées : 45 616
 Nombre d'années : 10 ans (2022–2031)
 Année de référence pour l'établissement des coûts : 2021
 Année de référence pour la valeur actualisée : 2022
 Taux d'actualisation : 7 %

Tableau 4 : Coûts administratifs

Activité	Valeur annualisée	Valeur actualisée
Exigence d'enregistrement initial	0,55 M\$	3,88 M\$
Exigence d'enregistrement annuel	0,86 M\$	6,04 M\$
Total des coûts administratifs	1,41 M\$	9,91 M\$

Tableau 5 : Coûts administratifs et de conformité

Totaux	Valeur annualisée	Valeur actualisée
Coût total (toutes les petites entreprises touchées)	1,41 M\$	9,91 M\$
Coût pour chaque petite entreprise touchée	27,85 M\$	196 \$

²³ C'est ce que nous avons estimé en prenant un sous-ensemble d'entreprises impliquées dans les activités de MD dans la base de données des mises à jour de l'harmonisation internationale et en calculant les pourcentages d'entreprises en question qui étaient considérées comme petites.

One-for-one rule

The one-for-one rule applies since there would be an incremental increase in administrative burden on businesses. As such, the proposal is considered burden “IN” under the rule. The proposed amendments would impose additional administrative requirements on businesses to register and renew registration. Using the methodology developed in the *Red Tape Reduction Regulations*, it is estimated that the annualized additional administrative costs imposed would be \$698,406 or \$12.25 annualized per business to the affected stakeholders (present value in 2021 Canadian dollars, discounted to the year 2012 with a 7% discount rate for a 10-year period between 2022 and 2031).

No regulatory titles would be repealed or introduced.

Regulatory cooperation and alignment

In the United States (U.S.), the transportation of dangerous goods is governed by the Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration (PHMSA). To fulfill its mandate, the PHMSA establishes national policy, sets and enforces standards, educates, and conducts research to prevent incidents and prepares the public and first responders to reduce consequences if an incident does occur.

Since 1992, PHMSA has required those who offer for transport or transport in commerce certain quantities and types of dangerous goods, including hazardous waste, to file an annual registration statement with the U.S. Department of Transportation. U.S. departments and agencies, however, are exempted from registration. In addition, all registrants are required to pay a fee on an annual basis.²⁴

The proposed amendments to require registration in Canada would therefore align to some extent with what is currently being done in the U.S. However, the programs would differ as TC's registration requirement would: (i) apply to all persons who import, offer for transport, handle or transport dangerous goods within Canada; (ii) not apply fees for those who register with TC; and (iii) apply these requirements to federal departments and agencies. Despite the differences between these programs, the intent of both initiatives remains the same: to gather information to manage program activities based on risk.

The proposed amendments would not apply to U.S. persons involved in DG activities in Canada unless they are operating a Site or have their headquarters in Canada.

²⁴ See Title 49 of the Code of Federal Regulations Part 107, Subpart G (107.601 - 107.620).

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s'applique, puisqu'il y aurait un alourdissement du fardeau administratif des entreprises. Par conséquent, le projet de règlement est considéré comme ajoutant au fardeau en vertu de cette règle. Les modifications proposées se traduiraient par un surcroît de charges administratives pour les entreprises ayant à s'inscrire et à renouveler leur inscription. Selon la méthode conçue dans le cadre du *Règlement sur la réduction de la paperasse*, on peut estimer que, en valeur annualisée, cette surcharge serait de 698 406 \$ ou de 12,25 \$ annualisée par entreprise touchée (dollars canadiens de 2021 actualisés à un taux de 7 % en 2022 pour une période de 10 ans comprise entre 2022 et 2031).

Aucun titre réglementaire ne serait abrogé ni introduit.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Aux États-Unis, le transport des marchandises dangereuses est régi par la Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration (PHMSA). Dans l'exécution de son mandat, la PHMSA établit une politique nationale, conçoit et applique des normes, éduque et mène des recherches pour prévenir les incidents en préparant le public et les premiers intervenants à atténuer les conséquences de tout incident.

Depuis 1992, la PHMSA oblige les gens qui présentent au transport ou transportent dans le commerce certaines quantités et certains types de marchandises dangereuses, y compris des déchets dangereux, à déposer une déclaration annuelle d'enregistrement auprès du département des Transports des États-Unis. Toutefois, les ministères et organismes publics américains sont exemptés de cette obligation d'enregistrement. De plus, tous les inscrits sont tenus d'acquiescer des droits annuels²⁴.

Le projet de règlement imposant l'enregistrement au Canada s'accorderait donc dans une certaine mesure avec ce qui se fait déjà aux États-Unis. Il y aurait néanmoins des différences entre les programmes, puisque l'exigence d'enregistrement de Transports Canada : (i) s'applique à toutes les personnes qui importent, présentent au transport, manutentionnent ou transportent des marchandises dangereuses au Canada, (ii) ne prévoit pas de droits d'inscription auprès de TC et (iii) applique les mêmes exigences aux ministères et organismes fédéraux. Quelles que soient les différences, l'intention est la même dans les deux initiatives, soit de recueillir des renseignements pour gérer les activités de programme en fonction des risques.

Les modifications proposées ne s'appliqueraient pas aux Américains impliqués dans les activités de MD au Canada sauf s'ils exploitent un site ou ont leur siège social dans notre pays.

²⁴ Voir le Titre 49 du Code of Federal Regulations, partie 107, sous-partie G (107.601 à 107.620).

Strategic environmental assessment

In accordance with the Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals, and the Transport Canada Policy Statement on Strategic Environmental Assessment (2013), the strategic environmental assessment (SEA) process was followed for this proposal and a Sustainable Transportation Assessment was completed. Although no important environmental effects are anticipated, the proposed amendments may have an environmental benefit because they are expected to reduce the likelihood, frequency, and potential damage — including environmental damage — that can result from dangerous goods incidents and accidents. The assessment considered potential effects to the environmental goals and targets of the Federal Sustainable Development Strategy (FSDS).

Gender-based analysis plus

A GBA+ review was completed, and the results of the analysis determined that the proposed amendments would not benefit or disadvantage any groups based on biological, social, economic, or cultural factors. The regulatory proposal would affect businesses involved in DG activities, which are legal entities, rather than individuals; therefore, no differential impacts are expected based on identity factors, such as gender, race, ethnicity, sexuality, religion, etc. TC further consulted stakeholders, including the Assembly of First Nations, regarding potential differential impacts on diverse groups of people, but no specific concerns were raised.

While TC does not have comprehensive data on the gender composition of the transportation of dangerous goods industry, it should be noted that, in general, women are underrepresented in the transportation industry. The proposed amendments are not expected to create, perpetuate, or reinforce any barriers to access for women within the transportation industry.

Implementation, and compliance and enforcement, and service standards

Implementation

TC aims for the proposed amendments to come into force upon their publication in the *Canada Gazette*, Part II. However, existing businesses at the time of the coming into force would have one year after that date to complete their registration.

Évaluation environnementale stratégique

Conformément à la Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes et à l'énoncé de politique de Transports Canada sur l'évaluation environnementale stratégique, le processus d'évaluation environnementale stratégique (EES) a été suivi et un examen préliminaire a été réalisé. Bien qu'aucun effet environnemental important n'est prévu, le projet de règlement pourrait avoir un certain avantage environnemental puisqu'il devrait entraîner une réduction de la probabilité, la fréquence et les dommages potentiels, y compris les dommages environnementaux, qui peuvent résulter d'incidents et d'accidents mettant en cause des marchandises dangereuses. Dans cette évaluation, nous avons tenu compte des effets possibles sur les objectifs et les cibles de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD).

Analyse comparative entre les sexes plus

Une analyse ACS+ a permis d'établir que les modifications proposées ne seraient ni avantageuses ni désavantageuses pour quelque groupe que ce soit en raison de facteurs biologiques, sociaux, économiques ou culturels. Le projet de règlement toucherait les entreprises impliquées dans les activités de MD et qui ont une personnalité juridique plutôt que d'être de simples personnes physiques. Nous ne nous attendons donc à aucune différence d'incidence selon le sexe, la race, l'origine ethnique, l'orientation sexuelle, la religion, etc. Transports Canada a en outre consulté les intervenants, dont l'Assemblée des Premières Nations, au sujet des différences possibles d'incidence sur divers groupes de personnes, mais aucune préoccupation particulière n'a été soulevée.

Bien que TC ne dispose pas de données systématiques sur la composition selon le sexe de l'industrie du transport des marchandises dangereuses, il convient de noter que, en général, les femmes sont sous-représentées dans cette industrie. Les modifications proposées ne devraient pas créer, perpétuer ou renforcer des entraves en matière d'accès pour les femmes ou tout autre groupe d'identité au sein de l'industrie des transports.

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

Mise en œuvre

TC vise à mettre en application les modifications proposées dès leur publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Toutefois, les entreprises existantes auraient un an à compter de la date d'effet du projet de règlement pour s'inscrire.

Some of the tools that TC would use to facilitate the implementation of the proposed amendments are described below.

- **TC website:** The TC Web pages are updated on a regular basis with various communication products, as well as specific sections for awareness material (e.g. Frequently Asked Questions, Alerts, Advisory Notices and Bulletins). Notices with respect to the proposed amendments would be placed on the relevant pages of the TC website after final publication in the *Canada Gazette*, Part II.
- **TDG website:** In relation to the new requirements, the TDG website would be updated to include a notice of the proposed amendments after prepublication in the *Canada Gazette*, Part I. Safety awareness materials would be developed for stakeholders as required. TC would prepare a video on “how to register” and publish that video on the TDG website as part of the awareness campaign after final publication in the *Canada Gazette*, Part II.
- **The TDG GPAC:** During GPAC meetings, TC consults and provides information and updates on research and regulatory amendments that are proposed and their coming-into-force dates. TC would use these meetings to promote awareness of and compliance with the proposed amendments by educating the industry on the new database tool. TC would also share the video on “how to register” at these meetings.
- **The TDG Newsletter:** The TDG Newsletter, published semi-annually since 1980, is distributed to over 15,000 readers in Canada and abroad. It is free of charge and available in hard copy and electronically on the TDG website. Proposed regulatory amendments and updates are published in the TDG Newsletter regularly. An article highlighting the addition of the Part 17 requirements to the TDGR would be prepared for the TDG Newsletter and published in the issue following the coming into force of the proposed amendments.

Implementation of the database

The database is currently being developed. TC expects the database to be completed and fully accessible in spring 2023. The database would be cloud-based and easily accessible through TC’s website.

Transport Canada operates a risk-based oversight program and takes into consideration important factors before taking any enforcement action. In the unlikely event of a system failure, a registration or update could be completed as soon as the issue is resolved. As such, renewal registration requirements could be delayed by a few days only under these circumstances.

Voici certains des outils qu’utiliserait TC pour faciliter la mise en œuvre du projet de règlement.

- **Site Web de TC :** Les pages Web de TC sont mises à jour régulièrement avec divers produits de communication, tout comme certaines sections pour la diffusion de matériel de sensibilisation (foire aux questions, alertes, avis consultatifs et bulletins). La notification des modifications proposées figurerait dans les pages correspondantes de ce site Web après la publication finale dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.
- **Site Web du TMD :** En ce qui concerne les nouvelles exigences, le site Web du TMD serait mis à jour et notifierait les modifications proposées après la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Des documents de sensibilisation à la sécurité seraient élaborés à l’intention des intervenants le cas échéant. TC préparerait une vidéo sur la « façon de s’inscrire » et la diffuserait à ce site Web dans le cadre de sa campagne de sensibilisation après la publication finale dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.
- **CCPG du TMD :** À l’occasion des réunions du CCPG, TC tient des consultations et fournit des renseignements et des mises à jour sur les recherches et les modifications réglementaires proposées avec leurs dates d’effet. TC profiterait de ces réunions pour promouvoir la sensibilisation et la conformité au projet de règlement en renseignant l’industrie sur le nouvel outil de base de données. Il ferait en outre connaître la vidéo sur la « façon de s’inscrire » à cette même occasion.
- **Bulletin de nouvelles du TMD :** Ce bulletin publié semestriellement depuis 1980 parvient à plus de 15 000 lecteurs au Canada et à l’étranger. Il est gratuit et disponible sur papier et sur support électronique au site Web du TMD. Il diffuse régulièrement les modifications et mises à jour proposées de la réglementation. Un article soulignant l’ajout des exigences de la partie 17 au RTMD serait préparé pour le bulletin TMD et publié dans le numéro suivant l’entrée en vigueur des modifications proposées.

Mise en œuvre de la base de données

La base de données est actuellement en phase d’élaboration. TC s’attend à ce qu’elle soit prête et entièrement accessible au printemps 2023. Elle sera exploitée en nuage et facile d’accès par le site Web du Ministère.

Transports Canada applique un programme de surveillance fondé sur les risques et prend en considération des facteurs importants avant de prendre des mesures d’application de la loi. Dans le cas peu probable d’une défaillance du système, l’enregistrement ou la mise à jour pourrait se faire dès le problème résolu. À ce titre, et seulement dans ces circonstances, les exigences de renouvellement pourraient être retardées de quelques jours.

In the event that a business is located in a place where Internet access is limited or impossible, the business could request a paper form from TC in writing, which they would complete and return by fax or by mail. Corrections or administrative changes²⁵ would be required to be made by providing updates within 30 calendar days of a change and would be made directly in the database.

A registration would be deemed complete when all required fields, based on the type of dangerous goods involved in DG activities, have been filled out, the profile saved and sent in the application database, and a confirmation message from TC has been received by the registrant.

Costs associated with the ongoing operation and maintenance of the database would be managed by TC within existing resources.

Data protection

TC will secure and protect the information collected in the database and stored in the Microsoft Cloud by:

- relying on Microsoft's network security services to control network traffic accessing the database in the Microsoft Cloud, provided as part of the contract for Cloud services between TC and Microsoft;
- using TC network appliances to control network traffic entering and exiting the TC network;
- only allowing TC employees to access the database in the Microsoft Cloud from a TC-owned computer using a registered TC user account;
- requiring internal users to provide two pieces of identification to gain access to the system;
- requiring external users to use a government-issued identification key to gain access to the system;
- for those users allowed access to the database, limit the permission they have to change the data based on pre-defined roles; and
- encrypting data sent to and from the database and encrypting data in the database.

Compliance and enforcement

Training on the new requirements would be provided to TC TDG inspectors and provincial and territorial

²⁵ Such as changes to CRA business number or name, addresses (headquarters or Sites), contact information, classes of dangerous goods or modes of transportation.

Au cas où une entreprise se trouverait en un lieu où l'accès à Internet est limité ou impossible, elle pourrait demander par écrit un formulaire papier à TC; elle remplirait celui-ci et le renverrait par télécopieur ou par la poste. Une entreprise serait tenue de communiquer les corrections ou les modifications de données administratives nécessaires²⁵ en transmettant la mise à jour dans les 30 jours civils suivant un changement; les révisions se feraient directement dans la base de données.

L'inscription serait jugée complète quand toutes les zones d'information requises, selon le type de marchandises dangereuses impliquées dans les activités de MD, auraient été remplies, que le profil aurait été sauvegardé et envoyé à la base de données de l'application et qu'un message de confirmation aurait été reçu de TC.

Les coûts associés à l'exploitation et à l'entretien continu de la base de données seraient gérés par TC dans les limites des ressources existantes.

Protection des données

TC sécuriserait et protégerait les renseignements recueillis dans la base de données et stockés dans le nuage Microsoft par les mesures suivantes :

- il compterait sur les services de sécurité réseau de Microsoft pour réguler le trafic d'accès à la base de données dans le nuage; ce contrôle réseau relèverait du contrat de services infonuagiques conclu par TC et Microsoft;
- il utiliserait ses propres appareils réseau pour contrôler le trafic d'entrée et de sortie dans son réseau;
- il permettrait à ses seuls employés d'accéder à la base de données dans le nuage de Microsoft à partir d'un ordinateur ministériel avec un compte d'utilisateur inscrit de TC;
- il exigerait des utilisateurs internes qu'ils produisent deux pièces d'identité pour avoir accès au système;
- il obligerait les utilisateurs externes à produire une clé d'identification délivrée par le gouvernement pour y accéder;
- dans le cas des utilisateurs autorisés à entrer dans la base de données, il limiterait la permission accordée de modifier les données en fonction de rôles préétablis;
- il chiffrerait les données à destination, en provenance et à l'intérieur de la base de données.

Conformité et application

Une formation à l'application des nouvelles exigences serait donnée aux inspecteurs TMD de TC et aux

²⁵ Il s'agit de changements comme le nom ou le numéro d'entreprise de l'ARC, les adresses (du siège social ou de site), les coordonnées, les classes de marchandises dangereuses et les moyens de transport.

inspectors prior to the coming into force of the proposed amendments. This training may include a combination of classroom instruction, Web-based learning, advisory notes, bulletins, Frequently Asked Questions and enforcement instructions. Costs for such training would be managed within TC's existing resources and training curriculum.

Following the transition period and after the first registrations come in, the system would be able to identify the types of businesses who are registering. TC would put in place targeted awareness campaigns to ensure that all businesses that could potentially be conducting DG activities, provided they are not under any exemptions, are prompted to register in the registration database within a specific time frame.

Compliance with the registration database requirements would be addressed using existing enforcement measures and personnel. Should an inspector identify non-compliance through an opportunity inspection,²⁶ a letter would be sent to the company requiring that the company register within a specified time frame. TDG inspectors who identify non-compliance with the TDGR may apply a graduated approach to enforcement including, but not limited to, education, warnings and/or fines²⁷ of between \$500 and \$1000.

Contact

Farrah Fleurimond
Executive Director
Regulatory Frameworks and International Engagement
Branch
Transportation of Dangerous Goods Directorate
Department of Transport
L'Esplanade Laurier (ASDD)
300 Laurier Avenue West
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Email: TC.TDGRegulatoryProposal-TMDPropositionReglementaire.TC@tc.gc.ca

inspecteurs provinciaux et territoriaux avant l'entrée en vigueur des modifications proposées. Cette formation pourrait combiner l'enseignement en classe, l'apprentissage Web, les notes d'information, les bulletins, les foires aux questions et les instructions d'application de la loi. Les coûts en seraient gérés dans le cadre des ressources et du programme de formation existants de TC.

Après la période de transition et les premiers enregistrements, le système serait en mesure de reconnaître les types d'entreprises qui s'enregistrent. TC mettrait en place des campagnes ciblées de sensibilisation pour s'assurer que toutes les entreprises qui peuvent être impliquées dans les activités de MD et qui ne sont pas exemptées soient invitées à s'inscrire à la base de données d'enregistrement dans un délai précis.

La conformité aux exigences de la base de données d'enregistrement serait assurée à l'aide des mesures d'application et du personnel existants. Si un inspecteur constatait un cas de non-conformité à l'occasion d'une inspection spontanée²⁶, une lettre parviendrait à l'entreprise en exigeant d'elle qu'elle s'inscrive dans un certain délai. Les inspecteurs TMD qui constatent un manquement au RTMD peuvent appliquer des mesures progressives d'application de la loi en recourant notamment à l'éducation, à l'avertissement et à l'imposition d'amendes²⁷ variant de 500 à 1 000 \$.

Personne-ressource

Farrah Fleurimond
Directrice exécutive
Direction des cadres réglementaires et de l'engagement international
Direction générale du transport des marchandises dangereuses
Ministère des Transports
Esplanade Laurier (ASDD)
300, avenue Laurier Ouest
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Courriel : TC.TDGRegulatoryProposal-TMDPropositionReglementaire.TC@tc.gc.ca

²⁶ An inspection conducted when the inspector has reasonable grounds to believe that the business is conducting DG activities.

²⁷ When non-compliance to the TDG Act is detected, an inspector may issue a contravention under the *Contraventions Act* (\$500 to \$1000) where an agreement exists between the Province and Transport Canada. In extreme or repetitive cases, a criminal prosecution can be considered.

²⁶ Une inspection effectuée lorsque l'inspecteur a des motifs raisonnables de croire que l'entreprise est impliquée dans les activités de MD.

²⁷ En cas de constatation d'un manquement à la Loi sur le TMD, l'inspecteur peut remettre une contravention en vertu de la *Loi sur les contraventions* (valeur de 500 à 1 000 \$) si une entente existe entre une province et Transports Canada. En cas de manquement extrême ou de récidive, des poursuites pénales peuvent être envisagées.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to section 27^a of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*^b, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Registration Database)*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 70 days after the date of publication of this notice. All such representations must be submitted online on the *Canada Gazette*, Part I, or, if submitted by email, post or other format, must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Farrah Fleurimond, Executive Director, Regulatory Frameworks and International Engagement Branch, Department of Transport, Esplanade Laurier, 300 Laurier Avenue West, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (email: TDGRegulatoryProposal-TMDPropositionReglementaire@tc.gc.ca).

Ottawa, June 17, 2022

Wendy Nixon
Assistant Clerk of the Privy Council

Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Registration Database)**Amendments**

1 The portion of subsection 1.15(1) of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*¹ before paragraph (a) is replaced by the following:

(1) Part 3 (Documentation), Part 4 (Dangerous Goods Safety Marks), Part 5 (Means of Containment), Part 6 (Training), Part 8 (Reporting Requirements) and Part 17 (Registration Database) do not apply to the offering for transport, handling or transporting of dangerous goods on a road vehicle, a railway vehicle or a vessel on a domestic voyage if

^a S.C. 2009, c. 9, s. 25

^b S.C. 1992, c. 34

¹ SOR/2001-286

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 27^a de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*^b, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (base de données d'enregistrement)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-dix jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés de présenter leurs observations sur le site Web de la Partie I de la *Gazette du Canada*, ou s'ils les présentent par courriel, par la poste ou par tout autre moyen, d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Farrah Fleurimond, Directrice exécutive, Direction des cadres réglementaires et de l'engagement international, ministère des Transports, Esplanade Laurier, 300, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (courriel : TDGRegulatoryProposal-TMDPropositionReglementaire@tc.gc.ca).

Ottawa, le 17 juin 2022

La greffière adjointe du Conseil privé
Wendy Nixon

Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (base de données d'enregistrement)**Modifications**

1 Le passage du paragraphe 1.15(1) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*¹ précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(1) La partie 3 (Documentation), la partie 4 (Indications de danger — marchandises dangereuses), la partie 5 (Contenants), la partie 6 (Formation), la partie 8 (Exigences relatives aux rapports) et la partie 17 (Base de données d'enregistrement) ne s'appliquent pas à la présentation au transport, à la manutention ou au transport de marchandises dangereuses à bord d'un véhicule routier, d'un véhicule ferroviaire ou d'un bâtiment au cours d'un voyage intérieur si les conditions suivantes sont réunies :

^a L.C. 2009, ch. 9, art. 25

^b L.C. 1992, ch. 34

¹ DORS/2001-286

2 Subsection 1.17(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) Part 3 (Documentation), Part 4 (Dangerous Goods Safety Marks), Part 5 (Means of Containment), Part 6 (Training), Part 7 (Emergency Response Assistance Plan), Part 8 (Reporting Requirements) and Part 17 (Registration Database) do not apply to the offering for transport, handling or transporting of limited quantities of dangerous goods on a road vehicle, a railway vehicle or a vessel on a domestic voyage if each means of containment is legibly and durably marked on one side, other than a side on which it is intended to rest or to be stacked during transport, with the mark illustrated in subsection (5).

3 The portion of subsection 1.17.1(3) of the Regulations before the “Excepted Quantities Mark” is replaced by the following:

(3) Part 3 (Documentation), Part 4 (Dangerous Goods Safety Marks), Part 5 (Means of Containment), Part 6 (Training), Part 7 (Emergency Response Assistance Plan), Part 8 (Reporting Requirements) and Part 17 (Registration Database) do not apply to the offering for transport, handling or transporting of dangerous goods in excepted quantities if each means of containment is marked on one side, other than a side on which it is intended to rest or to be stacked during transport, with the excepted quantities mark illustrated below.

4 The portion of section 1.19.1 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

1.19.1 Part 2 (Classification), Part 3 (Documentation), Part 4 (Dangerous Goods Safety Marks), Part 5 (Means of Containment), Part 6 (Training), Part 7 (Emergency Response Assistance Plan) and Part 17 (Registration Database) do not apply to samples of goods that the consignor reasonably believes to be dangerous goods whose classification or exact chemical composition is unknown and cannot be readily determined if

5 The portion of section 1.19.2 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

1.19.2 Part 3 (Documentation), Part 4 (Dangerous Goods Safety Marks) and Part 17 (Registration Database) do not apply to samples of dangerous goods if

2 Le paragraphe 1.17(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) La partie 3 (Documentation), la partie 4 (Indications de danger — marchandises dangereuses), la partie 5 (Contenants), la partie 6 (Formation), la partie 7 (Plan d'intervention d'urgence), la partie 8 (Exigences relatives aux rapports) et la partie 17 (Base de données d'enregistrement) ne s'appliquent pas à la présentation au transport, à la manutention ou au transport de quantités limitées de marchandises dangereuses à bord d'un véhicule routier, d'un véhicule ferroviaire ou d'un bâtiment au cours d'un voyage intérieur si chaque contenant porte de manière lisible et durable sur l'un des côtés, autre que celui sur lequel il est censé reposer ou être gerbé pendant le transport, la marque illustrée au paragraphe (5).

3 Le passage du paragraphe 1.17.1(3) du même règlement précédant « Marque de quantités exceptées » est remplacé par ce qui suit :

(3) La partie 3 (Documentation), la partie 4 (Indications de danger — marchandises dangereuses), la partie 5 (Contenants), la partie 6 (Formation), la partie 7 (Plan d'intervention d'urgence), la partie 8 (Exigences relatives aux rapports) et la partie 17 (Base de données d'enregistrement) ne s'appliquent pas à la présentation au transport, à la manutention ou au transport de marchandises dangereuses en quantités exceptées si chaque contenant porte, sur l'un des côtés, autre que celui sur lequel il est censé reposer ou être gerbé pendant le transport, la marque de quantités exceptées illustrée ci-dessous.

4 Le passage de l'article 1.19.1 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

1.19.1 La partie 2 (Classification), la partie 3 (Documentation), la partie 4 (Indications de danger — marchandises dangereuses), la partie 5 (Contenants), la partie 6 (Formation), la partie 7 (Plan d'intervention d'urgence) et la partie 17 (Base de données d'enregistrement) ne s'appliquent pas aux échantillons de marchandises dont l'expéditeur a des motifs raisonnables de croire qu'ils sont des marchandises dangereuses dont la classification ou la composition chimique exacte est inconnue et ne peut être facilement déterminée, si les conditions suivantes sont réunies :

5 Le passage de l'article 1.19.2 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

1.19.2 La partie 3 (Documentation), la partie 4 (Indications de danger — marchandises dangereuses) et la partie 17 (Base de données d'enregistrement) ne s'appliquent pas aux échantillons de marchandises dangereuses si les conditions suivantes sont réunies :

6 The portion of subsection 1.21(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(1) Part 3 (Documentation), Part 4 (Dangerous Goods Safety Marks), Part 5 (Means of Containment), Part 6 (Training) and Part 17 (Registration Database) do not apply to the offering for transport, handling or transporting of dangerous goods on a road vehicle licensed as a farm vehicle if

7 The portion of subsection 1.23(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(1) Part 3 (Documentation), the requirements for the display of a UN number in section 4.15 of Part 4 (Dangerous Goods Safety Marks), Part 6 (Training) and Part 17 (Registration Database) do not apply to a solution of pesticides in transport on a road vehicle if

8 The portion of section 1.24 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

1.24 Part 3 (Documentation), Part 7 (Emergency Response Assistance Plan) and Part 17 (Registration Database) do not apply to UN1005, ANHYDROUS AMMONIA, if it is

9 Section 1.30 of the Regulations is replaced by the following:

1.30 Paragraph 3.6(3)(a) of Part 3 (Documentation), subsection 4.16(3) and paragraph 4.16.1(2)(d) of Part 4 (Dangerous Goods Safety Marks) and Part 17 (Registration Database) do not apply to dangerous goods in transport on a road vehicle or railway vehicle that is being transported on board a vessel that is operating over the most direct water route between two points that are not more than 5 km apart.

10 The portion of section 1.30.1 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

1.30.1 Subsection 1.6(1) of Part 1 (Coming into Force, Repeal, Interpretation, General Provisions and Special Cases), paragraph 3.6(3)(a) of Part 3 (Documentation) and Part 17 (Registration Database) do not apply to dangerous goods that are UN1203, GASOLINE, or UN1978, PROPANE, that are in a highway tank that is being transported by a tank truck on board a passenger carrying vessel that is operating over the most direct water route between two points that are not more than 5 km apart if

6 Le passage du paragraphe 1.21(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(1) La partie 3 (Documentation), la partie 4 (Indications de danger — marchandises dangereuses), la partie 5 (Contenants), la partie 6 (Formation) et la partie 17 (Base de données d'enregistrement) ne s'appliquent pas à la présentation au transport, à la manutention ou au transport de marchandises dangereuses à bord d'un véhicule routier immatriculé comme un véhicule agricole si les conditions suivantes sont réunies :

7 Le passage du paragraphe 1.23(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(1) La partie 3 (Documentation), les exigences concernant l'apposition d'un numéro UN prévues à l'article 4.15 de la partie 4 (Indications de danger — marchandises dangereuses), la partie 6 (Formation) et la partie 17 (Base de données d'enregistrement) ne s'appliquent pas à une solution de pesticides qui est en transport à bord d'un véhicule routier si les conditions suivantes sont réunies :

8 Le passage de l'article 1.24 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

1.24 La partie 3 (Documentation), la partie 7 (Plan d'intervention d'urgence) et la partie 17 (Base de données d'enregistrement) ne s'appliquent pas à UN1005, AMMONIAC ANHYDRE, s'il satisfait aux conditions suivantes :

9 L'article 1.30 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

1.30 L'alinéa 3.6(3)a) de la partie 3 (Documentation), le paragraphe 4.16(3) et l'alinéa 4.16.1(2)d) de la partie 4 (Indications de danger — marchandises dangereuses) et la partie 17 (Base de données d'enregistrement) ne s'appliquent pas aux marchandises dangereuses transportées dans un véhicule routier ou dans un véhicule ferroviaire transporté à bord d'un bâtiment qui fait la navette, par l'itinéraire maritime le plus direct, entre deux points distants d'au plus 5 km.

10 Le passage de l'article 1.30.1 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

1.30.1 Le paragraphe 1.6(1) de la partie 1 (Entrée en vigueur, abrogation, interprétation, dispositions générales et cas spéciaux), l'alinéa 3.6(3)a) de la partie 3 (Documentation) et la partie 17 (Base de données d'enregistrement) ne s'appliquent pas aux marchandises dangereuses qui sont UN1203, ESSENCE, et UN1978, PROPANE, contenues dans une citerne routière transportée par un camion-citerne à bord d'un bâtiment à passagers qui fait la navette, par l'itinéraire maritime le plus direct, entre

11 The portion of section 1.31 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

1.31 Part 3 (Documentation), Part 4 (Dangerous Goods Safety Marks), Part 6 (Training), Part 9 (Road), Part 10 (Rail) and Part 17 (Registration Database) do not apply to the offering for transport, handling or transporting of dangerous goods included in Class 1, Explosives, on a road vehicle or a railway vehicle if

12 Section 1.32 of the Regulations is replaced by the following:

1.32 Part 3 (Documentation), Part 4 (Dangerous Goods Safety Marks), Part 5 (Means of Containment), Part 6 (Training), Part 7 (Emergency Response Assistance Plan), Part 8 (Reporting Requirements), Part 9 (Road), Part 10 (Rail) and Part 17 (Registration Database) do not apply to UN2857, REFRIGERATING MACHINES, refrigerating machine components that contain gases included in Class 2.2, Non-flammable, Non-toxic Gases or UN2672, AMMONIA SOLUTIONS, if the quantity of gas has a mass that is less than or equal to 12 kg and the quantity of ammonia solutions is less than or equal to 12 L.

13 The portion of section 1.32.3 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

1.32.3 Part 3 (Documentation), Part 6 (Training) and Part 17 (Registration Database) do not apply to dangerous goods that are transported in one or more small means of containment on a road vehicle solely on land if

14 The portion of section 1.33 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

1.33 Part 3 (Documentation), Part 4 (Dangerous Goods Safety Marks), Part 5 (Means of Containment), Part 6 (Training), Part 7 (Emergency Response Assistance Plan), Part 9 (Road), Part 10 (Rail) and Part 17 (Registration Database) do not apply to the offering for transport, handling or transporting of dangerous goods included in Class 3, Flammable Liquids, on a road vehicle, a railway vehicle or a vessel on a domestic voyage if the dangerous goods

deux points distants d'au plus 5 km, si les conditions suivantes sont réunies :

11 Le passage de l'article 1.31 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

1.31 La partie 3 (Documentation), la partie 4 (Indications de danger — marchandises dangereuses), la partie 6 (Formation), la partie 9 (Transport routier), la partie 10 (Transport ferroviaire) et la partie 17 (Base de données d'enregistrement) ne s'appliquent pas à la présentation au transport, à la manutention ou au transport à bord d'un véhicule routier ou d'un véhicule ferroviaire de marchandises dangereuses incluses dans la classe 1, Explosifs, si les conditions suivantes sont réunies :

12 L'article 1.32 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

1.32 La partie 3 (Documentation), la partie 4 (Indications de danger — marchandises dangereuses), la partie 5 (Contenants), la partie 6 (Formation), la partie 7 (Plan d'intervention d'urgence), la partie 8 (Exigences relatives aux rapports), la partie 9 (Transport routier), la partie 10 (Transport ferroviaire) et la partie 17 (Base de données d'enregistrement) ne s'appliquent ni à UN2857, MACHINES FRIGORIFIQUES, ni aux composants de machines frigorifiques qui contiennent des gaz inclus dans la classe 2.2, Gaz ininflammables, non toxiques, ni à UN2672, AMMONIAC EN SOLUTION, si la quantité de gaz a une masse inférieure ou égale à 12 kg et que la quantité d'ammoniac en solution est inférieure ou égale à 12 L.

13 Le passage de l'article 1.32.3 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

1.32.3 La partie 3 (Documentation), la partie 6 (Formation) et la partie 17 (Base de données d'enregistrement) ne s'appliquent pas aux marchandises dangereuses transportées dans un ou plusieurs petits contenants uniquement par voie terrestre à bord d'un véhicule routier si les conditions suivantes sont réunies :

14 Le passage de l'article 1.33 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

1.33 La partie 3 (Documentation), la partie 4 (Indications de danger — marchandises dangereuses), la partie 5 (Contenants), la partie 6 (Formation), la partie 7 (Plan d'intervention d'urgence), la partie 9 (Transport routier), la partie 10 (Transport ferroviaire) et la partie 17 (Base de données d'enregistrement) ne s'appliquent pas à la présentation au transport, à la manutention ou au transport de marchandises dangereuses incluses dans la classe 3, Liquides inflammables, à bord d'un véhicule routier, d'un véhicule ferroviaire ou d'un bâtiment au cours d'un voyage intérieur si les conditions suivantes sont réunies :

15 The portion of section 1.35 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

1.35 Part 3 (Documentation), the UN number requirements in sections 4.12 and 4.15.2 of Part 4 (Dangerous Goods Safety Marks), Part 6 (Training) and Part 17 (Registration Database) do not apply to the offering for transport, handling or transporting of dangerous goods that are UN1202, DIESEL FUEL, or UN1203, GASOLINE, on a road vehicle if

16 The portion of section 1.36 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

1.36 Part 3 (Documentation), Part 4 (Dangerous Goods Safety Marks), Part 5 (Means of Containment), Part 6 (Training), Part 7 (Emergency Response Assistance Plan), Part 8 (Reporting Requirements), Part 9 (Road), Part 10 (Rail) and Part 17 (Registration Database) do not apply to the offering for transport, handling or transporting on a road vehicle, a railway vehicle or a vessel on a domestic voyage of

17 The portion of section 1.38 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

1.38 Part 3 (Documentation), Part 4 (Dangerous Goods Safety Marks), Part 5 (Means of Containment), Part 6 (Training), Part 7 (Emergency Response Assistance Plan), Part 8 (Reporting Requirements), Part 9 (Road), Part 10 (Rail) and Part 17 (Registration Database) do not apply to the offering for transport, handling or transporting of a polyester resin kit that consists of a substance included in Class 3, Packing Group II or III and a substance included in Class 5.2, Type D, E or F that does not require temperature control if

18 The portion of section 1.39 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

1.39 Part 3 (Documentation), Part 4 (Dangerous Goods Safety Marks), except section 4.22.1, and Part 17 (Registration Database) do not apply to the offering for transport, handling or transporting of infectious substances that are included in Category B if

19 The portion of section 1.41 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

1.41 Part 3 (Documentation), Part 4 (Dangerous Goods Safety Marks), Part 5 (Means of Containment), Part 6

15 Le passage de l'article 1.35 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

1.35 La partie 3 (Documentation), les exigences concernant le numéro UN prévues aux articles 4.12 et 4.15.2 de la partie 4 (Indications de danger — marchandises dangereuses), la partie 6 (Formation) et la partie 17 (Base de données d'enregistrement) ne s'appliquent pas à la présentation au transport, à la manutention ou au transport à bord d'un véhicule routier de marchandises dangereuses qui sont UN1202, DIESEL, ou UN1203, ESSENCE, si les conditions suivantes sont réunies :

16 Le passage de l'article 1.36 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

1.36 La partie 3 (Documentation), la partie 4 (Indications de danger — marchandises dangereuses), la partie 5 (Contenants), la partie 6 (Formation), la partie 7 (Plan d'intervention d'urgence), la partie 8 (Exigences relatives aux rapports), la partie 9 (Transport routier), la partie 10 (Transport ferroviaire) et la partie 17 (Base de données d'enregistrement) ne s'appliquent pas à la présentation au transport, à la manutention ou au transport à bord d'un véhicule routier, d'un véhicule ferroviaire ou d'un bâtiment au cours d'un voyage intérieur :

17 Le passage de l'article 1.38 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

1.38 La partie 3 (Documentation), la partie 4 (Indications de danger — marchandises dangereuses), la partie 5 (Contenants), la partie 6 (Formation), la partie 7 (Plan d'intervention d'urgence), la partie 8 (Exigences relatives aux rapports), la partie 9 (Transport routier), la partie 10 (Transport ferroviaire) et la partie 17 (Base de données d'enregistrement) ne s'appliquent pas à la présentation au transport, à la manutention ou au transport d'une trousse contenant de la résine de polyester qui est composée d'une matière incluse dans la classe 3, groupes d'emballage II ou III et d'une matière incluse dans la classe 5.2, de type D, E ou F qui n'exige pas de régulation de température, si les conditions suivantes sont réunies :

18 Le passage de l'article 1.39 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

1.39 La partie 3 (Documentation), la partie 4 (Indications de danger — marchandises dangereuses), à l'exception de l'article 4.22.1, et la partie 17 (Base de données d'enregistrement) ne s'appliquent pas à la présentation au transport, à la manutention ou au transport des matières infectieuses incluses dans la catégorie B si les conditions suivantes sont réunies :

19 Le passage de l'article 1.41 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

1.41 La partie 3 (Documentation), la partie 4 (Indications de danger — marchandises dangereuses), la partie 5

(Training), Part 7 (Emergency Response Assistance Plan), Part 8 (Reporting Requirements) and Part 17 (Registration Database) do not apply to the offering for transport, handling or transporting of biological products if they

20 Subsection 1.42(1) of the Regulations is replaced by the following:

(1) Part 3 (Documentation), Part 4 (Dangerous Goods Safety Marks), Part 5 (Means of Containment), Part 6 (Training), Part 7 (Emergency Response Assistance Plan), Part 8 (Reporting Requirements) and Part 17 (Registration Database) do not apply to the offering for transport, handling or transporting of human or animal specimens and are reasonably believed not to contain infectious substances.

21 Subsection 1.42.2(1) of the Regulations is replaced by the following:

(1) Part 3 (Documentation), Part 4 (Dangerous Goods Safety Marks), Part 5 (Means of Containment), Part 6 (Training), Part 7 (Emergency Response Assistance Plan), Part 8 (Reporting Requirements) and Part 17 (Registration Database) do not apply to the offering for transport, handling or transporting of blood or blood components that are intended for transfusion or for the preparation of blood products and are reasonably believed not to contain infectious substances.

22 The portion of section 1.42.3 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

1.42.3 Part 3 (Documentation), sections 4.10 to 4.12 of Part 4 (Dangerous Goods Safety Marks), Part 5 (Means of Containment), Part 6 (Training), Part 7 (Emergency Response Assistance Plan), Part 8 (Reporting Requirements) and Part 17 (Registration Database) do not apply to the offering for transport, handling or transporting of dangerous goods that are medical waste or clinical waste if

23 The portion of section 1.43 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

1.43 Part 3 (Documentation), Part 4 (Dangerous Goods Safety Marks), Part 5 (Means of Containment), Part 6 (Training), Part 7 (Emergency Response Assistance Plan), Part 9 (Road), Part 10 (Rail), Part 11 (Marine), Part 12 (Air) and Part 17 (Registration Database) do not apply to the offering for transport, handling or transporting of dangerous goods included in Class 7, Radioactive Materials, if the dangerous goods

(Contenants), la partie 6 (Formation), la partie 7 (Plan d'intervention d'urgence), la partie 8 (Exigences relatives aux rapports) et la partie 17 (Base de données d'enregistrement) ne s'appliquent pas à la présentation au transport, à la manutention ou au transport de produits biologiques si les conditions suivantes sont réunies :

20 Le paragraphe 1.42(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(1) La partie 3 (Documentation), la partie 4 (Indications de danger — marchandises dangereuses), la partie 5 (Contenants), la partie 6 (Formation), la partie 7 (Plan d'intervention d'urgence), la partie 8 (Exigences relatives aux rapports) et la partie 17 (Base de données d'enregistrement) ne s'appliquent pas à la présentation au transport, à la manutention ou au transport de spécimens d'origine humaine ou animale dont il est permis de croire qu'ils ne contiennent pas de matière infectieuse.

21 Le paragraphe 1.42.2(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(1) La partie 3 (Documentation), la partie 4 (Indications de danger — marchandises dangereuses), la partie 5 (Contenants), la partie 6 (Formation), la partie 7 (Plan d'intervention d'urgence), la partie 8 (Exigences relatives aux rapports) et la partie 17 (Base de données d'enregistrement) ne s'appliquent pas à la présentation au transport, à la manutention ou au transport de sang ou de composants sanguins qui sont destinés à la transfusion ou la préparation de produits du sang et dont il est permis de croire qu'ils ne contiennent pas de matière infectieuse.

22 Le passage de l'article 1.42.3 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

1.42.3 La partie 3 (Documentation), les articles 4.10 à 4.12 de la partie 4 (Indications de danger — marchandises dangereuses), la partie 5 (Contenants), la partie 6 (Formation), la partie 7 (Plan d'intervention d'urgence), la partie 8 (Exigences relatives aux rapports) et la partie 17 (Base de données d'enregistrement) ne s'appliquent pas à la présentation au transport, à la manutention ou au transport de marchandises dangereuses qui sont des déchets médicaux ou des déchets d'hôpital si les conditions suivantes sont réunies :

23 Le passage de l'article 1.43 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

1.43 La partie 3 (Documentation), la partie 4 (Indications de danger — marchandises dangereuses), la partie 5 (Contenants), la partie 6 (Formation), la partie 7 (Plan d'intervention d'urgence), la partie 9 (Transport routier), la partie 10 (Transport ferroviaire), la partie 11 (Transport maritime), la partie 12 (Transport aérien) et la partie 17 (Base de données d'enregistrement) ne s'appliquent pas à la présentation au transport, à la manutention ou au

24 The portion of section 1.44 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

1.44 Part 2 (Classification), Part 3 (Documentation), Part 4 (Dangerous Goods Safety Marks), Part 7 (Emergency Response Assistance Plan) and Part 17 (Registration Database) do not apply to a residue of dangerous goods contained in a drum that is in transport on a road vehicle, a railway vehicle or a vessel on a domestic voyage, except for dangerous goods included in Packing Group I or contained in a drum otherwise requiring a label for Class 1, 4.3, 6.2 or 7, if

25 Section 1.45.1 of the Regulations is replaced by the following:

1.45.1 Part 3 (Documentation), Part 4 (Dangerous Goods Safety Marks) and Part 17 (Registration Database) do not apply to substances that are classified as marine pollutants in accordance with section 2.43 of Part 2 (Classification) if they are in transport solely on land by road vehicle or railway vehicle. However, substances may be identified as marine pollutants on a shipping document and the required dangerous goods safety marks may be displayed when they are in transport by road or railway vehicle.

26 The portion of section 1.47 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

1.47 Subsections 5.10(1) and (2) of Part 5 (Means of Containment) and Part 17 (Registration Database) do not apply to the offering for transport, handling or transporting of UN1044, FIRE EXTINGUISHERS, if the fire extinguishers

27 The portion of subsection 1.49(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(1) Section 5.10 of Part 5 (Means of Containment) and Part 17 (Registration Database) do not apply to the offering for transport, handling or transporting of dangerous goods in a cylinder on a road vehicle or an aircraft if

transport de marchandises dangereuses incluses dans la classe 7, Matières radioactives, qui, à la fois :

24 Le passage de l'article 1.44 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

1.44 La partie 2 (Classification), la partie 3 (Documentation), la partie 4 (Indications de danger — marchandises dangereuses), la partie 7 (Plan d'intervention d'urgence) et la partie 17 (Base de données d'enregistrement) ne s'appliquent pas à un résidu de marchandises dangereuses placées dans un fût qui est en transport à bord d'un véhicule routier, d'un véhicule ferroviaire ou d'un bâtiment au cours d'un voyage intérieur, sauf lorsqu'il s'agit d'une marchandise dangereuse incluse dans le groupe d'emballage I ou contenue dans un fût pour lequel une étiquette serait exigée pour les classes 1, 4.3, 6.2 ou 7, si les conditions suivantes sont réunies :

25 L'article 1.45.1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

1.45.1 La partie 3 (Documentation), la partie 4 (Indications de danger — marchandises dangereuses) et la partie 17 (Base de données d'enregistrement) ne s'appliquent pas aux matières qui sont classées comme polluants marins conformément à l'article 2.43 de la partie 2 (Classification) si elles sont en transport uniquement par voie terrestre à bord d'un véhicule routier ou d'un véhicule ferroviaire. Toutefois, de telles matières peuvent être identifiées comme polluants marins dans un document d'expédition et les indications de danger — marchandises dangereuses exigibles peuvent être apposées pendant qu'elles sont en transport à bord d'un véhicule routier ou d'un véhicule ferroviaire.

26 Le passage de l'article 1.47 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

1.47 Les paragraphes 5.10(1) et (2) de la partie 5 (Contenants) de même que la partie 17 (Base de données d'enregistrement) ne s'appliquent pas à la présentation au transport, à la manutention ou au transport de UN1044, EXTINCTEURS, si ces extincteurs satisfont aux conditions suivantes :

27 Le passage du paragraphe 1.49(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(1) L'article 5.10 de la partie 5 (Contenants) de même que la partie 17 (Base de données d'enregistrement) ne s'appliquent pas à la présentation au transport, à la manutention ou au transport de marchandises dangereuses contenues dans une bouteille à gaz dans un véhicule routier ou un aéronef si celle-ci satisfait aux conditions suivantes :

28 The portion of subsection 1.50(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(1) Sections 5.2 and 5.5 and subsections 5.10(1) and (2) of Part 5 (Means of Containment) and Part 17 (Registration Database) do not apply to the offering for transport, handling or transporting of UN1978, PROPANE, in a cylinder on a road vehicle, a railway vehicle or a ship on a domestic voyage if

29 The Regulations are amended by adding the following after Part 16:

PART 17

Registration Database

Definition

17.1 In this Part, **site** means a place where dangerous goods are imported, offered for transport, handled or transported, but does not include a means of transport.

Application

17.2 (1) Subject to subsection (2), this Part applies to a person who imports, offers for transport, handles or transports dangerous goods at a site located in Canada.

(2) Subsection (1) does not apply to

(a) a person who imports, offers for transport, handles or transports dangerous goods originating from outside Canada and passing through Canada to a destination outside of Canada without any handling being done in Canada;

(b) a person conducting cross border movements who does not have headquarters in Canada or who does not operate a site in Canada where importing, offering for transport, handling or transporting activities take place;

(c) a person operating one or more oil wells; or

(d) a self-employed commercial truck owner-operator who imports, offers for transport, handles or transports dangerous goods within Canada.

28 Le passage du paragraphe 1.50(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(1) Les articles 5.2 et 5.5 et les paragraphes 5.10(1) et (2) de la partie 5 (Contenants) de même que la partie 17 (Base de données d'enregistrement) ne s'appliquent pas à la présentation au transport, à la manutention ou au transport de UN1978, PROPANE, contenu dans une bouteille à gaz à bord d'un véhicule routier, d'un véhicule ferroviaire ou d'un navire au cours d'un voyage intérieur, si les conditions suivantes sont réunies :

29 Le même règlement est modifié par adjonction, après la partie 16, de ce qui suit :

PARTIE 17

Base de données d'enregistrement

Définition

17.1 Dans la présente partie, **site** s'entend d'un endroit, autre qu'un moyen de transport, où se fait l'importation, la présentation au transport, la manutention ou le transport de marchandises dangereuses.

Application

17.2 (1) Sous réserve du paragraphe (2), la présente partie s'applique à toute personne qui fait l'importation, la présentation au transport, la manutention ou le transport de marchandises dangereuses dans un site situé au Canada.

(2) Les personnes suivantes sont soustraites à l'application du paragraphe (1) :

a) celle qui fait l'importation, la présentation au transport, la manutention ou le transport de marchandises dangereuses qui proviennent de l'extérieur du Canada et qui transitent par le Canada vers une destination à l'extérieur du pays, pourvu qu'elle n'effectue aucune opération de manutention au Canada;

b) celle qui effectue un transport transfrontalier et qui ne possède pas de siège social au Canada ou qui n'exploite aucun site au Canada où ont lieu des activités d'importation, de présentation au transport, de manutention ou de transport;

c) celle qui exploite un ou plusieurs puits de pétrole;

d) le propriétaire-exploitant d'un camion commercial à titre de travailleur autonome et qui importe, présente au transport, manutentionne ou transporte au Canada des marchandises dangereuses.

Registration

17.3 (1) Subject to subsection (2), a person to whom this Part applies at the time of its coming into force must register on the registration database relating to dangerous goods on the Department of Transport website by providing the following information within one year after the day on which this Part comes into force:

- (a)** the person's Canada Revenue Agency business number, if any;
- (b)** the person's name and the address of their headquarters;
- (c)** for each site, the phone numbers and email addresses of both a contact person and their replacement when absent;
- (d)** the addresses of all sites where dangerous goods are imported, offered for transport, handled or transported;
- (e)** the mode of transportation of dangerous goods used at each site;
- (f)** for each site, the classes and divisions of dangerous goods that were imported, offered for transport, handled or transported by the person in the year preceding the date of registration;
- (g)** for each site, the importing, offering for transport, handling or transporting activities that were undertaken in the year preceding the date of registration; and
- (h)** with respect to goods referred to in section 1.4.3.1.2 of the UN Recommendations, subsection 456(1) of the *Explosives Regulations, 2013* or section 7.2 of these Regulations, the following information for each of those goods and for each site:
 - (i)** the UN number,
 - (ii)** the person's ERAP number in relation to the dangerous goods,
 - (iii)** the range of quantities that were imported, offered for transport, handled or transported in the year preceding the date of registration, and
 - (iv)** the number of consignments in the year preceding the date of registration.

(2) A person to whom this Part does not apply at the time of its coming into force when it comes into force must register on the registration database relating to dangerous goods on the Department of Transport website by providing at least the information referred to in paragraphs (1)(a)

Enregistrement

17.3 (1) Sous réserve du paragraphe (2), la personne assujettie à la présente partie au moment de son entrée en vigueur s'enregistre dans la base de données d'enregistrement relative aux marchandises dangereuses sur le site Web du ministère des Transports, en fournissant les renseignements ci-après dans l'année suivant la date d'entrée en vigueur de la présente partie :

- a)** son numéro d'entreprise de l'Agence du revenu du Canada, le cas échéant;
- b)** son nom et l'adresse de son siège social;
- c)** pour chaque site, les numéro de téléphone et adresse courriel d'une personne-ressource ainsi que ceux de son remplaçant en cas d'absence de celle-ci;
- d)** l'adresse des sites où se font l'importation, la présentation au transport, la manutention ou le transport de marchandises dangereuses;
- e)** le mode de transport des marchandises dangereuses utilisé à chaque site;
- f)** pour chaque site, les classes et divisions des marchandises dangereuses qui ont été importées, présentées au transport, manutentionnées ou transportées dans l'année précédant la date d'enregistrement;
- g)** pour chaque site, les activités d'importation, de présentation au transport, de manutention ou de transport menées dans l'année précédant la date d'enregistrement;
- h)** s'agissant des marchandises visées à la section 1.4.3.1.2 des Recommandations de l'ONU, au paragraphe 456(1) du *Règlement de 2013 sur les explosifs* ou à l'article 7.2 du présent règlement, les renseignements ci-après pour chacune d'entre elles et pour chaque site :
 - (i)** le numéro UN,
 - (ii)** le numéro du PIU dont dispose la personne relativement à la marchandise dangereuse,
 - (iii)** la fourchette des quantités importées, présentées au transport, manutentionnées ou transportées dans l'année précédant la date d'enregistrement,
 - (iv)** le nombre d'envois dans l'année précédant la date d'enregistrement.

(2) La personne qui n'est pas assujettie à la présente partie au moment de son entrée en vigueur s'enregistre dans la base de données d'enregistrement relative aux marchandises dangereuses sur le site Web du ministère des Transports en fournissant au moins les renseignements

to (e) within 90 days after the day on which their importing, offering for transport, handling or transporting of dangerous goods activities begin.

Renewal

17.4 A person must renew their registration annually on the anniversary date of their initial registration by updating the information referred to in subsection 17.3(1) on the registration database relating to dangerous goods on the Department of Transport website, and information provided under paragraphs 17.3(1)(f) to (h) relates to the year preceding the day on which the registration is renewed.

Changes to Information

17.5 A person must update the registration database relating to dangerous goods on the Department of Transport website within 30 days after any change occurs to the information that they provided under paragraphs 17.3(1)(a) to (e) on registration or annual renewal.

Coming into Force

30 These Regulations come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

indiqués aux alinéas (1)a) à e) dans les quatre-vingt-dix jours suivant le début de ses activités d'importation, de présentation au transport, de manutention ou de transport.

Renouvellement

17.4 La personne renouvelle annuellement son enregistrement à la date anniversaire de son enregistrement initial en fournissant les renseignements indiqués au paragraphe 17.3(1) dans la base de données d'enregistrement relative aux marchandises dangereuses sur le site Web du ministère des Transports, et les renseignements fournis aux termes des alinéas 17.3(1)f) à h) portent sur l'année précédant la date du renouvellement.

Modification des renseignements

17.5 La personne met à jour la base de données d'enregistrement relative aux marchandises dangereuses sur le site Web du ministère des Transports dans les trente jours suivant tout changement aux renseignements visés aux alinéas 17.3(1)a) à e) et ayant été fournis lors de l'enregistrement ou du renouvellement.

Entrée en vigueur

30 Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada*.

INDEX

COMMISSIONS

Canadian International Trade Tribunal

Appeal	
Notice No. HA-2022-007.....	3922
Determination	
Engineering (R&D)	3922
Ruling	
Oil country tubular goods.....	3923

Canadian Radio-television and Telecommunications Commission

Administrative decisions.....	3924
Decisions	3924
* Notice to interested parties.....	3923
Notices of consultation	3924
Orders	3925
Part 1 applications	3924

CUSMA Secretariat

Decision	
Gypsum board.....	3925

Public Service Commission

Public Service Employment Act	
Permission granted (Hua, Kevin)	3926
Permission granted (Picard, Nicolas)	3927

GOVERNMENT NOTICES

Environment, Dept. of the

Species At Risk Act	
Description of Eastern Whip-poor-will critical habitat in the Big Creek National Wildlife Area, the Long Point National Wildlife Area, the Prince Edward Point National Wildlife Area, and the Rideau Bird Sanctuary	3855

Privy Council Office

Appointment opportunities.....	3917
--------------------------------	------

Transport, Dept. of

Aeronautics Act	
Interim Order for Civil Aviation Respecting Requirements Related to Vaccination Due to COVID-19, No. 3.....	3856
Interim Order Respecting Certain Requirements for Civil Aviation Due to COVID-19, No. 65	3889

GOVERNMENT NOTICES — Continued

Transport, Dept. of — Continued

Canada Shipping Act, 2001	
Interim Order for the Protection of the Killer Whale (<i>Orcinus orca</i>) in the Waters of Southern British Columbia, 2022	3906

MISCELLANEOUS NOTICES

* Intact Insurance Company and Ascentus Insurance Ltd.	
Letters patent of amalgamation.....	3928
* Quebec Assurance Company	
Assumption reinsurance agreement and certificate of continuance	3928

PARLIAMENT

House of Commons

* Filing applications for private bills (First Session, 44th Parliament).....	3921
---	------

PROPOSED REGULATIONS

Transport, Dept. of

Canada Shipping Act, 2001	
Marine Safety Management System Regulations	3931
Transportation of Dangerous Goods Act, 1992	
Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Registration Database).....	4010

SUPPLEMENTS

Chief Electoral Officer, Office of the

Electoral districts — Proposal of the Federal Electoral Boundaries Commission for the Province of Alberta	
Electoral districts — Proposal of the Federal Electoral Boundaries Commission for the Province of Manitoba	

* This notice was previously published.

INDEX

AVIS DIVERS

- * Compagnie d'assurance du Québec
Convention de réassurance aux fins de
prise en charge et certificat de
prorogation 3928
- * Intact Compagnie d'assurance et Ascentus
Insurance Ltd.
Lettres patentes de fusion 3928

AVIS DU GOUVERNEMENT

- Conseil privé, Bureau du**
Possibilités de nominations 3917

Environnement, min. de l'

- Loi sur les espèces en péril
Description de l'habitat essentiel de
l'Engoulevent bois-pourri dans la réserve
nationale de faune du Ruisseau-Big, la
réserve nationale de faune de Long Point,
la réserve nationale de faune de la
Pointe-du-Prince-Édouard et le refuge
d'oiseaux de Rideau 3855

Transports, min. des

- Loi de 2001 sur la marine marchande
du Canada
Arrêté d'urgence de 2022 visant la
protection de l'épaulard (*Orcinus orca*)
dans les eaux du sud de la Colombie-
Britannique 3906
- Loi sur l'aéronautique
Arrêté d'urgence n° 3 pour l'aviation civile
visant les exigences relatives à la
vaccination en raison de la COVID-19 3856
- Arrêté d'urgence n° 65 visant certaines
exigences relatives à l'aviation civile en
raison de la COVID-19 3889

COMMISSIONS

Commission de la fonction publique

- Loi sur l'emploi dans la fonction publique
Permission accordée (Hua, Kevin) 3926
Permission accordée (Picard, Nicolas) 3927

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

- * Avis aux intéressés 3923
Avis de consultation 3924
Décisions 3924
Décisions administratives 3924
Demandes de la partie 1 3924
Ordonnances 3925

COMMISSIONS (suite)

Secrétariat de l'ACEUM

- Décision
Plaques de plâtre 3925

Tribunal canadien du commerce extérieur

- Appel
Avis n° HA-2022-007 3922
- Décisions
Fournitures tubulaires pour puits de
pétrole 3923
Ingénierie (R et D) 3922

PARLEMENT

Chambre des communes

- * Demandes introductives de projets de
loi d'intérêt privé (Première session,
44^e législature) 3921

RÈGLEMENTS PROJÉTÉS

Transports, min. des

- Loi de 1992 sur le transport des marchandises
dangereuses
Règlement modifiant le Règlement sur le
transport des marchandises dangereuses
(base de données d'enregistrement) 4010
- Loi de 2001 sur la marine marchande
du Canada
Règlement sur le système de gestion de la
sécurité maritime 3931

SUPPLÉMENTS

Directeur général des élections, Bureau du

- Circonscriptions électorales — Proposition
de la Commission de délimitation des
circonscriptions électorales fédérales
pour la province de l'Alberta
Circonscriptions électorales — Proposition
de la Commission de délimitation des
circonscriptions électorales fédérales
pour la province du Manitoba

* Cet avis a déjà été publié.

Canada Gazette

Part I



Gazette du Canada

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, JUNE 25, 2022

OTTAWA, LE SAMEDI 25 JUIN 2022

Electoral districts

Proposal of the Federal Electoral
Boundaries Commission for the
Province of Alberta

Published pursuant to the *Electoral
Boundaries Readjustment Act*

Circonscriptions électorales

Proposition de la Commission
de délimitation des
circonscriptions électorales
fédérales pour la province de
l'Alberta

Publiée conformément à la *Loi sur la
révision des limites des circonscriptions
électorales*

FEDERAL ELECTORAL BOUNDARIES COMMISSION FOR THE PROVINCE OF ALBERTA

*Proposal of the Federal Electoral Boundaries
Commission for the Province of Alberta*

Introduction

The Federal Electoral Boundaries Commission for the Province of Alberta (“the Commission”) has been established pursuant to the *Electoral Boundaries Readjustment Act*, R.S.C. 1985, c. E-3, as amended (“the Act”).

The Canadian Constitution requires a readjustment of the total number of members of the House of Commons and of each province following each decennial census. The formula and rules provided in sections 51 and 51A of the *Constitution Act, 1867* (“the Constitution”) govern this readjustment. As a result, federal electoral boundaries must be adjusted every 10 years to accommodate new electoral districts, and the population shifts and changes within the province, since the previous decennial census.

The Act requires the establishment of an independent, three-person Commission in each province to define the sizes, boundaries and names of the electoral districts within that province. The Chief Justice of a province appoints the Chair of the Commission, and the Speaker of the House of Commons appoints the other two members.

The Commission for Alberta was established by Order-in-Council, proclaimed on November 1, 2021. The Chair of the Commission is Justice J.D. Bruce McDonald, of the Court of Appeal of Alberta. The other members are Dr. Donald Barry of Calgary, Professor Emeritus of Political Science, University of Calgary; and Ms. Donna R. Wilson of Edmonton, an election specialist and a former federal returning officer.

Alberta’s population count increased from 3,645,257 to 4,262,635 between the 2011 and the 2021 censuses. Application of the formula and rules contained in the Constitution resulted in an increase in the total number of seats in the House of Commons from 338 to 342 and an increase in the total number assigned to Alberta from 34 to 37.

The electoral quota for each Alberta electoral district is 115,206. This number is obtained by dividing the 2021 Alberta census population count of 4,262,635 by 37, the number of House of Commons seats allocated to the province. Alberta has the third-highest electoral quota in Canada after Ontario (116,590) and British Columbia (116,300).

COMMISSION DE DÉLIMITATION DES CIRCONSCRIPTIONS ÉLECTORALES FÉDÉRALES POUR LA PROVINCE DE L’ALBERTA

*Proposition de la Commission de délimitation des
circonscriptions électorales fédérales pour la
province de l’Alberta*

Introduction

La Commission de délimitation des circonscriptions électorales fédérales pour l’Alberta (la Commission) a été constituée en vertu de la *Loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales*, L.R.C. 1985, ch. 3, telle que modifiée (la Loi).

La Constitution canadienne exige que le nombre total d’élus siégeant à la Chambre des communes et la représentation de chaque province soient révisés à la suite de chaque recensement décennal. La formule et les règles prévues aux articles 51 et 51A de la *Loi constitutionnelle de 1867* (la Constitution) régissent cette révision. Les limites des circonscriptions fédérales doivent donc être révisées tous les 10 ans pour permettre la création de nouvelles circonscriptions et pour refléter les changements et les mouvements de la population survenus dans chaque province depuis le recensement décennal précédent.

La Loi prévoit la constitution, dans chaque province, d’une commission indépendante formée de trois personnes ayant pour mandat d’établir la superficie, les limites et le nom des circonscriptions de cette province. Le juge en chef de la province en nomme le président, et le président de la Chambre des communes nomme les deux autres commissaires.

La commission pour l’Alberta a été constituée par proclamation du gouverneur en conseil le 1^{er} novembre 2021. Le président de la Commission est le juge J.D. Bruce McDonald de la Cour d’appel de l’Alberta. Les autres commissaires sont M. Donald Barry, professeur émérite de sciences politiques à l’Université de Calgary, et M^{me} Donna R. Wilson, d’Edmonton, spécialiste en matière d’élections et ancienne directrice du scrutin fédérale.

Le chiffre de la population de l’Alberta est passé de 3 645 257 à 4 262 635 entre les recensements de 2011 et de 2021. En application de la formule et des règles prévues dans la Constitution, le nombre total de sièges à la Chambre des communes passe de 338 à 342, et le nombre de sièges attribués à l’Alberta, de 34 à 37.

Le quotient électoral pour chaque circonscription de l’Alberta s’établit à 115 206. Il est le résultat de la division du chiffre de la population de la province (4 262 635) que donne le recensement de 2021 par 37, soit le nombre de sièges lui revenant à la Chambre des communes. L’Alberta se classe au troisième rang au Canada par son quotient électoral, après l’Ontario (116 590) et la Colombie-Britannique (116 300).

Principles Governing the Commission

When readjusting the electoral boundaries, the Commission is governed by the principles set out in the Act. Section 15(1)(a) of the Act provides that the division of the province into electoral districts, and the description of the boundaries, shall proceed on the basis that the population of each electoral district shall, as closely as reasonably possible, correspond to the electoral quota for the province.

Section 15(1)(b) of the Act provides that the Commission shall also consider the following two criteria:

1. the community of interest or community of identity in, or the historical pattern of, an electoral district in the province; and
2. a manageable geographic size for districts in sparsely populated, rural or northern regions of the province.

The Commission may deviate from strict electoral parity where it considers it necessary or desirable to do so in order to respect or maintain these criteria, provided that deviation from the provincial quota shall exceed 25% more or less, only in circumstances that the Commission considers extraordinary (subsection 15(2) of the Act).

With an electoral quota of 115,206, it follows that, absent extraordinary circumstances, Alberta's electoral districts should not exceed a maximum population of 144,008 or a minimum population of 86,405.

In summary, the overarching principle of the Act is to ensure that each electoral district shall, as closely as reasonably possible, correspond to the electoral quota for the province, often referred to as population parity. When drawing the boundaries, the Commission must consider communities of interest or identity, historical patterns and geographic size. Where the Commission determines that it is either necessary or desirable to deviate from population parity, it has the discretion to do so within the limits set out in the Act.

Statement of Process for Adjusting Boundaries

The process for readjustment of electoral boundaries can be briefly summarized.

The Commission prepares the boundaries of electoral districts, which are contained in a proposed redistribution plan. Advertisements in the *Canada Gazette* and in at least one newspaper of general circulation will include a map showing the proposed electoral districts and provide notice of the time and place fixed for public hearings. Notice of intention to make representations on the proposed electoral districts must be given in writing to the Commission within 23 days of the publication of the last advertisement. The rules governing representations at a

Principes directeurs de la Commission

Lors de la révision des limites des circonscriptions, la Commission est régie par les principes établis dans la Loi. Selon l'alinéa 15(1)a), le partage de la province en circonscriptions électorales se fait de telle manière que le chiffre de la population de chacune des circonscriptions corresponde dans la mesure du possible au quotient électoral de la province.

L'alinéa 15(1)b) exige que la Commission prenne aussi en considération les deux critères suivants :

1. la communauté d'intérêts ou la spécificité d'une circonscription électorale de la province ou son évolution historique;
2. le souci de faire en sorte que la superficie des circonscriptions dans les régions peu peuplées, rurales ou septentrionales de la province ne soit pas trop vaste.

La Commission peut s'écarter de la parité électoral absolue lorsque cela lui paraît souhaitable pour l'application de ces critères, pourvu que l'écart par rapport au quotient électoral n'excède pas 25 %, sauf dans des circonstances qu'elle considère comme extraordinaires (paragraphe 15[2]).

Ainsi, sauf circonstances extraordinaires, les circonscriptions de l'Alberta ne doivent pas compter plus de 144 008 habitants ou moins de 86,405 étant donné que le quotient électoral de la province se chiffre à 115 206.

En résumé, le principe fondamental de la Loi veut que le chiffre de la population de chaque circonscription corresponde, dans la mesure du possible, au quotient électoral de la province, principe que l'on appelle souvent « parité de la population ». Au moment de tracer les limites, la Commission doit tenir compte de la communauté d'intérêts ou de la spécificité d'une circonscription, de son évolution historique et de sa superficie. Lorsque la Commission juge nécessaire ou souhaitable de déroger au principe de la parité de la population, il lui est loisible de le faire dans les limites prévues par la Loi.

Processus de révision des limites

Le processus de révision des limites des circonscriptions peut être résumé comme suit.

La Commission propose des limites pour les circonscriptions, qui sont présentées dans un plan de redécoupage. Des avis présentant une carte des circonscriptions proposées et indiquant les dates, heures et lieux d'audiences publiques sont publiés dans la *Gazette du Canada* et dans au moins un journal à grand tirage. Quiconque désire présenter des observations concernant les circonscriptions proposées doit en aviser la Commission par écrit dans les 23 jours suivant la publication du dernier avis public. Les règles régissant la présentation d'observations à une

public hearing are contained in “Rules for Public Hearings” later in this proposal.

Following the public hearings, the Commission reviews its proposed redistribution plan, makes revisions and submits its final report to the Chief Electoral Officer of Canada. In Alberta, the final report is due by December 15, 2022.

The Commission’s report is then sent to the House of Commons, where it is referred to a parliamentary committee. Once considered, it is sent back to the Commission. The Commission considers any objections, makes any modifications it deems necessary and provides a final, certified copy of its report to the Chief Electoral Officer of Canada, with or without amendment. Upon receipt of the reports from all provinces, a draft order (referred to as the representation order) is prepared, describing and naming the electoral districts established by all the Commissions.

Within five days of the Minister receiving the representation order, the Governor-in-Council shall proclaim the order in force, effective on the first dissolution of Parliament that occurs at least seven months after the day on which the proclamation was issued. Thus, the new boundaries can be used only for a general election called at least seven months after the representation order is proclaimed.

Proposed Boundaries

Overview and Explanations

According to census figures, Alberta’s population grew from 3,645,257 in 2011 to 4,262,635 in 2021. Most of the increase took place in Alberta’s two largest cities and nearby communities, with some rural electoral districts recording gains and others moderate declines. Population changes and the addition of three new electoral districts required adjustments to every electoral district in Alberta. In approaching its task, the Commission has been guided by the need to create electoral districts as close to the provincial quota of 115,206 as is reasonably possible, taking account of communities of interest and identity, historical patterns and geographic size.

The Commission has not found any extraordinary circumstances that would justify deviating from the electoral quota by more than 25%. All of the proposed electoral districts are within 5% of the quota. The largest proposed electoral district has a population of 120,917, or 4.96% over the quota. The smallest has a population of 110,350, or 4.22% under the quota.

audience publique sont énoncées dans la section Règles pour les audiences publiques dans la présente proposition.

Après les audiences publiques, la Commission réexamine sa proposition, lui apporte des modifications, puis présente son rapport définitif au directeur général des élections du Canada. Dans le cas de l’Alberta, ce rapport doit être présenté au plus tard le 15 décembre 2022.

Le rapport de la Commission est ensuite transmis à la Chambre des communes, où il est renvoyé à un comité parlementaire. Après son étude, il est retourné à la Commission. Cette dernière examine toute opposition présentée, apporte les modifications qu’elle juge nécessaires et remet un exemplaire certifié conforme de son rapport définitif au directeur général des élections du Canada, avec ou sans modification. Après avoir reçu les rapports de toutes les provinces, le directeur général des élections prépare un projet de décret de représentation électorale, dans lequel sont décrites et nommées les circonscriptions établies par toutes les commissions.

Dans les cinq jours suivant la réception du décret de représentation par le ministre, le gouverneur en conseil lui donne, par proclamation, force de loi, avec effet à compter de la première dissolution du Parlement survenant au moins sept mois après la date de la proclamation. Ainsi, les nouvelles limites ne peuvent entrer en vigueur que pour une élection générale déclenchée au moins sept mois après la proclamation du décret de représentation.

Limites proposées

Aperçu et explications

Selon les données du recensement, la population de l’Alberta est passée de 3 645 257 habitants en 2011 à 4 262 635 en 2021. La croissance a eu lieu en grande partie dans les deux plus grandes villes de l’Alberta et les collectivités avoisinantes; quelques circonscriptions rurales ont enregistré une hausse, alors que d’autres ont subi une baisse modérée. Les changements démographiques et l’ajout de trois nouvelles circonscriptions ont donné lieu à un remaniement de chaque circonscription en Alberta. Dans sa démarche, la Commission a tenu compte de la nécessité de créer des circonscriptions dont le chiffre de la population correspond, dans la mesure du possible, au quotient électoral de la province s’élevant à 115 206, ainsi que de l’évolution historique, de la superficie, des communautés d’intérêts et de la spécificité des circonscriptions.

La Commission n’a relevé aucune circonstance extraordinaire qui pourrait justifier un écart de plus de 25 % par rapport au quotient électoral. Toutes les circonscriptions proposées se situent à moins de 5 % du quotient électoral. La circonscription proposée la plus peuplée compte 120 917 habitants, soit 4,96 % de plus que le quotient électoral de la province. La circonscription proposée la moins peuplée compte 110 350 habitants, soit 4,22 % de moins que le quotient électoral de la province.

The Commission has been governed by its constitutional and statutory obligations in preparing its proposed redistribution plan. As required by section 15 of the Act, the Commission considered the geographic size, community of interest or community of identity in, and the historical pattern of, each electoral district in determining whether deviation from the electoral quota was either necessary or desirable. The Commission considered the topography of each electoral district and the impact of its geographic size on the representation of any electoral district, particularly in the northern and less populated areas.

Ms. Olivia Mancuso, a skilled geography specialist, worked with the Commission. In addition, the Commission had access to data from the Department of Natural Resources and the Chief Statistician of Canada. Population figures are based on the 2021 census, as provided by Statistics Canada. The Commission considered existing federal electoral districts, provincial electoral districts, and county and municipal boundaries, and it made efforts to follow such boundaries where convenient and considered desirable.

By use of its website, the Commission invited comments and suggestions from the public. This was not intended as a substitute for the full public hearings, which will occur following publication of this proposed redistribution plan. The Commission appreciates the many comments, maps and recommendations received. These comments identified many issues, which were discussed and considered.

In determining the names of the electoral districts, the Commission wanted them to reflect an identifying physical or historical site, object or geographical feature within their boundaries. Many of the existing names were retained. However, following the federal guidelines, where an electoral district was substantially altered, a new name was selected.

The Commission welcomes full input from Albertans at the public hearings, following which it will prepare its final report in accordance with its constitutional and statutory mandate.

Proposed Electoral Districts

The Commission proposes 37 electoral districts for Alberta, listed in the table below.

Electoral District	Population (2021)	Deviation from Quota of 115,206
Airdrie—Chestermere	113,312	-1.64%
Battle River—Crowfoot	115,242	+0.03%

Les obligations constitutionnelles et légales de la Commission l'ont guidée dans la préparation de sa proposition de redécoupage. Comme l'exige l'article 15 de la Loi, la Commission a tenu compte, pour chaque circonscription, de sa superficie, de la communauté d'intérêts ou de sa spécificité et de son évolution historique pour déterminer si un écart par rapport au quotient électoral était nécessaire ou souhaitable. Elle a aussi tenu compte de la topographie de chaque circonscription et de l'incidence de sa superficie sur la représentation, plus particulièrement dans les régions septentrionales et moins peuplées.

M^{me} Olivia Mancuso, spécialiste de la géographie, a mis sa compétence au service de la Commission. La Commission avait également accès à des données du ministère des Ressources naturelles et du statisticien en chef du Canada. Les chiffres de la population sont fondés sur les résultats du recensement de 2021 fournis par Statistique Canada. La Commission a aussi tenu compte des limites actuelles des circonscriptions électorales fédérales et provinciales, des comtés ainsi que des municipalités, et s'est efforcée de les suivre dans les cas où elle a jugé pratique et souhaitable de le faire.

Par le biais de son site Web, la Commission a invité la population à lui transmettre des commentaires et des suggestions. Le but n'était pas de remplacer les audiences publiques en bonne et due forme, qui auront lieu après la publication de la présente proposition. La Commission est reconnaissante du grand nombre de commentaires, de cartes et de recommandations qui lui ont été présentés; ceux-ci ont mis en lumière bon nombre de questions sur lesquelles elle s'est penchée.

La Commission a attribué aux circonscriptions des noms évoquant un lieu physique ou historique, un objet ou une caractéristique géographique leur étant propre. Beaucoup de noms existants ont été conservés. Cependant, suivant les lignes directrices fédérales, les circonscriptions ayant subi d'importants changements ont été renommées.

La Commission souhaite l'entière participation des Albertains aux audiences publiques, après lesquelles elle préparera son rapport définitif conformément à son mandat constitutionnel et légal.

Circonscriptions proposées

La Commission propose 37 circonscriptions pour l'Alberta, indiquées dans le tableau ci-dessous.

Nom de la circonscription	Population (2021)	Écart par rapport au quotient électoral de 115 206
Airdrie—Chestermere	113 312	-1,64 %
Battle River—Crowfoot	115 242	+0,03 %

Electoral District	Population (2021)	Deviation from Quota of 115,206
Bow River	115,937	+0.64%
Calgary Centre	119,822	+4.01%
Calgary Confederation	119,070	+3.35%
Calgary Crowchild	117,541	+2.03%
Calgary Forest Lawn	119,626	+3.84%
Calgary Heritage	119,361	+3.61%
Calgary McKnight	119,404	+3.64%
Calgary Midnapore	118,890	+3.20%
Calgary Nose Hill	118,822	+3.14%
Calgary Shepard	115,093	-0.10%
Calgary Signal Hill	120,917	+4.96%
Calgary Skyview	118,238	+2.63%
Canmore—Cochrane—Olds	110,350	-4.22%
Edmonton Centre	111,183	-3.49%
Edmonton Gateway	110,524	-4.06%
Edmonton Griesbach	113,913	-1.12%
Edmonton Manning	111,039	-3.62%
Edmonton Mill Woods	113,208	-1.73%
Edmonton Riverbend	113,181	-1.76%
Edmonton Strathcona	111,580	-3.15%
Edmonton West	112,948	-1.96%
Edmonton Winterburn	113,323	-1.64%
Foothills	115,857	+0.57%
Fort McMurray—Cold Lake	110,779	-3.84%
Grande Prairie	112,902	-2.00%
Lakeland	115,854	+0.56%
Lethbridge	115,008	-0.17%
Medicine Hat—Cardston—Warner	117,447	+1.95%
Peace River—Westlock	114,091	-0.97%
Red Deer	113,734	-1.28%
Sherwood Park—Beaumont	115,265	+0.05%
Spruce Grove—Leduc	116,543	+1.16%
Sturgeon River	114,803	-0.35%
Wetaskiwin—Lacombe	115,563	+0.31%
Yellowhead	112,265	-2.55%

Nom de la circonscription	Population (2021)	Écart par rapport au quotient électoral de 15 206
Bow River	115 937	+0,64 %
Calgary-Centre	119 822	+4,01 %
Calgary Confederation	119 070	+3,35 %
Calgary Crowchild	117 541	+2,03 %
Calgary Forest Lawn	119 626	+3,84 %
Calgary Heritage	119 361	+3,61 %
Calgary McKnight	119 404	+3,64 %
Calgary Midnapore	118 890	+3,20 %
Calgary Nose Hill	118 822	+3,14 %
Calgary Shepard	115 093	-0,10 %
Calgary Signal Hill	120 917	+4,96 %
Calgary Skyview	118 238	+2,63 %
Canmore—Cochrane—Olds	110 350	-4,22 %
Edmonton-Centre	111 183	-3,49 %
Edmonton Gateway	110 524	-4,06 %
Edmonton Griesbach	113 913	-1,12 %
Edmonton Manning	111 039	-3,62 %
Edmonton Mill Woods	113 208	-1,73 %
Edmonton Riverbend	113 181	-1,76 %
Edmonton Strathcona	111 580	-3,15 %
Edmonton-Ouest	112 948	-1,96 %
Edmonton Winterburn	113 323	-1,64 %
Foothills	115 857	+0,57 %
Fort McMurray—Cold Lake	110 779	-3,84 %
Grande Prairie	112 902	-2,00 %
Lakeland	115 854	+0,56 %
Lethbridge	115 008	-0,17 %
Medicine Hat—Cardston—Warner	117 447	+1,95 %
Peace River—Westlock	114 091	-0,97 %
Red Deer	113 734	-1,28 %
Sherwood Park—Beaumont	115 265	+0,05 %
Spruce Grove—Leduc	116 543	+1,16 %
Sturgeon River	114 803	-0,35 %
Wetaskiwin—Lacombe	115 563	+0,31 %
Yellowhead	112 265	-2,55 %

Detailed Descriptions

The Appendix of this proposal contains a detailed description and map for each proposed electoral district.

General Comments on Regions

City of Calgary

Calgary's population grew from 1,096,833 in 2011 to 1,306,784 in 2021; this represents an increase of 19.14%. While some of the city's electoral districts grew moderately or declined slightly, the remaining districts experienced substantial growth. Accommodating these changes required adjustments to the boundaries of all electoral districts in Calgary. The Commission proposes that the number of electoral districts be increased from 10 to 11, with an average population of 118,799, or 3.12% above Alberta's electoral quota. The Commission finds this increase acceptable and in line with the recommendations of earlier commissions. Reflecting Calgary's long-standing community of interest, all the electoral districts are located within the boundaries of the City.

The Commission considered and rejected the idea of increasing the number of the City's electoral districts to 12. Were this to be done, the average population of each district would be 108,899, or 5.48% below the province's electoral quota, which the Commission considers inappropriate.

The populations of the Calgary Nose Hill, Calgary Confederation, Calgary Centre and Calgary Signal Hill electoral districts sustained moderate increases between 2011 and 2021. The Commission proposes that the northern boundary of Calgary Nose Hill be moved southward, closer to Nose Hill Park, and its eastern boundary to Deerfoot Trail NE. Its southwestern boundary would extend to Crowchild Trail NW, resulting in a readjusted boundary with Calgary Confederation. It recommends that the boundaries of Calgary Confederation, Calgary Centre and Calgary Signal Hill be modified to bring their population numbers into alignment with other electoral districts. These changes allow adjustments to be made to accommodate growing and shifting population patterns in the City's other electoral districts.

The Commission proposes that the electoral districts of Calgary Heritage and Calgary Midnapore be realigned in an east-west rather than a north-south direction. The Commission also recommends that Calgary Shepard, which experienced the largest growth in population of any Calgary electoral district, be reduced in geographic size along its western and northern boundaries in order to manage its population numbers. In addition, the

Descriptions détaillées

L'annexe de la présente proposition contient les cartes et les descriptions détaillées de chacune des circonscriptions proposées.

Observations générales sur les régions

Ville de Calgary

La population de Calgary est passée de 1 096 833 en 2011 à 1 306 784 en 2021; ce qui représente une augmentation de 19,14 %. Alors que certaines circonscriptions de la ville ont connu une croissance modérée, ou un léger déclin, les autres ont crû de façon notable. Un remaniement de toutes les circonscriptions de Calgary s'impose afin de tenir compte de ces changements. La Commission propose de faire passer de 10 à 11 le nombre de circonscriptions, avec une population moyenne de 118 799 habitants, ce qui dépasse de 3,12 % le quotient électoral de l'Alberta. La Commission estime que cette augmentation est acceptable et conforme aux recommandations formulées par les commissions qui l'ont précédée. En raison de la communauté d'intérêts de longue date de Calgary, toutes les circonscriptions se trouvent à l'intérieur des limites de la ville.

La Commission a examiné, puis rejeté l'idée de faire passer à 12 le nombre de circonscriptions de la ville. Si cette mesure était adoptée, la population moyenne de chaque circonscription serait de 108 899 habitants, soit 5,48 % en dessous du quotient électoral de la province, ce que la Commission considère comme inapproprié.

Les populations des circonscriptions de Calgary Nose Hill, de Calgary Confederation, de Calgary-Centre et de Calgary Signal Hill ont enregistré des augmentations modérées mais soutenues entre 2011 et 2021. La Commission propose de déplacer la limite nord de Calgary Nose Hill vers le sud, plus près du parc Nose Hill, et de repousser la limite est jusqu'à Deerfoot Trail N.E. Sa limite sud-ouest s'étendrait donc jusqu'à Crowchild Trail N.O., il faut donc modifier la limite de Calgary Confederation. La Commission recommande de modifier les limites de Calgary Confederation, Calgary-Centre et de Calgary Signal Hill afin de rapprocher les chiffres de population de ceux des autres circonscriptions. Ces changements permettent d'apporter des modifications à d'autres circonscriptions de la ville pour refléter la croissance et les mouvements de la population.

La Commission propose de remanier les circonscriptions de Calgary Heritage et de Calgary Midnapore selon un axe est-ouest plutôt que nord-sud. La Commission recommande aussi, pour la circonscription de Calgary Shepard, compte tenu de sa population qui a connu la plus forte croissance de toutes les circonscriptions de Calgary, de réduire sa superficie le long de ses limites ouest et nord. De plus, pour compenser le déclin de la population de la

Commission proposes to offset a decline in the population of the Calgary Forest Lawn electoral district by extending its northwestern boundary and its shared southern boundary with the electoral district of Calgary Shepard.

The Commission recommends that a new electoral district, Calgary McKnight, composed of the northeastern portion of the current Calgary Forest Lawn electoral district and the southeastern portion of the existing Calgary Skyview electoral district, be created in the heavily populated northeastern sector of the City. The name Calgary McKnight is proposed because McKnight Boulevard is a major roadway that traverses the district. It honours William Lidstone McKnight, a Calgary aviator and hero in the Battle of Britain in the Second World War.

The Calgary Skyview electoral district, which recorded the City's second-highest population increase, required substantial modification. The recommended reconfiguration would see it bounded in the south by the Calgary Forest Lawn and the proposed Calgary McKnight electoral districts, and extended west along the northern boundary of the redrawn Calgary Nose Hill electoral district, to a shared boundary with a modified and renamed Calgary Crowchild electoral district, formerly known as Calgary Rocky Ridge.

The Calgary Rocky Ridge electoral district saw the third-highest population growth in the City. The Commission recommends that the eastern boundary be moved westward to achieve a more equitable population balance with other electoral districts. The Commission also proposes that the name of the electoral district of Calgary Rocky Ridge be changed to Calgary Crowchild to better reflect its new boundaries.

City of Edmonton

The population of the City of Edmonton in the 2011 census was 812,201, and, in the 2021 census, it had increased to 1,010,899, a rise of 24.46%. This growth in population and the recent expansion of Edmonton's municipal southern boundaries necessitated changes to all the City's electoral districts.

The Commission recommends that, having regard to the community of interest, all nine Edmonton electoral districts be contained within the Edmonton City limits. This has been the approach adopted with respect to Calgary for decades. The average population of the proposed electoral districts in Edmonton is 112,322, or 2.5% under the province's electoral quota. It therefore follows that Edmonton's two existing hybrid electoral districts, St. Albert—Edmonton and Edmonton—Wetaskiwin, be substantially

circonscription de Calgary Forest Lawn, la Commission propose d'étendre sa limite nord-ouest ainsi que la limite sud-ouest qu'elle partage avec la circonscription de Calgary Shepard.

La Commission recommande de créer une nouvelle circonscription dans le secteur densément peuplé du nord-est de la ville : Calgary McKnight comprendra la partie nord-est de la circonscription actuelle de Calgary Forest Lawn et la partie sud-est de la circonscription actuelle de Calgary Skyview. Le nom de Calgary McKnight est proposé parce que le boulevard McKnight est une artère principale qui traverse la circonscription, et le nom rend hommage à William Lidstone McKnight, aviateur de Calgary et héros de la bataille d'Angleterre durant la Deuxième Guerre mondiale.

La circonscription de Calgary Skyview, où la croissance démographique a été la deuxième en importance dans la ville, exigeait d'importantes modifications. Selon le remaniement recommandé, la circonscription serait délimitée au sud par la circonscription de Calgary Forest Lawn et la circonscription proposée de Calgary McKnight, et sa limite ouest serait étendue suivant la limite nord de la circonscription remaniée de Calgary Nose Hill jusqu'à une limite qu'elle partage avec la circonscription révisée et renommée de Calgary Crowchild (anciennement appelée Calgary Rocky Ridge).

La circonscription de Calgary Rocky Ridge occupe la troisième place des circonscriptions de la ville par sa croissance démographique. La Commission recommande de déplacer la limite est vers l'ouest pour que la distribution de sa population soit plus équitable par rapport à d'autres circonscriptions. La Commission propose également que la circonscription de Calgary Rocky Ridge soit renommée Calgary Crowchild, un nom qui reflétera mieux ses nouvelles limites.

Ville d'Edmonton

Le recensement de 2011 indiquait que la ville d'Edmonton comptait 812 201 habitants, tandis que celui de 2021 montrait que sa population s'est accrue pour atteindre 1 010 899, soit une hausse de 24,46 %. En raison de cette croissance démographique et de l'élargissement récent des limites municipales du sud d'Edmonton, il a fallu réviser les limites de toutes les circonscriptions de la ville.

Compte tenu de la communauté d'intérêts, la Commission recommande de placer toutes les neuf circonscriptions d'Edmonton à l'intérieur des limites de la ville d'Edmonton. C'est ce qui se fait à Calgary depuis des décennies. La population moyenne des circonscriptions proposées d'Edmonton est de 112 322 personnes, soit 2,5 % en dessous du quotient électoral de la province. Il s'ensuit donc qu'il faut effectuer un remaniement important de St. Albert—Edmonton et d'Edmonton—Wetaskiwin,

reconfigured so that the areas falling outside the Edmonton City limits are removed and added to other electoral districts.

With respect to St. Albert—Edmonton, the Commission proposes to reassign the City of St. Albert to the reconfigured and renamed electoral district of Sturgeon River. This will have the effect of placing St. Albert in the same electoral district as other Francophone communities north of Edmonton, including Legal and Morinville.

The proposed Edmonton Winterburn electoral district is created from the portion of the present St. Albert—Edmonton electoral district that will remain within Edmonton's City limits. It also includes portions of the existing Edmonton West and Edmonton Griesbach electoral districts.

The hybrid electoral district of Edmonton—Wetaskiwin had a 2021 decennial census population of 209,431, an increase of 89.28% from the 2011 census. This was the highest growth of any electoral district in Canada. The largest portion of this growth was in the Edmonton area, annexed in January 2019. This dramatic population growth necessitated a reconfiguration of Edmonton's southern electoral districts and allows the City of Wetaskiwin to become part of a reconfigured and renamed electoral district of Wetaskiwin—Lacombe.

The Commission proposes that the Edmonton Mill Woods electoral district be extended south to the City limits. The area west of 66th Street NW in the present Edmonton Mill Woods electoral district will become part of a new electoral district, Edmonton Gateway.

The creation of the proposed electoral district of Edmonton Gateway in the south-centre of the City allows the population growth on the south side of the City to be shared among three electoral districts.

The Commission recommends that the Edmonton Riverbend electoral district be extended south to the City limits, with the eastern portion relocated to the proposed Edmonton Gateway electoral district. A small section in the north has been moved into the electoral district of Edmonton Strathcona.

With the disparity of population between the north and south sides of the North Saskatchewan River, it is proposed that the electoral district of Edmonton West span the river. Most of the Windermere community, located on the east side of the river, has been added. The communities on both sides of the river have newer developments with similar character and interests.

deux circonscriptions hybrides existantes d'Edmonton afin d'en détacher les secteurs se trouvant à l'extérieur de la ville d'Edmonton et les rattacher à d'autres circonscriptions.

En ce qui concerne St. Albert—Edmonton, la Commission propose de rattacher la ville de St. Albert à la circonscription remaniée et renommée de Sturgeon River. Cette modification permettra d'intégrer St. Albert à la même circonscription que d'autres communautés francophones situées au nord d'Edmonton, notamment Legal et Morinville.

La circonscription proposée d'Edmonton Winterburn est créée à partir de la partie de la circonscription actuelle de St. Albert—Edmonton qui demeure dans les limites de la ville d'Edmonton. Elle comprend également certaines parties des circonscriptions actuelles d'Edmonton-Ouest et d'Edmonton Griesbach.

Selon le recensement de 2021, la circonscription hybride d'Edmonton—Wetaskiwin compte une population de 209 431 habitants, soit une hausse de 89,28 % par rapport au recensement de 2011. Il s'agit de la hausse la plus forte de toutes les circonscriptions au Canada. La croissance a surtout été observée dans la région annexée à Edmonton en janvier 2019. En raison de cette croissance en flèche, il a fallu remanier les circonscriptions situées dans le sud d'Edmonton, et la ville de Wetaskiwin peut être intégrée à la circonscription remaniée et renommée de Wetaskiwin—Lacombe.

La Commission propose d'étendre vers le sud les limites de la circonscription d'Edmonton Mill Woods jusqu'aux limites de la ville. Le secteur qui se trouve à l'ouest de la 66^e Rue N.O. dans l'actuelle circonscription d'Edmonton Mill Woods sera rattaché à la nouvelle circonscription d'Edmonton Gateway.

La création de la circonscription proposée d'Edmonton Gateway dans le centre-sud de la ville permettra de distribuer la population grandissante du côté sud de la ville entre trois circonscriptions.

La Commission recommande d'étendre les limites de la circonscription d'Edmonton Riverbend vers le sud jusqu'aux limites de la ville et de rattacher la partie est du secteur à la circonscription proposée d'Edmonton Gateway. Une petite section située dans le nord a été intégrée à la circonscription d'Edmonton Strathcona.

Compte tenu des écarts de population de part et d'autre de la rivière Saskatchewan Nord, il est proposé de remanier la circonscription d'Edmonton-Ouest et de réunir les populations des deux rives. La plus grande partie de la collectivité de Windermere située sur la rive est de la rivière y a été ajoutée. Les collectivités situées de part et d'autre de la rivière vivent dans des nouveaux quartiers dont la nature et les intérêts sont semblables.

The electoral district of Edmonton Manning's high population growth required adjustments to bring its numbers into closer alignment with other electoral districts. It is proposed that the most westerly communities be moved into the Edmonton Griesbach electoral district. The communities south of Yellowhead Trail NW, east of 50th Street NW and north of the river are added to the Edmonton Manning electoral district.

The proposed new orientation of the electoral district of Edmonton Griesbach is in a more north-south direction, extending north to the City limits and south to the North Saskatchewan River. This configuration increases the population of the electoral district of Edmonton Griesbach.

Edmonton's inner-city electoral districts experienced little change in their populations. The Commission proposes that the electoral district of Edmonton Centre be shifted slightly east, gaining some population from Edmonton Griesbach. The southwestern boundary of the electoral district is moved north to 95th Avenue NW.

The Edmonton Strathcona electoral district is altered only slightly, with a few communities to the south of Whitemud Drive NW being added to it. Where possible, the Commission has maintained the North Saskatchewan River as a boundary. The community of Riverdale on the north side of the river has been kept in Edmonton Strathcona as the interests of Riverdale align well with the Cloverdale and Forest Heights communities, which are immediately across the river.

Central Alberta

The electoral district of Sturgeon River—Parkland is located directly north and west of Edmonton. The Commission proposes that the City of St. Albert be placed in this electoral district. This configuration has the benefit of allowing St. Albert and other Francophone communities, such as Legal and Morinville, to maintain their historical and cultural communities of interest. Since only a small portion of the County of Parkland remains in the reconfigured electoral district, it is proposed that the name be changed to Sturgeon River.

Large population growth in communities surrounding Edmonton and Calgary, as well as the corridor between the two cities, has led the Commission to propose the creation of two new electoral districts, Spruce Grove—Leduc and Airdrie—Chestermere, and to recommend significant changes to the adjacent electoral districts.

The new electoral district of Spruce Grove—Leduc includes the growing communities of Spruce Grove, Leduc, Stony Plain and Devon. It is composed of portions of the existing Sturgeon River—Parkland and Edmonton—Wetaskiwin electoral districts.

En raison de la forte croissance démographique dans la circonscription d'Edmonton Manning, un remaniement s'imposait pour rapprocher ses chiffres de population de ceux des autres circonscriptions. Il est proposé d'intégrer les collectivités qui se trouvent à l'extrémité ouest à la circonscription d'Edmonton Griesbach. Les collectivités situées au sud de Yellowhead Trail N.O., à l'est de la 50^e Rue N.O. et au nord de la rivière sont intégrées à la circonscription d'Edmonton Manning.

L'orientation proposée de la circonscription d'Edmonton Griesbach serait plutôt fixée dans un axe nord-sud, s'étendant vers le nord jusqu'aux limites de la ville et au sud jusqu'à la rivière Saskatchewan Nord. Ce remaniement augmente la population de la circonscription d'Edmonton Griesbach.

La population des circonscriptions du centre-ville d'Edmonton est restée stable. La Commission propose de déplacer légèrement vers l'est la limite de la circonscription d'Edmonton-Centre de manière à récupérer une partie de la population d'Edmonton Griesbach. La limite sud-ouest de la circonscription est déplacée vers le nord jusqu'à la 95^e Rue N.O.

Les limites de la circonscription d'Edmonton Strathcona sont légèrement modifiées, avec l'ajout de quelques collectivités situées au sud de la promenade Whitemud N.O. Dans la mesure du possible, la Commission a conservé la rivière Saskatchewan Nord comme limite. La collectivité de Riverdale située sur la rive nord demeure dans Edmonton Strathcona, car les intérêts des résidents de Riverdale rejoignent ceux des collectivités de Cloverdale et de Forest Heights, situées tout juste de l'autre côté de la rivière.

Centre de l'Alberta

La circonscription de Sturgeon River—Parkland est située directement au nord et à l'ouest d'Edmonton. La Commission propose d'y intégrer la ville de St. Albert. Ce redécoupage permettrait à St. Albert et d'autres communautés francophones, comme Legal et Morinville, de conserver leurs communautés d'intérêts culturels et historiques. Étant donné que seule une petite partie du comté de Parkland demeure dans la circonscription révisée, il est proposé que la circonscription soit renommée Sturgeon River.

Compte tenu de la forte croissance démographique dans les collectivités entourant Edmonton et Calgary et le corridor reliant les deux villes, la Commission propose de créer deux nouvelles circonscriptions : Spruce Grove—Leduc et Airdrie—Chestermere, et recommande d'importantes modifications aux circonscriptions voisines.

La nouvelle circonscription de Spruce Grove—Leduc regroupe les collectivités de Spruce Grove, Leduc, Stony Plain et de Devon qui sont en plein essor. Elle comprend des parties des circonscriptions actuelles de Sturgeon River—Parkland et d'Edmonton—Wetaskiwin.

The new electoral district of Airdrie—Chestermere encompasses the communities of Airdrie and Chestermere, which have experienced particularly rapid population growth over the past decade. Airdrie and Chestermere are located, respectively, to the north and east of Calgary. This new electoral district includes parts of the current Banff—Airdrie and Bow River electoral districts.

The Commission recommends that two reconfigured electoral districts, Wetaskiwin—Lacombe and Red Deer, be created to replace the existing hybrid districts of Red Deer—Lacombe and Red Deer—Mountain View. The proposed Wetaskiwin—Lacombe electoral district, which includes the communities of Wetaskiwin, Lacombe and Sylvan Lake, consists of portions of the current electoral districts of Edmonton—Wetaskiwin, Red Deer—Lacombe and Red Deer—Mountain View. The proposed Red Deer electoral district, which includes the City of Red Deer in its entirety, occupies a portion of the current Red Deer—Mountain View electoral district.

The proposed electoral district of Canmore—Cochrane—Olds responds to the growing populations of Canmore and Cochrane, and includes the communities of Didsbury, Carstairs and Olds. It consists of portions of the current Banff—Airdrie and Red Deer—Mountain View electoral districts as well as small portions of the electoral districts of Foothills and Bow River.

Remaining Electoral Districts

Western Alberta

The Commission proposes that the current electoral district of Yellowhead be extended to include Banff National Park. This places Banff and Jasper National Parks together in a common community of interest. In addition to the inclusion of Banff National Park, the Yellowhead electoral district is expanded to encompass an area west of Range Road 33 and west of Highway 766 taken from the current Red Deer—Lacombe electoral district. The area west of Range Road 50 and a small portion west of Range Road 281 are also added to the Yellowhead electoral district from the current Edmonton—Wetaskiwin electoral district. Finally, an area that was formerly part of the Sturgeon River—Parkland electoral district west of Highway 33 is added to the Yellowhead electoral district.

Southern Alberta

The Commission recommends that the four existing electoral districts in southern Alberta be retained, but with alterations to each.

The Commission proposes that the electoral district of Foothills' southeastern boundary be moved eastward to

La nouvelle circonscription d'Airdrie—Chestermere comprend les collectivités d'Airdrie et de Chestermere, qui ont connu une croissance démographique particulièrement rapide au cours de la dernière décennie. Airdrie est située au nord de Calgary, et Chestermere, à l'est. La nouvelle circonscription regroupe des parties des circonscriptions actuelles de Banff—Airdrie et de Bow River.

La Commission recommande de créer deux circonscriptions remaniées de Wetaskiwin—Lacombe et de Red Deer pour remplacer les deux circonscriptions hybrides existantes de Red Deer—Lacombe et de Red Deer—Mountain View. La circonscription proposée de Wetaskiwin—Lacombe, qui comprend les collectivités de Wetaskiwin, Lacombe et de Sylvan Lake comprend des parties des circonscriptions actuelles d'Edmonton—Wetaskiwin, de Red Deer—Lacombe et de Red Deer—Mountain View. La circonscription proposée de Red Deer, qui comprend l'ensemble de la ville de Red Deer, occupe une partie du territoire de la circonscription actuelle de Red Deer—Mountain View.

La circonscription proposée de Canmore—Cochrane—Olds tient compte de la croissance démographique de Canmore et de Cochrane et comprend les collectivités de Didsbury, Carstairs et d'Olds. Elle comprend aussi des parties des circonscriptions actuelles de Banff—Airdrie et de Red Deer—Mountain View ainsi que de petites parties des circonscriptions de Foothills et de Bow River.

Autres circonscriptions

Ouest de l'Alberta

La Commission propose d'étendre les limites de la circonscription actuelle de Yellowhead pour y intégrer le parc national Banff. Les parcs nationaux Banff et Jasper seraient ainsi réunis par leur communauté d'intérêts. En plus d'intégrer le parc national Banff, on étend la circonscription de Yellowhead pour y inclure un secteur à l'ouest du chemin de rang 33 et à l'ouest de la route 766, lequel est retranché de la circonscription actuelle de Red Deer—Lacombe. Le secteur à l'ouest du chemin de rang 50 et une petite partie du secteur à l'ouest du chemin de rang 281, retranchés de la circonscription actuelle d'Edmonton—Wetaskiwin, sont également intégrés à la circonscription de Yellowhead. En dernier lieu, un secteur à l'ouest de la route 33, qui faisait auparavant partie de la circonscription de Sturgeon River—Parkland, est ajouté à la circonscription de Yellowhead.

Sud de l'Alberta

La Commission recommande de conserver les quatre circonscriptions actuelles dans le sud de l'Alberta, mais d'y apporter des modifications.

La Commission propose que la limite sud-est de la circonscription de Foothills soit déplacée vers l'est pour y

include the Blood Indian Reserves No. 148 and No. 148A, which will now be located within the same electoral district as Piikani Nation, Eden Valley Indian Reserve No. 216 and Tsuu T'ina First Nation. The areas to the south and west of the Tsuu T'ina First Nation Indian Reserve and a small portion to the north of the reserve are added to the reconfigured electoral district of Foothills. Last, the Town of Vulcan is included in the electoral district of Foothills. The eastern boundary now runs along Highway 23 and Highway 24.

Due to the population growth of the City of Lethbridge, the Commission recommends that the electoral district of Lethbridge be reduced in geographical size by moving its northern boundary south to the Oldman River. The City of Lethbridge and the outlying communities of Coaldale and Coalhurst will remain within the electoral district.

The Commission proposes that the western boundary of the Medicine Hat—Cardston—Warner electoral district be moved eastward so that the Blood Indian Reserves No. 148 and No. 148A can be located within the Foothills electoral district. The Town of Taber and the Village of Barnwell, currently located in the Bow River electoral district, are proposed to be added to the electoral district of Medicine Hat—Cardston—Warner. The proposed northern boundary of Medicine Hat—Cardston—Warner will move south to Township Road 150.

The boundaries of the Bow River electoral district are proposed to be moved north and east to the Alberta-Saskatchewan border. A number of communities currently in the Bow River electoral district are proposed to be reassigned to other electoral districts. Chestermere, Beiseker and Irricana are proposed to be reassigned to the new Airdrie—Chestermere electoral district, with the Town of Vulcan being moved into the electoral district of Foothills. On the other hand, proposed to be added to the electoral district of Bow River are the following centres: Drumheller, Hanna, Innisfail, Bowden, Oyen, Three Hills, Youngtown, Trochu, Barons, Nobleford and Picture Butte.

Central-Eastern Alberta

The Commission recommends that the three existing electoral districts in central-eastern Alberta be retained, but, in each instance, some changes are made to their boundaries.

The southern boundary of the Battle River—Crowfoot electoral district is proposed to be moved north to follow the southern limits of Paintearth County No. 18 and Special Area No. 4, and to proceed along Highway 589. The proposed northern boundary is, for the most part, defined by the Yellowhead Highway. The municipalities of Lloydminster and Vegreville are to be located within the electoral district of Battle River—Crowfoot. The communities of Camrose, Stettler, Wainwright and Tofield are to remain within its boundaries.

inclure les réserves indiennes Blood n° 148 et n° 148A, qui se trouveront désormais dans la même circonscription que la Nation Piikani, la réserve indienne d'Eden Valley n° 216 et la Première Nation Tsuu T'ina. Les secteurs au sud et à l'ouest de la réserve indienne de la Première Nation Tsuu T'ina et une petite partie du territoire au nord de la réserve sont ajoutés à la circonscription remaniée de Foothills. En dernier lieu, la ville de Vulcan est ajoutée à la circonscription de Foothills. La limite suit maintenant la route 23 et la route 24.

En raison de la croissance démographique de la ville de Lethbridge, la Commission recommande de réduire la superficie de la circonscription de Lethbridge en déplaçant sa limite nord au sud de la rivière Oldman. La ville de Lethbridge et les collectivités voisines de Coaldale et de Coalhurst demeureront dans la circonscription.

La Commission propose que la limite ouest de la circonscription de Medicine Hat—Cardston—Warner soit déplacée vers l'est pour que les réserves indiennes Blood n° 148 et n° 148A puissent être intégrées à la circonscription de Foothills. Il est proposé d'ajouter à la circonscription de Medicine Hat—Cardston—Warner la ville de Taber et le village de Barnwell, actuellement situés dans la circonscription de Bow River. La limite nord proposée de Medicine Hat—Cardston—Warner sera déplacée vers le sud jusqu'au chemin de canton 150.

Il est proposé de déplacer les limites de la circonscription de Bow River vers le nord et l'est jusqu'à la frontière entre l'Alberta et la Saskatchewan. Il est proposé de transférer à d'autres circonscriptions un certain nombre de collectivités qui se trouvent actuellement dans la circonscription de Bow River. Il est proposé d'intégrer Chestermere, Beiseker et Irricana à la nouvelle circonscription d'Airdrie—Chestermere et de rattacher la ville de Vulcan à la circonscription de Foothills. D'autre part, il est proposé d'intégrer à la circonscription de Bow River les centres suivants : Drumheller, Hanna, Innisfail, Bowden, Oyen, Three Hills, Youngtown, Trochu, Barons, Nobleford et Picture Butte.

Centre-est de l'Alberta

La Commission recommande de conserver les trois circonscriptions actuelles situées dans le centre-est de l'Alberta, mais d'apporter quelques modifications à leurs limites.

Il est proposé de déplacer la limite sud de la circonscription de Battle River—Crowfoot vers le nord de manière à ce qu'elle longe les limites sud du comté de Paintearth n° 18 et la Zone spéciale n° 4, et qu'elle suive ensuite la route 589. La limite proposée vers le nord est, pour l'essentiel, définie par la route Yellowhead. Les municipalités de Lloydminster et de Vegreville feront désormais partie de la circonscription de Battle River—Crowfoot. Les collectivités de Camrose, Stettler, Wainwright et Tofield demeureront dans la circonscription.

It is proposed that the electoral district of Sherwood Park—Fort Saskatchewan's southern boundary be moved south and then west, wrapping around Edmonton's southern City limits to include the City of Beaumont. The proposed northern boundary will mainly follow the Yellowhead Highway. As a result, Fort Saskatchewan will now be located within the proposed boundaries of the Lakeland electoral district. Due to these changes, it is proposed that the name of the Sherwood Park—Fort Saskatchewan electoral district be changed to Sherwood Park—Beaumont.

The Commission proposes that the southern boundary of the Lakeland electoral district be moved north and mainly follow the Yellowhead Highway. Although Lloydminster will no longer be within the electoral district of Lakeland, Fort Saskatchewan will be added. Redwater and Gibbons, which are in the current Sturgeon River—Parkland electoral district, are to be assigned to the newly reconfigured Lakeland electoral district. Adjustments are also made to the northern boundary of the Lakeland electoral district.

Northern Alberta

In 2012, northern Alberta was divided into three electoral districts. The Commission proposes maintaining this configuration, although with some changes.

The City of Grande Prairie has grown substantially. To accommodate this growth, it is proposed that the northern boundary of the Grande Prairie—Mackenzie electoral district end at the northern boundaries of the County of Northern Lights and Paddle Prairie Metis Settlement. As Mackenzie County is no longer included in the reconfigured electoral district, the Commission recommends changing the name of the electoral district to Grande Prairie.

The electoral district of Peace River—Westlock declined slightly in population; thus, it is proposed that Mackenzie County be included. This brings the populations of the proposed electoral districts of Grande Prairie and Peace River—Westlock into closer alignment. As well, small adjustments are proposed to the Peace River—Westlock electoral district's southern boundary around Lac la Nonne.

The Commission recommends two boundary changes to the electoral district of Fort McMurray—Cold Lake. The first of these is that the area of Athabasca County located north of the La Biche River and the area including the La Biche River Wildland Provincial Park be added to the Fort McMurray—Cold Lake electoral district. The second change adds a small portion of land located south of Highway 28 to the west of Cold Lake Indian Reserve No. 149 and north of Highway 659.

Il est proposé que la limite sud de la circonscription de Sherwood Park—Fort Saskatchewan soit déplacée vers le sud, puis vers l'ouest, de manière à contourner les limites sud de la ville d'Edmonton pour inclure la ville de Beaumont. La limite nord proposée suivra principalement la route Yellowhead. Par conséquent, Fort Saskatchewan sera désormais située dans les limites proposées de la circonscription de Lakeland. Compte tenu de ces changements, il est proposé de changer le nom de la circonscription de Sherwood Park—Fort Saskatchewan à Sherwood Park—Beaumont.

La Commission propose que la limite sud de la circonscription de Lakeland soit repoussée vers le nord et suive principalement la route Yellowhead. Bien que Lloydminster ne fasse plus partie de la circonscription de Lakeland, Fort Saskatchewan y sera ajoutée. Les collectivités de Redwater et de Gibbons qui font partie de la circonscription actuelle de Sturgeon River—Parkland seront intégrées à la circonscription remaniée de Lakeland. Des modifications sont également apportées à la limite nord de la circonscription de Lakeland.

Nord de l'Alberta

En 2012, le nord de l'Alberta était réparti entre trois circonscriptions. La Commission propose de conserver ce découpage, mais d'y apporter quelques modifications.

La croissance démographique de la ville de Grande Prairie a été considérable. Pour en tenir compte, il est proposé que la limite nord de la circonscription de Grande Prairie—Mackenzie soit fixée aux limites nord du comté de Northern Lights et de l'établissement métis de Paddle Prairie. Étant donné que le comté de Mackenzie ne fait plus partie de la circonscription remaniée, la Commission recommande de renommer la circonscription Grande Prairie.

La population de la circonscription de Peace River—Westlock a connu un léger déclin; il est donc proposé d'y intégrer le comté de Mackenzie. Ce remaniement permet de rapprocher les populations des circonscriptions proposées de Grande Prairie et de Peace River—Westlock. De plus, de petites modifications sont proposées à la limite sud de la circonscription de Peace River—Westlock autour du lac la Nonne.

La Commission recommande deux modifications des limites de la circonscription de Fort McMurray—Cold Lake. La première vise l'ajout du secteur du comté d'Athabasca au nord de la rivière La Biche et du secteur comportant le parc provincial La Biche River Wildland à la circonscription de Fort McMurray—Cold Lake. La deuxième modification prévoit l'ajout d'une petite partie de territoire au sud de la route 28 à l'ouest de la réserve indienne de Cold Lake n° 149 et au nord de la route 659.

Summary

The electoral district landscape of Alberta has been modified to accommodate three new electoral districts as well as population shifts and changes, as recorded in the 2021 census.

All the existing electoral districts have been changed. Calgary and Edmonton comprise 54.37% of the 2021 census population count for the province of Alberta. Together, they have 20 of Alberta's 37 electoral districts, which equates to 54.05%.

The Commission proposes one new electoral district for the City of Calgary (Calgary McKnight), and two new electoral districts, one adjacent to the City of Edmonton (Spruce Grove—Leduc), and one adjacent to the City of Calgary (Airdrie—Chestermere). The Commission is satisfied that all the proposed electoral districts can be effectively represented.

Notice of Public Hearings

The Commission will hold public hearings at the places, dates and times listed below.

Location	Place of hearing	Date of hearing	Time of hearing
Grande Prairie	Delta by Marriott Grande Prairie Airport 11700 99 Avenue	Tuesday, September 6, 2022	1 p.m.
Peace River	Quality Hotel & Conference Centre Sawridge 9510 – 100 Street	Tuesday, September 6, 2022	7 p.m.
Fort McMurray	Radisson Hotel & Suites Fort McMurray, 435 Gregoire Drive	Wednesday, September 7, 2022	7 p.m.
St. Paul	The Landing and Conference Centre 4902 39 Street	Thursday, September 8, 2022	1 p.m.
Lloydminster	Holiday Inn & Suites Lloydminster 5612-44th Street, Alberta	Thursday, September 8, 2022	7 p.m.
Medicine Hat	Best Western Premier 35 Paul Stober Drive SE	Friday, September 9, 2022	7 p.m.
Edmonton	Delta Hotels by Marriott Edmonton South Conference Centre 4404 Gateway Boulevard NW	Monday, September 12, 2022	1 p.m.

Résumé

La carte électorale de l'Alberta a été modifiée pour intégrer trois nouvelles circonscriptions et pour refléter les changements et les mouvements de la population, conformément aux données du recensement de 2021.

Toutes les circonscriptions existantes ont été modifiées. Calgary et Edmonton représentent 54,37 % de la population de la province de l'Alberta selon le recensement de 2021. Ensemble, ces deux villes regroupent 20 des 37 circonscriptions de l'Alberta, ce qui correspond à 54,05 %.

La Commission propose d'ajouter une nouvelle circonscription à la ville de Calgary (Calgary McKnight) et deux nouvelles circonscriptions, une adjacente à la ville d'Edmonton (Spruce Grove—Leduc) et une autre adjacente à la ville de Calgary (Airdrie—Chestermere). La Commission est satisfaite que toutes les circonscriptions proposées permettent une représentation effective.

Avis des audiences publiques

La Commission tiendra des audiences publiques aux lieux, dates et heures ci-dessous.

Lieu	Lieu de l'audience	Date de l'audience	Heure de l'audience
Grande Prairie	Delta by Marriott Grande Prairie Airport 11700, 99 ^e Avenue	Mardi 6 septembre 2022	13 h
Peace River	Quality Hotel & Conference Centre Sawridge 9510, 100 ^e Rue	Mardi 6 septembre 2022	19 h
Fort McMurray	Radisson Hotel & Suites Fort McMurray 435, promenade Grégoire	Mercredi 7 septembre 2022	19 h
St. Paul	The Landing and Conference Centre 4902, 39 ^e Rue	Jeudi 8 septembre 2022	13 h
Lloydminster	Holiday Inn & Suites Lloydminster 5612, 44 ^e Rue, Alberta	Jeudi 8 septembre 2022	19 h
Medicine Hat	Best Western Premier 35, promenade Paul Stober SE	Vendredi 9 septembre 2022	19 h
Edmonton	Delta Hotels by Marriott Edmonton South Conference Centre 4404, boulevard Gateway NO	Lundi 12 septembre 2022	13 h

Location	Place of hearing	Date of hearing	Time of hearing
Edmonton	Delta Hotels by Marriott Edmonton South Conference Centre 4404 Gateway Boulevard NW	Monday, September 12, 2022	7 p.m.
Edmonton	Delta Hotels by Marriott Edmonton South Conference Centre 4404 Gateway Boulevard NW	Tuesday, September 13, 2022	1 p.m.
St. Albert	St Albert Inn & Suites 156 St. Albert Trail	Tuesday, September 13, 2022	7 p.m.
Vegreville	Vegreville Suites 6539 Hwy 16A West	Wednesday, September 14, 2022	1 p.m.
Camrose	Ramada Inn 4702 73 Street	Wednesday, September 14, 2022	7 p.m.
Wetaskiwin	Best Western Wayside Inn 4103 56 Street	Thursday, September 15, 2022	7 p.m.
Calgary	Silver Springs Golf & Country Club 1600 Varsity Estates Drive NW	Monday, September 19, 2022	1 p.m.
Calgary	Thorncliffe Greenview Community Association 5600 Centre Street N	Monday, September 19, 2022	7 p.m.
Calgary	Haysboro Community Association 1204 89 Avenue SW	Tuesday, September 20, 2022	1 p.m.
Airdrie	Town and Country Centre Suite 103, 275 Jensen Drive NE	Tuesday, September 20, 2022	7 p.m.
Olds	Pomeroy Inn 4601 46 Avenue	Wednesday, September 21, 2022	1 p.m.
Red Deer	Cambridge Hotel and Conference Centre 3310 50 Avenue	Wednesday, September 21, 2022	7 p.m.

Lieu	Lieu de l'audience	Date de l'audience	Heure de l'audience
Edmonton	Delta Hotels by Marriott Edmonton South Conference Centre 4404, boulevard Gateway NO	Lundi 12 septembre 2022	19 h
Edmonton	Delta Hotels by Marriott Edmonton South Conference Centre 4404, boulevard Gateway NO	Mardi 13 septembre 2022	13 h
St. Albert	St Albert Inn & Suites 156, St. Albert Trail	Mardi 13 septembre 2022	19 h
Vegreville	Vegreville Suites 6539, autoroute 16A Ouest	Mercredi 14 septembre 2022	13 h
Camrose	Ramada Inn 4702, 73 ^e Rue	Mercredi 14 septembre 2022	19 h
Wetaskiwin	Best Western Wayside Inn 4103, 56 ^e Rue	Jeudi 15 septembre 2022	19 h
Calgary	Silver Springs Golf & Country Club 1600, promenade Varsity Estates NO	Lundi 19 septembre 2022	13 h
Calgary	Thorncliffe Greenview Community Association, 5600, rue Centre N	Lundi 19 septembre 2022	19 h
Calgary	Haysboro Community Association 1204, 89 ^e Avenue SO	Mardi 20 septembre 2022	13 h
Airdrie	Town and Country Centre 275, promenade Jensen NE, pièce 103	Mardi 20 septembre 2022	19 h
Olds	Pomeroy Inn 4601, 46 ^e Avenue	Mercredi 21 septembre 2022	13 h
Red Deer	Cambridge Hotel and Conference Centre 3310, 50 ^e Avenue	Mercredi 21 septembre 2022	19 h

Location	Place of hearing	Date of hearing	Time of hearing
Drumheller	Badlands Community Facility 80 Veterans Way	Thursday September 22, 2022	1 p.m.
Cochrane	Cochrane Lions Club 109 Fifth Avenue	Thursday, September 22, 2022	7 p.m.
Banff	Banff Park Lodge Resort Hotel & Conference Centre 201 Lynx Street	Friday, September 23, 2022	1 p.m.
Canmore	Canmore Opera House 400 Spring Creek Drive	Friday, September 23, 2022	7 p.m.
Lethbridge	Sandman Signature Lethbridge Lodge 320 Scenic Drive S	Monday, September 26, 2022	7 p.m.
Virtual hearing	The Commission may choose to hold one or more virtual hearing(s) should it receive sufficient public interest.	Friday, October 14, 2022	1 p.m. and 7 p.m.

Lieu	Lieu de l'audience	Date de l'audience	Heure de l'audience
Drumheller	Badlands Community Facility 80, chemin Veterans	Jeudi 22 septembre 2022	13 h
Cochrane	Cochrane Lions Club 109, avenue Fifth	Jeudi 22 septembre 2022	19 h
Banff	Banff Park Lodge Resort Hotel & Conference Centre 201, rue Lynx	Vendredi 23 septembre 2022	13 h
Canmore	Canmore Opera House 400, promenade Spring Creek	Vendredi 23 septembre 2022	19 h
Lethbridge	Sandman Signature Lethbridge Lodge 320, promenade Scenic S	Lundi 26 septembre 2022	19 h
Audience virtuelle	La Commission organisera une ou des audiences virtuelles selon l'intérêt public manifesté.	Vendredi 14 octobre 2022	13 h et 19 h

Interested persons proposing to make representations must read and follow the rules set out in “Rules for Public Hearings” in the next section of this proposal. There is no entitlement to be heard by the Commission unless, pursuant to the rules, a notice in writing is given, stating the name and address of the person seeking to make the representation to the Commission and indicating concisely the nature of the representation and the interest of such person.

Notices in writing must be received on or before August 15, 2022. They must be mailed or emailed to:

Ms. Ooldouz Sotoudehnia

Commission Secretary
Federal Electoral Boundaries Commission for Alberta
PO Box 45062
Calgary, AB T2G 4X3

or

AB@redecoupage-federal-redistribution.ca

Les personnes désirant formuler des observations doivent lire et respecter les règles énoncées à la section Règles pour les audiences publiques dans la présente proposition. Nul n'a de droit à être entendu par la Commission sauf si, conformément à ces règles, la Commission reçoit un avis écrit indiquant le nom et l'adresse de la personne désirant formuler des observations et précisant de façon concise la nature de celles-ci et l'intérêt en cause.

Les avis doivent être reçus au plus tard le 15 août 2022. Ils doivent être envoyés par la poste ou par courriel à :

M^{me} Ooldouz Sotoudehnia

Secrétaire de la Commission
Commission de délimitation des circonscriptions
électorales fédérales pour l'Alberta
Case postale 45062
Calgary (Alberta) T2G 4X3

ou

AB@redecoupage-federal-redistribution.ca

Rules for Public Hearings

The Commission makes the following rules for its proposed public hearings. Rules for making representations are made under the authority of sections 18 and 19 of the Act.

These rules may be cited as “The Rules of the Federal Electoral Boundaries Commission for Alberta, 2022–2023” (hereinafter, “the Rules”).

1. In the Rules:

- a) “advertisement” means the advertisement required by subsection 19(2) of the Act
- b) “Commission” means the Federal Electoral Boundaries Commission for the Province of Alberta, established by proclamation on November 1, 2021
- c) “Commission Secretary” means the person designated as such by the Commission
- d) “notice in writing” means a notice of intention to make a representation, submitted in writing to the Commission Secretary within the time limit established by subsection 19(5) of the Act
- e) “map” means the map published with the advertisement showing the proposed division of the province into electoral districts
- f) “representation” means a representation made in accordance with section 19 of the Act by an interested person as to the division of the province into electoral districts
- g) “sitting” means a sitting held for the hearing of representations in accordance with section 19 of the Act

2. A person giving notice in writing shall name the proposed electoral district or electoral districts that are to be the subject of their representation.

3. For the purpose of interpreting subsection 19(5) of the Act, notice in writing shall be considered to have been given when it is mailed, and the postmark on the envelope containing the notice in writing shall be accepted as proof of the date of its mailing.

4. For the purpose of interpreting subsection 19(5) of the Act, notice in writing shall be considered to have been given where mailed electronically and received by the Commission Secretary within the required time.

5. In accordance with subsection 19(5) of the Act, no representation shall be heard by the Commission at any sittings unless the notice in writing is given to the

Règles pour les audiences publiques

La Commission a établi les règles suivantes pour ses audiences publiques. Les règles concernant la présentation d’observations ont été édictées en vertu des articles 18 et 19 de la Loi.

Les présentes règles peuvent être citées sous le titre « Règles de la Commission de délimitation des circonscriptions électorales fédérales pour l’Alberta, 2022-2023 » (les règles).

1. Dans les présentes règles :

- a) « annonce » désigne l’avis public exigé conformément au paragraphe 19(2) de la Loi;
- b) « commission » désigne la Commission de délimitation des circonscriptions électorales fédérales pour la province de l’Alberta, constituée par proclamation le 1^{er} novembre 2021;
- c) « secrétaire de la Commission » désigne la personne nommée à ce titre par la Commission;
- d) « avis écrit » désigne un avis d’intention de présenter des observations, soumis par écrit à la secrétaire de la Commission dans les délais prescrits au paragraphe 19(5) de la Loi;
- e) « carte » désigne la carte publiée avec l’annonce et montrant le partage proposé de la province en circonscriptions;
- f) « observation » désigne toute observation formulée conformément à l’article 19 de la Loi par une personne intéressée, à propos du partage de la province en circonscriptions électorales;
- g) « séance » désigne une séance tenue pour l’audition des observations conformément à l’article 19 de la Loi.

2. Toute personne qui présente un avis écrit doit indiquer la ou les circonscriptions proposées qui feront l’objet de ses observations.

3. Aux fins de l’interprétation du paragraphe 19(5) de la Loi, l’avis écrit sera réputé avoir été donné au moment où il est posté, et le cachet de la poste figurant sur l’enveloppe contenant l’avis sera accepté comme preuve de la date de son envoi.

4. Aux fins de l’interprétation du paragraphe 19(5) de la Loi, l’avis écrit sera réputé avoir été donné s’il est envoyé électroniquement et est reçu par la secrétaire de la Commission dans les délais prescrits.

5. Lors d’une séance, selon le paragraphe 19(5) de la Loi, la Commission n’entendra pas des observations n’ayant pas fait l’objet d’un avis écrit reçu au plus tard le 15 août 2022,

Commission on or before August 15, 2022, stating the name and address of the person who seeks to make the representation, and indicating concisely the nature of the representation and the interest of the person, unless the Commission decides otherwise in accordance with subsection 19(6) of the Act.

6. A person shall state in their notice in writing at which of the advertised sitting locations such person wishes to appear to make their representation.

7. Where the sender of a notice in writing indicates that their representation may not be made public, the Commission shall not consider the representation contained in the notice in writing.

8. If no notice in writing is received for a sitting, the Commission may cancel the sitting.

9. In the event of a postponement or cancellation of a sitting, the Commission shall give public notice of such postponement or cancellation on local radio stations, and the Commission Secretary shall notify any person who has given notice in writing and has not been heard.

10. If a quorum of commissioners cannot be present at a sitting, the Commission may allow the hearing of representations by one member of the Commission pursuant to section 18 of the Act or may postpone the sitting to a later date.

11. Only one person shall be heard in the presentation of any single representation, including a representation on behalf of an association or group, unless the Commission at its discretion decides otherwise.

12. A person giving notice in writing to make a representation shall indicate the official language in which the representation will be made.

13. A person requiring special assistance to make their oral representation at a sitting shall so indicate in their notice in writing to the Commission Secretary to allow the Commission time to arrange accommodations, as needed.

14. A time limit of 10 minutes per representation will be the general rule.

15. The time limit of 10 minutes includes the setting up and taking down of any audiovisual equipment. Such equipment is the responsibility of the person making the representation.

16. If it appears at a sitting that the Commission cannot complete the hearing of representations within the allotted time, the Commission may adjourn the sitting to a later date at the same or another location, having regard to the convenience of those whose representations have not yet been heard.

indiquant les nom et adresse de la personne désirant présenter des observations et précisant de façon concise la nature de celles-ci et l'intérêt en cause, sauf si la Commission en décide autrement en vertu du paragraphe 19(6) de la Loi.

6. Toute personne qui présente un avis écrit doit y indiquer, parmi les lieux de séance nommés dans l'audience, le lieu où elle désire formuler ses observations.

7. Lorsque la personne envoyant un avis écrit indique que ses observations ne peuvent pas être rendues publiques, la Commission ne tiendra pas compte des observations figurant dans l'avis écrit.

8. La Commission peut annuler toute séance pour laquelle elle n'a reçu aucun avis écrit.

9. En cas de report ou d'annulation d'une séance, la Commission doit annoncer publiquement ce report ou cette annulation sur les ondes de stations de radio locales, et la secrétaire de la Commission doit aviser toute personne ayant présenté un avis écrit mais n'ayant pas été entendue.

10. S'il n'est pas possible d'obtenir le quorum des commissaires pour une séance, la Commission peut prévoir l'audition des observations par l'un de ses membres, conformément à l'article 18 de la Loi, ou reporter la séance à une date ultérieure.

11. Les observations d'une partie ne peuvent être présentées que par une seule personne, y compris les observations présentées au nom d'une association ou d'un groupe, sauf si la Commission en décide autrement.

12. La personne qui donne avis écrit de son intention de présenter des observations doit préciser la langue officielle dans laquelle elle s'exprimera.

13. Toute personne ayant besoin d'une aide supplémentaire pour faire une présentation orale doit l'indiquer dans l'avis écrit pour que la secrétaire de la Commission ait le temps de prendre des dispositions pour répondre aux besoins d'adaptation de la personne, suivant les besoins.

14. En règle générale, chaque personne présentant des observations disposera d'au plus 10 minutes.

15. Le montage et le démontage de tout équipement audiovisuel nécessaire doivent être effectués pendant ces 10 minutes, et cet équipement est de la responsabilité de la personne présentant les observations.

16. Si, au cours d'une séance, la Commission constate qu'elle ne pourra terminer l'audition des observations dans le temps prévu, elle peut ajourner la séance à une date ultérieure au même endroit ou, en tenant compte des disponibilités des personnes qui n'ont pas été entendues, à un autre lieu de séance.

17. Sitings will be conducted in compliance with all applicable public health regulations of national, provincial and local authorities.

Virtual Sitings

The Commission may choose to hold one or more virtual sittings should it receive, on or before August 15, 2022, sufficient public interest to make a representation by means of a virtual sitting. The Rules will apply to any and all virtual sittings, as applicable.

Dated at Calgary, Alberta, this 30th day of May, 2022.

The Honourable Justice J.D. Bruce McDonald

Chair

Federal Electoral Boundaries Commission for the
Province of Alberta

APPENDIX – Maps, Proposed Boundaries and Names of Electoral Districts

There shall be in the Province of Alberta thirty-seven (37) electoral districts named and described as follows, each of which shall return one member.

In the following descriptions:

(a) any reference to “road,” “street,” “avenue,” “drive,” “highway,” “trail,” “boulevard,” “river” or “railway” signifies the centre line unless otherwise described;

(b) quarter sections, sections, townships, ranges and meridians are in accordance with the Dominion Lands system of survey and include the extension thereof in accordance with that system; they are abbreviated as “Qs”, “Sec,” “Tp”, “R” and “W 4” or “W 5”;

(c) all villages, summer villages, towns, cities, district municipalities, Indian reserves and national parks of Canada lying within the perimeter of the electoral district are included unless otherwise described;

(d) all First Nation territories lying within the perimeter of the electoral district are included unless otherwise described;

(e) any reference to “county,” “municipal district,” “special area” and “national park of Canada” for inclusion in an electoral district signifies that all villages, summer villages, towns, cities, Indian reserves and other areas within the county, municipal district, special area and national park of Canada are included unless otherwise described;

(f) wherever a word or expression is used to denote a territorial division, such word or expression shall

17. Les séances seront menées conformément à toutes les consignes de santé publique fixées par les autorités locales, provinciales et nationales.

Séances virtuelles

La Commission pourrait tenir une ou plusieurs séances virtuelles si, au plus tard le 15 août 2022, le public lui manifeste suffisamment d'intérêt pour présenter des observations lors d'une séance virtuelle. Les règles s'appliquent à toutes les séances virtuelles, le cas échéant.

Fait à Calgary, en Alberta, ce 30^e jour de mai 2022.

L'honorable juge J.D. Bruce McDonald

Président

Commission de délimitation des circonscriptions
électorales fédérales pour la province de l'Alberta

ANNEXE – Cartes géographiques, délimitations proposées et noms proposés des circonscriptions électorales

Dans la province de l'Alberta, il y aura trente-sept (37) circonscriptions, nommées et décrites comme suit, qui devront chacune élire un député.

Dans les descriptions suivantes :

a) toute mention de « chemin », « rue », « avenue », « promenade », « route », « trail », « boulevard », « rivière » ou « voie ferrée » fait référence à leur ligne médiane, à moins d'indication contraire;

b) les quarts de section, sections, townships, rangs et méridiens sont conformes au système d'arpentage des terres du Canada et comprennent leur prolongement conformément à ce système; on utilise les abréviations suivantes : Qs, Sec, Tp, Rg et O 4 ou O 5;

c) tous les villages, villages estivaux, villes, municipalités de district, réserves indiennes et parcs nationaux du Canada situés à l'intérieur du périmètre d'une circonscription électorale en font partie, à moins d'indication contraire;

d) tous les territoires des Premières Nations situés à l'intérieur du périmètre de la circonscription en font partie, à moins d'indication contraire;

e) toute mention de « district municipal », de « zone spéciale » et de « parc national du Canada » à inclure dans une circonscription signifie que les territoires des villages, des villages estivaux, des villes, des réserves indiennes et des autres régions qui se trouvent à l'intérieur du district municipal, de la zone spéciale et du parc national du Canada sont inclus, à moins d'indication contraire;

indicate the territorial division as it existed or was bounded on the first day of January, 2021, unless otherwise specified;

(g) the translation of the terms “street,” “avenue” and “boulevard” follows Treasury Board standards, while the translation of all other public thoroughfare designations is based on commonly used terms but has no official recognition; and

(h) all coordinates are in reference to the North American Datum of 1983 (NAD 83).

The population figure of each electoral district is derived from the 2021 decennial census.

Airdrie—Chestermere

(Population: 113,312)
(Maps 1 and 2)

Consists of:

(a) the cities of Airdrie and Chestermere;

(b) the Town of Irricana;

(c) the Village of Beiseker; and

(d) that part of the Municipal District of Rocky View County described as follows: commencing at the intersection of the northerly limit of the City of Calgary and Symons Valley Road; thence northerly along said road to a point on the westerly boundary of Sec 36 Tp 27 R 2 W 5 at approximate latitude 51°21'10"N and longitude 114°09'57"W; thence northerly along said westerly boundary and the westerly boundary of Sec 1 and 12 Tp 28 R 2 W 5 to the northerly boundary of Sec 12 Tp 28 R 2 W 5; thence northeasterly in a straight line to Township Road 282; thence easterly along said road to Highway 2a; thence easterly along said highway and along Highway 72 to the northerly limit of the Village of Beiseker; thence generally easterly along said limit to Highway 9; thence generally southwesterly and southerly along said highway to Highway 1 (Trans-Canada Highway); thence easterly along said highway to the easterly limit of said municipal district; thence generally southerly and generally northwesterly along the easterly and southerly limits of said municipal district to the southerly limit of the City of Calgary; thence generally northerly and generally westerly along the easterly and northerly limits of said city to the point of commencement.

f) partout où il est fait usage d'un mot ou d'une expression pour désigner une division territoriale, ce mot ou cette expression indique la division territoriale telle qu'elle existait ou était délimitée en date du premier jour de janvier 2021, à moins d'indication contraire;

g) la traduction des termes « rue », « avenue » et « boulevard » suit les normes du Conseil du Trésor; la traduction de toute autre désignation de voie publique est basée sur des expressions fréquemment employées mais n'est pas reconnue de façon officielle;

h) toutes les coordonnées renvoient au Système de référence nord-américain de 1983 (NAD 83).

Le chiffre de population de chaque circonscription est tiré du recensement décennal de 2021.

Airdrie—Chestermere

(Population : 113 312)
(Cartes 1 et 2)

Comprend :

a) les villes d'Airdrie et de Chestermere;

b) la ville d'Irricana;

c) le village de Beiseker;

d) la partie du district municipal de Rocky View County décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite nord de la ville de Calgary avec le chemin Symons Valley; de là vers le nord suivant ledit chemin jusqu'à un point situé à la limite ouest de la Sec 36 Tp 27 Rg 2 O 5 à environ 51°21'10" de latitude N et 114°09'57" de longitude O; de là vers le nord suivant ladite limite ouest et la limite ouest de la Sec 1 et 12 Tp 28 Rg 2 O 5 jusqu'à la limite nord de la Sec 12 Tp 28 Rg 2 O 5; de là vers le nord-est en ligne droite jusqu'au chemin de township 282; de là vers l'est suivant ledit chemin jusqu'à la route 2A; de là vers l'est suivant ladite route et la route 72 jusqu'à la limite nord du village de Beiseker; de là généralement vers l'est suivant ladite limite jusqu'à la route 9; de là généralement vers le sud-ouest et le sud suivant ladite route jusqu'à l'autoroute 1 (autoroute Transcanadienne); de là vers l'est suivant ladite autoroute jusqu'à la limite est dudit district municipal; de là généralement vers le sud et généralement vers le nord-ouest suivant les limites est et sud dudit district municipal jusqu'à la limite sud de la ville de Calgary; de là généralement vers le nord et généralement vers l'ouest suivant les limites est et nord de ladite ville jusqu'au point de départ.

Battle River—Crowfoot

(Population: 115,242)
(Map 1)

Consists of:

- (a) the City Camrose;
- (b) that part of the City of Lloydminster lying westerly of the easterly boundary of the Province of Alberta;
- (c) the towns of Bashaw, Castor, Coronation, Daysland, Hardisty, Killam, Provost, Sedgewick, Stettler, Tofield, Vegreville, Viking and Wainwright;
- (d) the villages of Alliance, Amisk, Bawlf, Big Valley, Bittern Lake, Chauvin, Consort, Czar, Donalda, Edberg, Edgerton, Forestburg, Halkirk, Hay Lakes, Heisler, Holden, Hughenden, Irma, Lougheed, Paradise Valley, Rosalind, Ryley and Veteran;
- (e) the summer villages of Rochon Sands and White Sands;
- (f) the municipal districts of Beaver County, Camrose County, Flagstaff County, Paintearth County No. 18, Provost No. 52 and Wainwright No. 61;
- (g) that part of the Municipal District of Lamont County lying southerly of a line described as follows: commencing at the intersection of the easterly limit of Improvement District No. 13 Elk Island and Highway 16 (Yellowhead Highway); thence generally easterly along said highway to Range Road 163; thence northerly along said road to Township Road 532; thence easterly along said road to the westerly limit of Minburn County No. 27;
- (h) that part of the Municipal District of Leduc County lying southerly and easterly of a line described as follows: commencing at the intersection of the southerly limit of Strathcona County and Range Road 221; thence southerly along said road to Township Road 502; thence westerly along said road to an unnamed road; thence southerly and southwesterly along said road to Range Road 223; thence northerly and northwesterly along said road to Township Road 502; thence westerly and southwesterly along said road to Highway 21; thence southeasterly and southerly along said highway to the limit of Camrose County;
- (i) that part of the Municipal District of Minburn County No. 27 lying southerly and westerly of a line described as follows: commencing at the intersection of the easterly limit of Lamont County and Township Road 530; thence easterly along said road to Range Road 155; thence southerly and easterly along said road to Highway 631; thence northerly, northeasterly and easterly along said highway to Range Road 143; thence

Battle River—Crowfoot

(Population : 115 242)
(Carte 1)

Comprend :

- a) la ville de Camrose;
- b) la partie de la ville de Lloydminster située à l'ouest de la frontière est de la province de l'Alberta;
- c) les villes de Bashaw, Castor, Coronation, Daysland, Hardisty, Killam, Provost, Sedgewick, Stettler, Tofield, Vegreville, Viking et Wainwright;
- d) les villages d'Alliance, Amisk, Bawlf, Big Valley, Bittern Lake, Chauvin, Consort, Czar, Donalda, Edberg, Edgerton, Forestburg, Halkirk, Hay Lakes, Heisler, Holden, Hughenden, Irma, Lougheed, Paradise Valley, Rosalind, Ryley et Veteran;
- e) les villages estivaux de Rochon Sands et de White Sands;
- f) les districts municipaux de Beaver County, Camrose County, Flagstaff County, Paintearth County n° 18, Provost n° 52 et Wainwright n° 61;
- g) la partie du district municipal de Lamont County située au sud d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite est du district d'urbanisme n° 13 d'Elk Island avec l'autoroute 16 (autoroute Yellowhead); de là généralement vers l'est suivant ladite autoroute jusqu'au chemin de rang 163; de là vers le nord suivant ledit chemin jusqu'au chemin de township 532; de là vers l'est suivant ledit chemin jusqu'à la limite ouest de Minburn County n° 27;
- h) la partie du district municipal de Leduc County située au sud et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite sud de Strathcona County avec le chemin de rang 221; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'au chemin de township 502; de là vers l'ouest suivant ledit chemin jusqu'à un chemin sans nom; de là vers le sud et le sud-ouest suivant ledit chemin jusqu'au chemin de rang 223; de là vers le nord et le nord-ouest suivant ledit chemin jusqu'au chemin de township 502; de là vers l'ouest et le sud-ouest suivant ledit chemin jusqu'à la route 21; de là vers le sud-est et le sud suivant ladite route jusqu'à la limite de Camrose County;
- i) la partie du district municipal de Minburn County n° 27 située au sud et à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite est de Lamont County avec le chemin de township 530; de là vers l'est suivant ledit chemin jusqu'au chemin de rang 155; de là vers le sud et l'est suivant ledit chemin jusqu'à la route 631; de là vers le nord, le nord-est et

southerly along said road to Highway 16 (Yellowhead Highway); thence easterly, generally southeasterly and generally easterly along said highway to the limit of Vermilion River County;

(j) that part of the Municipal District of Stettler County No. 6 lying northerly and easterly of a line described as follows: commencing at the intersection of the easterly limit of Red Deer County and Highway 590; thence easterly along said highway to Range Road 210; thence southerly along said road to Township Road 352; thence easterly and southeasterly along said road to Range Road 205A; thence southerly along said road to Township Road 350; thence easterly along said road to Highway 56; thence easterly along Highway 589 to Highway 855; thence easterly along Township Road 350 to Range Road 151; thence southerly along the westerly boundary of Sec 1 Tp 35 R 15 W 4 to the northerly boundary of Tp 34 R 15 W 4; thence easterly along said boundary to the westerly limit of Special Area No. 2;

(k) that part of the Municipal District of Vermilion River County lying southerly of a line described as follows: commencing at the intersection of the easterly boundary of the Province of Alberta and Township Road 504; thence westerly along said road, its productions and northwesterly along Township Road 504B to Highway 897; thence generally southerly along said highway to Highway 16 (Yellowhead Highway); thence northwesterly along said highway to the southerly limit for the Village of Kitscoty; thence westerly and northerly along limit of said village to Highway 16 (Yellowhead Highway); thence northwesterly and generally westerly along said highway to the easterly limit of Minburn County No. 27;

(l) that part of the Specialized Municipality of Strathcona County lying southerly and easterly of a line described as follows: commencing at the intersection of the westerly limit of Beaver County and Township Road 512; thence westerly along said road and along Township Road 512A to Range Road 204; thence southerly along said road to Highway 14; thence westerly along said highway to Range Road 220; thence southerly along said road to the northerly limit of Leduc County; and

(m) Special Area No. 4.

l'est suivant ladite route jusqu'au chemin de rang 143; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à l'autoroute 16 (autoroute Yellowhead); de là vers l'est, généralement vers le sud-est et généralement vers l'est suivant ladite autoroute jusqu'à la limite de Vermilion River County;

j) la partie du district municipal de Stettler County n° 6 située au nord et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite est de Red Deer County avec la route 590; de là vers l'est suivant ladite route jusqu'au chemin de rang 210; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'au chemin de township 352; de là vers l'est et le sud-est suivant ledit chemin jusqu'au chemin de rang 205A; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'au chemin de township 350; de là vers l'est suivant ledit chemin jusqu'à la route 56; de là vers l'est suivant la route 589 jusqu'à la route 855; de là vers l'est suivant le chemin de township 350 jusqu'au chemin de rang 151; de là vers le sud suivant la limite ouest de la Sec 1 Tp 35 Rg 15 O 4 jusqu'à la limite nord du Tp 34 Rg 15 O 4; de là vers l'est suivant ladite limite jusqu'à la limite ouest de la zone spéciale n° 2;

k) la partie du district municipal de Vermilion River County située au sud d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la frontière est de la province de l'Alberta avec le chemin de township 504; de là vers l'ouest suivant ledit chemin, ses prolongements et vers le nord-ouest suivant le chemin de township 504B jusqu'à la route 897; de là généralement vers le sud suivant ladite route jusqu'à l'autoroute 16 (autoroute Yellowhead); de là vers le nord-ouest suivant ladite autoroute jusqu'à la limite sud du village de Kitscoty; de là vers l'ouest et le nord suivant la limite dudit village jusqu'à l'autoroute 16 (autoroute Yellowhead); de là vers le nord-ouest et généralement vers l'ouest suivant ladite autoroute jusqu'à limite est de Minburn County n° 27;

l) la partie de la municipalité spécialisée de Strathcona County située au sud et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest de Beaver County avec le chemin de township 512; de là vers l'ouest suivant ledit chemin et suivant le chemin de township 512A jusqu'au chemin de rang 204; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à l'autoroute 14; de là vers l'ouest suivant ladite autoroute jusqu'au chemin de rang 220; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à la limite nord de Leduc County;

m) la zone spéciale n° 4.

Bow River

(Population: 115,937)
(Map 1)

Consists of:

- (a) the City of Brooks;
- (b) the towns of Bassano, Bowden, Drumheller, Hanna, Innisfail, Nobleford, Oyen, Picture Butte, Strathmore, Three Hills, Trochu and Vauxhall;
- (c) the villages of Acme, Arrowwood, Barons, Carbon, Carmangay, Champion, Delia, Duchess, Elnora, Empress, Hussar, Linden, Lomond, Milo, Morrin, Munson, Rockyford, Rosemary, Standard and Youngstown;
- (d) the municipal districts of Acadia No. 34, Kneehill County, Newell County, Starland County and Wheatland County;
- (e) that part of the Municipal District of Cypress County lying northerly and westerly of a line described as follows: commencing at the intersection of the easterly boundary for the Province of Alberta and the production of Township Road 150; thence westerly along said production, along said road and its intermittent productions to Highway 41; thence southerly along said highway to Township Road 150; thence westerly along said road to Range Road 43; thence southerly along said road to an underground natural gas pipeline at approximate latitude 50°11'37"N and longitude 110°28'57"W; thence generally southwesterly and northwesterly along said pipeline to an unnamed watercourse at approximate latitude 50°11'53"N and longitude 110°31'20"W; thence generally northwesterly, westerly and southwesterly along said watercourse to the South Saskatchewan River; thence generally northwesterly along said river to approximate latitude 50°13'22"N and longitude 110°36'09"W; thence westerly in a straight line to the most southeasterly point of the Canadian Forces Base Suffield; thence generally westerly along the southerly border of said base to Range Road 61; thence southerly along said road to Township Road 150; thence westerly along said road to Eighth Street; thence southerly along said street to Highway 1 (Trans-Canada Highway); thence northwesterly along said highway to Range Road 93; thence generally southerly along said road to and along Range Road 93A to Township Road 130A; thence northeasterly along said road to an unnamed watercourse at approximate latitude 50°03'44"N and longitude 111°09'50"W; thence generally southeasterly and southerly along said watercourse to the northerly shoreline of the South Saskatchewan River; thence southerly in a straight line to the limit of Forty Mile County No. 8;

Bow River

(Population : 115 937)
(Carte 1)

Comprend :

- a) la ville de Brooks;
- b) les villes de Bassano, Bowden, Drumheller, Hanna, Innisfail, Nobleford, Oyen, Picture Butte, Strathmore, Three Hills, Trochu et Vauxhall;
- c) les villages d'Acme, Arrowwood, Barons, Carbon, Carmangay, Champion, Delia, Duchess, Elnora, Empress, Hussar, Linden, Lomond, Milo, Morrin, Munson, Rockyford, Rosemary, Standard et Youngstown;
- d) les districts municipaux d'Acadia n° 34, Kneehill County, Newell County, Starland County et Wheatland County;
- e) la partie du district municipal de Cypress County située au nord et à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la frontière est de la province de l'Alberta avec le prolongement du chemin de township 150; de là vers l'ouest suivant ledit prolongement, ledit chemin et ses prolongements intermittents jusqu'à la route 41; de là vers le sud suivant ladite route jusqu'au chemin de township 150; de là vers l'ouest suivant ledit chemin jusqu'au chemin de rang 43; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à un pipeline de gaz naturel souterrain situé à environ 50°11'37" de latitude N et 110°28'57" de longitude O; de là généralement vers le sud-ouest et le nord-ouest suivant ledit pipeline jusqu'à un cours d'eau sans nom situé à environ 50°11'53" de latitude N et 110°31'20" de longitude O; de là généralement vers le nord-ouest, l'ouest et le sud-ouest suivant ledit cours d'eau jusqu'à la rivière Saskatchewan Sud; de là généralement vers le nord-ouest suivant ladite rivière jusqu'à un point situé à environ 50°13'22" de latitude N et 110°36'09" de longitude O; de là vers l'ouest en ligne droite jusqu'à l'extrémité la plus au sud-est de la base des Forces canadiennes Suffield; de là généralement vers l'ouest suivant la limite sud de ladite base jusqu'au chemin de rang 61; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'au chemin de township 150; de là vers l'ouest suivant ledit chemin jusqu'à la 8^e Rue; de là vers le sud suivant ladite rue jusqu'à l'autoroute 1 (autoroute Transcanadienne); de là vers le nord-ouest suivant ladite autoroute jusqu'au chemin de rang 93; de là généralement vers le sud suivant ledit chemin et le chemin de rang 93A jusqu'au chemin de township 130A; de là vers le nord-est suivant ledit chemin jusqu'à un cours d'eau sans nom situé à environ 50°03'44" de latitude N et 111°09'50" de longitude O; de là généralement vers le sud-est et le sud suivant ledit cours d'eau jusqu'à la rive

(f) that part of the Municipal District of Lethbridge County lying northerly and easterly of a line described as follows: commencing at the intersection of the southerly limit of Vulcan County and Highway 23; thence generally southerly and southeasterly along said highway to Highway 3; thence easterly along said highway to Range Road 230A; thence northerly along said road to Township Road 100; thence southeasterly and easterly along said road to Range Road 223; thence northerly and northeasterly along said road to Township Road 100; thence southerly, southeasterly and easterly along said road to Range Road 221; thence southerly along said road to Highway 25; thence northeasterly and easterly along said highway to the westerly boundary of Tp 10 R 21 W 4; thence southerly along said boundary to the northerly boundary of Tp 9 R 21 W 4; thence easterly along said boundary to the Oldman River; thence generally northeasterly along said river to the westerly limit of the Municipal District of Taber;

(g) that part of the Municipal District of Mountain View County lying northerly and easterly of a line described as follows: commencing at the intersection of the southerly limit of Red Deer County and Range Road 43; thence generally southwesterly and southerly along said road to Township Road 340; thence westerly along said road to Range Road 44; thence southerly along said road to Township Road 332; thence generally easterly along said road to Range Road 11; thence southerly along said road to the northerly boundary of Sec 11 Tp 33 R 1 W 5; thence easterly along said boundary to Highway 2; thence southerly along said highway to Highway 27; thence easterly along said highway to the westerly limit of Kneehill County;

(h) those parts of the Municipal District of Red Deer County:

(i) consisting of that part of said municipal district lying southerly and westerly of a line described as follows: commencing at the westerly limit of Stettler County No. 6 and Highway 590; thence generally westerly along said highway to Highway 2 and the easterly limit of the Town of Innisfail; thence northeasterly and westerly along said limit to Highway 54; thence northerly and northwesterly along said highway to the Red Deer River; thence generally northerly along said river to Highway 592; thence westerly along said highway and along Township Road 370 to the easterly limit of Clearwater County; and

(ii) excluding that part of said municipal district lying westerly of a line described as follows: commencing at the westerly limit of said county and Range Road 43; thence northerly along said road to Highway 54; thence easterly along said highway to Range Road 43; thence northerly along said road to the limit of Clearwater County;

nord de la rivière Saskatchewan Sud; de là vers le sud en ligne droite jusqu'à la limite de Forty Mile County n° 8;

f) la partie du district municipal de Lethbridge County située au nord et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite sud de Vulcan County avec la route 23; de là généralement vers le sud et le sud-est suivant ladite route jusqu'à l'autoroute 3; de là vers l'est suivant ladite autoroute jusqu'au chemin de rang 230A; de là vers le nord suivant ledit chemin jusqu'au chemin de township 100; de là vers le sud-est et l'est suivant ledit chemin jusqu'au chemin de rang 223; de là vers le nord et le nord-est suivant ledit chemin jusqu'au chemin de township 100; de là vers le sud, le sud-est et l'est suivant ledit chemin jusqu'au chemin de rang 221; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à la route 25; de là vers le nord-est et l'est suivant ladite route jusqu'à la limite ouest du Tp 10 Rg 21 O 4; de là vers le sud suivant ladite limite jusqu'à la limite nord du Tp 9 Rg 21 O 4; de là vers l'est suivant ladite limite jusqu'à la rivière Oldman; de là généralement vers le nord-est suivant ladite rivière jusqu'à la limite ouest du district municipal de Taber;

g) la partie du district municipal de Mountain View County située au nord et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite sud de Red Deer County avec le chemin de rang 43; de là généralement vers le sud-ouest et le sud suivant ledit chemin jusqu'au chemin de township 340; de là vers l'ouest suivant ledit chemin jusqu'au chemin de rang 44; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'au chemin de township 332; de là généralement vers l'est suivant ledit chemin jusqu'au chemin de rang 11; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à la limite nord de la Sec 11 Tp 33 Rg 1 O 5; de là vers l'est suivant ladite limite jusqu'à l'autoroute 2; de là vers le sud suivant ladite autoroute jusqu'à la route 27; de là vers l'est suivant ladite route jusqu'à la limite ouest de Kneehill County;

h) les parties du district municipal de Red Deer County :

(i) constituées de la partie dudit district municipal située au sud et à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest de Stettler County n° 6 avec la route 590; de là généralement vers l'ouest suivant ladite route jusqu'à l'autoroute 2 et la limite est de la ville d'Innisfail; de là vers le nord-est et l'ouest suivant ladite limite jusqu'à la route 54; de là vers le nord et le nord-ouest suivant ladite route jusqu'à la rivière Red Deer; de là généralement vers le nord suivant ladite rivière jusqu'à la route 592; de là vers l'ouest suivant ladite route et le chemin de township 370 jusqu'à la limite est de Clearwater County;

(i) that part of the Municipal District of Rocky View County lying northerly and easterly of a line described as follows: commencing at the intersection of the limit of Kneehill County and Range Road 265; thence southerly along said road to Highway 72; thence easterly along said highway to the northerly limit of the Village of Beiseker; thence generally easterly and southwesterly along said limit to the most southeasterly point of said village; thence southerly, westerly, southerly, generally southwesterly and southerly along Highway 9 to Highway 1 (Trans-Canada Highway); thence easterly along said highway to the westerly limit of Wheatland County;

(j) that part of the Municipal District of Stettler County No. 6 lying southerly and westerly of a line described as follows: commencing at the intersection of the easterly limit for Red Deer County and Highway 590; thence easterly along said highway to Range Road 210; thence southerly along said road to Township Road 352; thence easterly and southeasterly along said road to Range Road 205A; thence southerly along said road to Township Road 350; thence easterly along said road, along Highway 589 and along Township Road 350 to Range Road 151; thence southerly along the easterly boundary of Sec 2 Tp 35 R 15 W 4 to the northerly boundary of Tp 34 R 15 W 4; thence easterly along said boundary to the westerly limit of Special Area No. 2;

(k) that part of the Municipal District of Taber lying northerly of a line described as follows: commencing at the intersection of the easterly limit of Lethbridge County and the Oldman River; thence generally easterly along said river to the westerly limit of Cypress County;

(l) that part of the Municipal District of Vulcan County lying northerly and easterly of a line described as follows: commencing at the intersection of the southerly limit of Wheatland County and the southerly shoreline of the Bow River with Highway 24; thence generally southerly and easterly along said highway to Range Road 250; thence southerly along said road to an unnamed railway; thence northeasterly along said railway to Highway 24; thence easterly, southeasterly and southerly along said highway to Highway 23; thence southerly along said highway to the northerly limit of the Town of Vulcan; thence southerly, easterly, southerly, westerly and generally southwesterly along the limit of said town to Highway 534; thence generally southeasterly and southerly along Highway 23 to the northerly limit of Lethbridge County;

(m) Special Area No. 2 and Special Area No. 3; and

(n) the Indian Reserve of Siksika No. 146.

(ii) excluant la partie dudit district municipal située à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest dudit district avec le chemin de rang 43; de là vers le nord suivant ledit chemin jusqu'à la route 54; de là vers l'est suivant ladite route jusqu'au chemin de rang 43; de là vers le nord suivant ledit chemin jusqu'à la limite de Clearwater County;

i) la partie du district municipal de Rocky View County située au nord et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite de Kneehill County avec le chemin de rang 265; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à la route 72; de là vers l'est suivant ladite route jusqu'à la limite nord du village de Beiseker; de là généralement vers l'est et le sud-ouest suivant ladite limite jusqu'à l'extrémité la plus au sud-est dudit village; de là vers le sud, l'ouest, le sud, généralement le sud-ouest et le sud suivant la route 9 jusqu'à l'autoroute 1 (autoroute Transcanadienne); de là vers l'est suivant ladite autoroute jusqu'à la limite ouest de Wheatland County;

j) la partie du district municipal de Stettler County n° 6 située au sud et à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite est de Red Deer County avec la route 590; de là vers l'est suivant ladite route jusqu'au chemin de rang 210; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'au chemin de township 352; de là vers l'est et le sud-est suivant ledit chemin jusqu'au chemin de rang 205A; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'au chemin de township 350; de là vers l'est suivant ledit chemin, la route 589 et le chemin de township 350 jusqu'au chemin de rang 151; de là vers le sud suivant la limite est de la Sec 2 Tp 35 Rg 15 O 4 jusqu'à la limite nord du Tp 34 Rg 15 O 4; de là vers l'est suivant ladite limite jusqu'à la limite ouest de la zone spéciale n° 2;

k) la partie du district municipal de Taber située au nord d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite est de Lethbridge County avec la rivière Oldman; de là généralement vers l'est suivant ladite rivière jusqu'à la limite ouest de Cypress County;

l) la partie du district municipal de Vulcan County située au nord et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite sud de Wheatland County et de la rive sud de la rivière Bow avec la route 24; de là généralement vers le sud et l'est suivant ladite route jusqu'au chemin de rang 250; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à une voie ferrée sans nom; de là vers le nord-est suivant ladite voie ferrée jusqu'à la route 24; de là vers l'est, le sud-est et le sud suivant ladite route jusqu'à la route 23; de là vers le sud suivant ladite route jusqu'à la limite nord de la ville de Vulcan; de là vers le sud, l'est, le sud, l'ouest et généralement le sud-ouest suivant la limite de ladite ville jusqu'à la route 534; de là généralement vers le sud-est

et le sud suivant la route 23 jusqu'à la limite nord de Lethbridge County;

m) la zone spéciale n° 2 et la zone spéciale n° 3;

n) la réserve indienne de Siksika n° 146.

Calgary Centre

(Population: 119,822)
(Map 2)

Consists of that part of the City of Calgary described as follows: commencing at the intersection of Crowchild Trail SW with Glenmore Trail SW (Highway 8); thence north-erly along Crowchild Trail SW to 26 Avenue SW; thence westerly along said avenue to 37 Street SW; thence north-erly along said street to Bow Trail SW; thence generally easterly along said trail to Crowchild Trail SW; thence northwesterly along said trail to the southerly shoreline of the Bow River; thence generally easterly (passing to the north of Prince's Island) and generally southerly along said shoreline to Glenmore Trail SE; thence northwesterly and generally westerly along said trail and along Glenmore Trail SW (Highway 8) to the point of commencement.

Calgary Confederation

(Population: 119,070)
(Map 2)

Consists of that part of the City of Calgary described as follows: commencing at the intersection of Sarcee Trail NW with Crowchild Trail NW (Highway 1A); thence southeasterly along Crowchild Trail NW (Highway 1A) to Charleswood Drive NW; thence generally northeasterly along said drive to John Laurie Boulevard NW; thence southeasterly and northeasterly along said boulevard to McKnight Boulevard NW; thence generally easterly along said boulevard and along McKnight Boulevard NE to Deerfoot Trail NE (Highway 2); thence generally south-erly along said trail to Memorial Drive NE; thence west-erly along said drive to the Canadian Pacific Railway; thence southerly along said railway to the southerly shore-line of the Bow River; thence generally westerly along said shoreline (passing to the north of Prince's Island) to 16 Avenue NW (Trans-Canada Highway); thence gener-ally westerly along said avenue and along Highway 1 (Trans-Canada Highway) to Stoney Trail NW (High- way 201); thence northerly along said trail to the northerly shoreline of the Bow River; thence generally easterly and southeasterly along said shoreline to the easterly limit of the Community District of Silver Springs; thence north-erly along said limit to the point of commencement.

Calgary-Centre

(Population : 119 822)
(Carte 2)

Comprend la partie de la ville de Calgary décrite comme suit : commençant à l'intersection de Crowchild Trail SO avec Glenmore Trail SO (autoroute 8); de là vers le nord suivant Crowchild Trail SO jusqu'à la 26^e Avenue SO; de là vers l'ouest suivant ladite avenue jusqu'à la 37^e Rue SO; de là vers le nord suivant ladite rue jusqu'à Bow Trail SO; de là généralement vers l'est suivant Bow Trail SO jusqu'à Crowchild Trail SO; de là vers le nord-ouest suivant Crowchild Trail SO jusqu'à la rive sud de la rivière Bow; de là généralement vers l'est (en passant au nord de l'île Prince) et généralement vers le sud suivant ladite rive jusqu'à Glenmore Trail SE; de là vers le nord-ouest et généralement vers l'ouest suivant Glenmore Trail SE et Glenmore Trail SO (autoroute 8) jusqu'au point de départ.

Calgary Confederation

(Population : 119 070)
(Carte 2)

Comprend la partie de la ville de Calgary décrite comme suit : commençant à l'intersection de Sarcee Trail NO avec Crowchild Trail NO (autoroute 1A); de là vers le sud-est suivant Crowchild Trail NO (autoroute 1A) jusqu'à la promenade Charleswood NO; de là généralement vers le nord-est suivant ladite promenade jusqu'au boulevard John Laurie NO; de là vers le sud-est et le nord-est suivant ledit boulevard jusqu'au boulevard McKnight NO; de là généralement vers l'est suivant ledit boulevard et le boulev-ard McKnight NE jusqu'à Deerfoot Trail NE (auto- route 2); de là généralement vers le sud suivant Deerfoot Trail NE jusqu'à la promenade Memorial NE; de là vers l'ouest suivant ladite promenade jusqu'à la voie ferrée du Canadien Pacifique; de là vers le sud suivant ladite voie ferrée jusqu'à la rive sud de la rivière Bow; de là générale-ment vers l'ouest suivant ladite rive (en passant au nord de l'île Prince) jusqu'à la 16^e Avenue NO (autoroute Trans- canadienne); de là généralement vers l'ouest suivant ladite avenue et l'autoroute 1 (autoroute Transcanadienne) jusqu'à Stoney Trail NO (autoroute 201); de là vers le nord suivant Stoney Trail NO jusqu'à la rive nord de la rivière Bow; de là généralement vers l'est et le sud-est suivant ladite rive jusqu'à la limite est du district communautaire de Silver Springs; de là vers le nord suivant ladite limite jusqu'au point de départ.

Calgary Crowchild

(Population: 117,541)
(Map 2)

Consists of that part of the City of Calgary lying northerly and westerly of a line described as follows: commencing at the intersection of the northerly limit of said city with Symons Valley Road NW; thence generally southeasterly and southerly along said road to Symons Valley Parkway NW and the northerly limit of the Community District of Evanston; thence westerly along said limit to the easterly limit of the Community District of Kincora; thence northerly, westerly, southerly and westerly along the northerly and easterly limits of said community district to 37 Street NW; thence southerly along said street to Symons Valley Parkway NW; thence westerly along said parkway to Shaganappi Trail NW; thence generally southerly along said trail to Stoney Trail NW (Highway 201); thence westerly along said trail to Sarcee Trail NW; thence generally southerly along said trail to the northerly limit of the Community District of Silver Springs; thence southerly along the easterly limit of said community district to the northerly shoreline of the Bow River; thence generally westerly along said shoreline to the westerly limit of said city.

Calgary Forest Lawn

(Population: 119,626)
(Map 2)

Consists of that part of the City of Calgary described as follows: commencing at the intersection of the easterly limit of said city with 16 Avenue NE (Trans-Canada Highway); thence westerly along said avenue to 36 Street NE; thence northerly along said street to McKnight Boulevard NE; thence generally westerly along said boulevard to Deerfoot Trail NE (Highway 2); thence generally southerly along said trail to Memorial Drive NE; thence westerly along said drive to the Canadian Pacific Railway; thence southerly along said railway to the southerly shoreline of the Bow River; thence generally southerly along said shoreline to Glenmore Trail SE; thence southeasterly along said trail to the easterly shoreline of the Bow River; thence generally southerly along said shoreline to the northerly limit of the Community District of McKenzie Lake; thence easterly along said limit to Douglasdale Point SE; thence northerly along said road to 130 Avenue SE; thence easterly along said avenue to 52 Street SE; thence northerly along said street to Glenmore Trail SE; thence easterly along said trail to the easterly limit of said city; thence northerly, easterly, northerly, westerly and northerly along said limit to the point of commencement.

Calgary Crowchild

(Population : 117 541)
(Carte 2)

Comprend la partie de la ville de Calgary située au nord et à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite nord de ladite ville avec le chemin Symons Valley NO; de là généralement vers le sud-est et le sud suivant ledit chemin jusqu'à la promenade Symons Valley NO et la limite nord du district communautaire d'Evanston; de là vers l'ouest suivant ladite limite jusqu'à la limite est du district communautaire de Kincora; de là vers le nord, l'ouest, le sud et l'ouest suivant les limites nord et est dudit district communautaire jusqu'à la 37^e rue NO; de là vers le sud suivant ladite rue jusqu'à la promenade Symons Valley NO; de là vers l'ouest suivant ladite promenade jusqu'à Shaganappi Trail NO; de là généralement vers le sud suivant Shaganappi Trail NO jusqu'à Stoney Trail NO (autoroute 201); de là vers l'ouest suivant Stoney Trail NO jusqu'à Sarcee Trail NO; de là généralement vers le sud suivant Sarcee Trail NO jusqu'à la limite nord du district communautaire de Silver Springs; de là vers le sud suivant la limite est dudit district communautaire jusqu'à la rive nord de la rivière Bow; de là généralement vers l'ouest suivant ladite rive jusqu'à la limite ouest de ladite ville.

Calgary Forest Lawn

(Population : 119 626)
(Carte 2)

Comprend la partie de la ville de Calgary décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite est de ladite ville avec la 16^e Avenue NE (autoroute Transcanadienne); de là vers l'ouest suivant ladite avenue jusqu'à la 36^e Rue NE; de là vers le nord suivant ladite rue jusqu'au boulevard McKnight NE; de là généralement vers l'ouest suivant ledit boulevard jusqu'à Deerfoot Trail NE (autoroute 2); de là généralement vers le sud suivant Deerfoot Trail NE jusqu'à la promenade Memorial NE; de là vers l'ouest suivant ladite promenade jusqu'à la voie ferrée du Canadien Pacifique; de là vers le sud suivant ladite voie ferrée jusqu'à la rive sud de la rivière Bow; de là généralement vers le sud suivant ladite rive jusqu'à Glenmore Trail SE; de là vers le sud-est suivant Glenmore Trail SE jusqu'à la rive est de la rivière Bow; de là généralement vers le sud suivant ladite rive jusqu'à la limite nord du district communautaire de McKenzie Lake; de là vers l'est suivant ladite limite jusqu'à la rue Douglasdale SE; de là vers le nord suivant ladite rue jusqu'à la 130^e Avenue SE; de là vers l'est suivant ladite avenue jusqu'à la 52^e Rue SE; de là vers le nord suivant ladite rue jusqu'à Glenmore Trail SE; de là vers l'est suivant Glenmore Trail SE jusqu'à la limite est de ladite ville; de là vers le nord, l'est, le nord, l'ouest et le nord suivant ladite limite jusqu'au point de départ.

Calgary Heritage

(Population: 119,361)
(Map 2)

Consists of that part of the City of Calgary described as follows: commencing at the intersection of 37 Street SW and Glenmore Trail SW (Highway 8); thence generally southeasterly, easterly and southeasterly along said trail and along Glenmore Trail SE to the easterly shoreline of the Bow River; thence generally southerly along said shoreline to the production of Fish Creek; thence southwesterly along said production and generally northwesterly along said creek to Bow Bottom Trail SE; thence northerly and northwesterly along said trail to Canyon Meadows Drive SE; thence generally westerly along said drive to Macleod Trail SE; thence southerly along said trail to Fish Creek; thence generally westerly along said creek to the westerly limit of said city; thence generally northerly along said limit and along 37 Street SW to the point of commencement.

Calgary McKnight

(Population: 119,404)
(Map 2)

Consists of that part of the City of Calgary described as follows: commencing at the intersection of the easterly limit of said city with 80 Avenue NE; thence westerly along said avenue and its intermittent productions to a bicycle path at approximate latitude 51°07'31"N and longitude 113°56'07"W; thence northerly in a straight line to the intersection of 96 Avenue NE with 68 Street NE; thence westerly along said avenue to 60 Street NE; thence southerly along said street to 88 Avenue NE; thence westerly along said avenue to Métis Trail NE; thence generally southerly along said trail and along 36 Street NE to 16 Avenue NE (Trans-Canada Highway); thence easterly along said avenue to the easterly limit of said city; thence generally northerly along said limit to the point of commencement.

Calgary Midnapore

(Population: 118,890)
(Map 2)

Consists of that part of the City of Calgary lying southerly and westerly of a line described as follows: commencing at the intersection of the southerly limit of said city and the northerly shoreline of the Bow River; thence generally northwesterly along said shoreline to the production of Fish Creek; thence southwestwesterly along said production and generally northwesterly along said creek to Bow Bottom Trail SE; thence northerly and northwesterly along

Calgary Heritage

(Population : 119 361)
(Carte 2)

Comprend la partie de la ville de Calgary décrite comme suit : commençant à l'intersection de la 37^e Rue SO avec Glenmore Trail SO (autoroute 8); de là généralement vers le sud-est, l'est et le sud-est suivant Glenmore Trail SO et Glenmore Trail SE jusqu'à la rive est de la rivière Bow; de là généralement vers le sud suivant ladite rive jusqu'au prolongement du ruisseau Fish; de là vers le sud-ouest suivant ledit prolongement et généralement vers le nord-ouest suivant ledit ruisseau jusqu'à Bow Bottom Trail SE; de là vers le nord et le nord-ouest suivant Bow Bottom Trail SE jusqu'à la promenade Canyon Meadows SE; de là généralement vers l'ouest suivant ladite promenade jusqu'à Macleod Trail SE; de là généralement vers le sud suivant Macleod Trail SE jusqu'au ruisseau Fish; de là généralement vers l'ouest suivant ledit ruisseau jusqu'à la limite ouest de ladite ville; de là généralement vers le nord suivant ladite limite et la 37^e Rue SO jusqu'au point de départ.

Calgary McKnight

(Population : 119 404)
(Carte 2)

Comprend la partie de la ville de Calgary décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite est de ladite ville avec la 80^e Avenue NE; de là vers l'ouest suivant ladite avenue et ses prolongements intermittents jusqu'à une piste cyclable située à environ 51°07'31" de latitude N et 113°56'07" de longitude O; de là vers le nord en ligne droite jusqu'à l'intersection de la 96^e Avenue NE avec la 68^e Avenue NE; de là vers l'ouest suivant ladite avenue jusqu'à la 60^e Rue NE; de là vers le sud suivant ladite rue jusqu'à la 88^e Avenue NE; de là vers l'ouest suivant ladite avenue jusqu'à Métis Trail NE; de là généralement vers le sud suivant Métis Trail NE et la 36^e Rue NE jusqu'à la 16^e Avenue NE (autoroute Transcanadienne); de là vers l'est suivant ladite avenue jusqu'à la limite est de ladite ville; de là généralement vers le nord suivant ladite limite jusqu'au point de départ.

Calgary Midnapore

(Population : 118 890)
(Carte 2)

Comprend la partie de la ville de Calgary située au sud et à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite sud de ladite ville avec la rive nord de la rivière Bow; de là généralement vers le nord-ouest suivant ladite rive jusqu'au prolongement du ruisseau Fish; de là vers le sud-ouest suivant ledit prolongement et généralement vers le nord-ouest suivant ledit ruisseau jusqu'à Bow Bottom Trail SE; de là vers le nord et

said trail to Canyon Meadows Drive SE; thence generally westerly along said drive to Macleod Trail SE; thence southerly along said trail to Fish Creek; thence generally westerly along said creek to the westerly limit of said city.

Calgary Nose Hill

(Population: 118,822)
(Map 2)

Consists of that part of the City of Calgary described as follows: commencing at the intersection of Shaganappi Trail NW and Symons Valley Parkway NW; thence easterly along said parkway to 37 Street NW; thence northerly along said street to the northerly limit of the Community District of Kincora; thence easterly, northerly, easterly and southeasterly along the northerly and easterly limits of said community district to the northerly limit of the Community District of Evanston; thence easterly along said limit to Symons Valley Road NW; thence southeasterly along said road and along Beddington Trail NW to Hidden Creek Drive NW; thence generally northeasterly along said drive to West Nose Creek; thence generally southeasterly along said creek to the northerly limit of the Community District of Panorama Hills; thence easterly and northerly along the northerly and westerly limits of said community district to approximate latitude 51°09'15"N and longitude 114°05'41"W; thence easterly in a straight line to Panorama Hills Boulevard NW; thence generally southeasterly along said boulevard to Country Hills Boulevard NW; thence northeasterly along said boulevard and generally easterly along Country Hills Boulevard NE to Deerfoot Trail NE (Highway 2); thence generally southerly along said trail to McKnight Boulevard NE; thence generally westerly along said boulevard and along McKnight Boulevard NW to John Laurie Boulevard NW; thence southwesterly and northwesterly along said boulevard to Charleswood Drive NW; thence generally southwesterly along said drive to Crowchild Trail NW (Highway 1A); thence northwesterly along said trail to Sarcee Trail NW; thence northeasterly and generally northerly to Stoney Trail NW (Highway 201); thence easterly along said trail to Shaganappi Trail NW; thence generally northerly along said trail to the point of commencement.

Calgary Shepard

(Population: 115,093)
(Map 2)

Consists of that part of the City of Calgary lying southerly and easterly of a line described as follows: commencing at the intersection of the easterly limit of said city with

le nord-ouest suivant Bow Bottom Trail SE jusqu'à la promenade Canyon Meadows SE; de là généralement vers l'ouest suivant ladite promenade jusqu'à Macleod Trail SE; de là vers le sud suivant Macleod Trail SE jusqu'au ruisseau Fish; de là généralement vers l'ouest suivant ledit ruisseau jusqu'à la limite ouest de ladite ville.

Calgary Nose Hill

(Population : 118 822)
(Carte 2)

Comprend la partie de la ville de Calgary décrite comme suit : commençant à l'intersection de Shaganappi Trail NO avec la promenade Symons Valley NO; de là vers l'est suivant ladite promenade jusqu'à la 37^e Rue NO; de là vers le nord suivant ladite rue jusqu'à la limite nord du district communautaire de Kincora; de là vers l'est, le nord, l'est et le sud-est suivant les limites nord et est dudit district communautaire jusqu'à la limite nord du district communautaire d'Evanston; de là vers l'est suivant ladite limite jusqu'au chemin Symons Valley NO; de là vers le sud-est suivant ledit chemin et Beddington Trail NO jusqu'à la promenade Hidden Creek NO; de là généralement vers le nord-est suivant ladite promenade jusqu'au ruisseau West Nose; de là généralement vers le sud-est suivant ledit ruisseau jusqu'à la limite nord du district communautaire de Panorama Hills; de là vers l'est et le nord suivant les limites nord et ouest dudit district communautaire jusqu'à un point situé à environ 51°09'15" de latitude N et 114°05'41" de longitude O; de là vers l'est en ligne droite jusqu'au boulevard Panorama Hills NO; de là généralement vers le sud-est suivant ledit boulevard jusqu'au boulevard Country Hills NO; de là vers le nord-est suivant ledit boulevard et généralement vers l'est suivant le boulevard Country Hills NE jusqu'à Deerfoot Trail NE (autoroute 2); de là généralement vers le sud suivant Deerfoot Trail NE jusqu'au boulevard McKnight NE; de là généralement vers l'ouest suivant ledit boulevard et le boulevard McKnight NO jusqu'au boulevard John Laurie NO; de là vers le sud-ouest et le nord-ouest suivant ledit boulevard jusqu'à la promenade Charleswood NO; de là généralement vers le sud-ouest suivant ladite promenade jusqu'à Crowchild Trail NO (autoroute 1A); de là vers le nord-ouest suivant Crowchild Trail NO jusqu'à Sarcee Trail NO; de là vers le nord-est et généralement vers le nord jusqu'à Stoney Trail NO (autoroute 201); de là vers l'est suivant Stoney Trail NO jusqu'à Shaganappi Trail NO; de là généralement vers le nord suivant Shaganappi Trail NO jusqu'au point de départ.

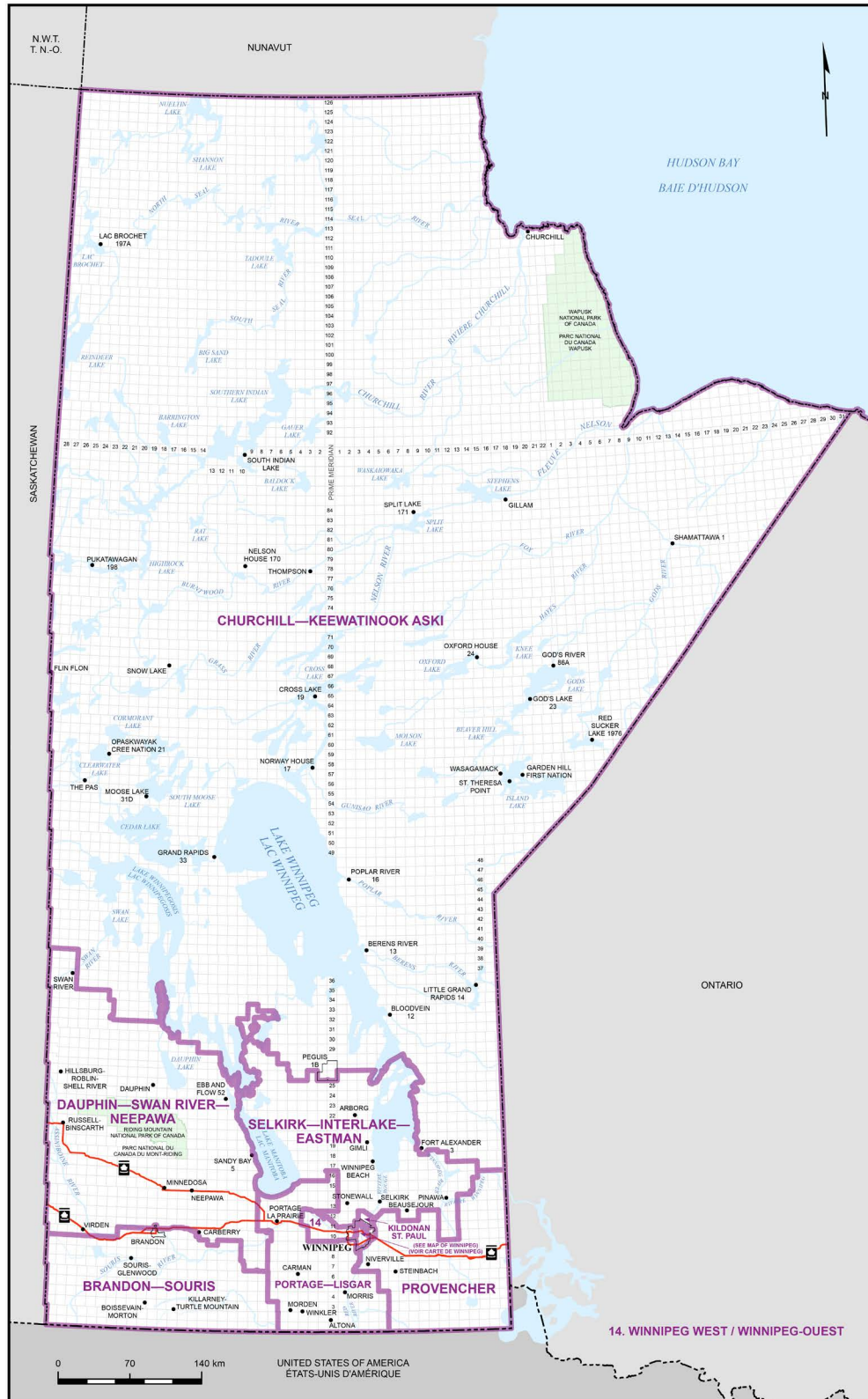
Calgary Shepard

(Population : 115 093)
(Carte 2)

Comprend la partie de la ville de Calgary située au sud et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite est de ladite ville avec

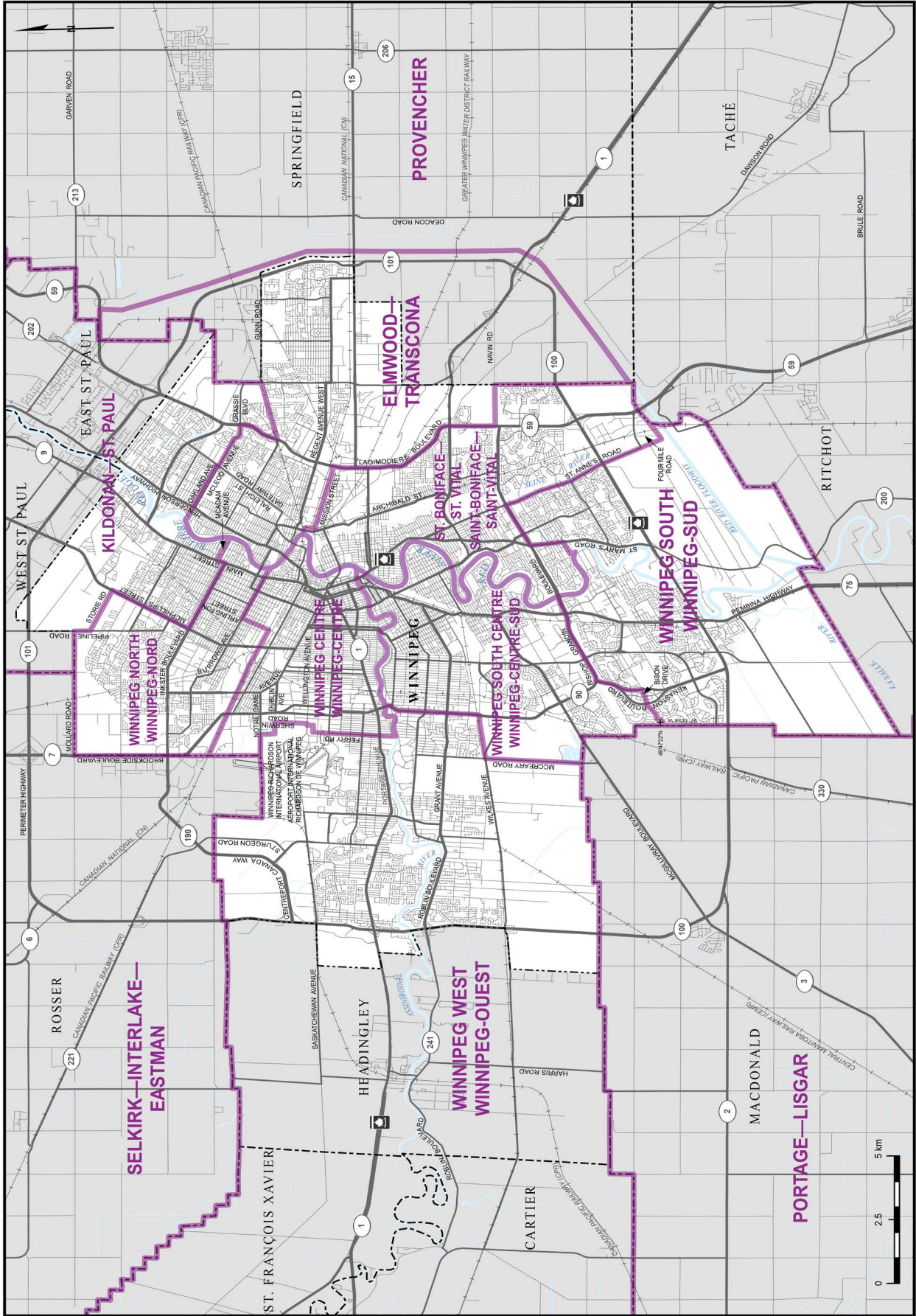
Map 1 – Manitoba

Carte 1 – Manitoba



Carte 2 – Ville de Winnipeg

Map 2 – City of Winnipeg



along said road to the northerly limit for the City of Calgary; and

(ii) excluding the area lying southerly of the northerly boundary of Tp 23;

(g) those parts of the Improvement District Kananaskis described as follows:

(i) that part lying northerly of a line described as follows: commencing at the intersection of the easterly limit of Improvement District No. 9 Banff and the northerly boundary of Tp 23; thence easterly along said boundary to the westerly limit of the Town of Canmore;

(ii) that part lying northerly and westerly of a line described as follows: commencing at the intersection of the easterly limit of the Town of Canmore and the northerly boundary of Tp 23; thence easterly along said boundary to the westerly boundary of Tp 24 R 7; thence northerly along said boundary to approximate latitude 51°03'33"N and longitude 114°58'42"W; thence northeasterly in a straight line to the southerly boundary for the Indian reserves of Stoney nos. 142, 143, 144; and

(h) the Indian reserves of Stoney nos. 142, 143, 144 and Stoney No. 142B.

Edmonton Centre

(Population: 111,183)

(Map 3)

Consists of that part of the City of Edmonton described as follows: commencing at the intersection of Yellowhead Trail NW (Yellowhead Highway) with 97 Street NW; thence southerly along said street to 118 Avenue NW; thence easterly along said avenue to 82 Street NW; thence southerly along said street to Rat Creek; thence generally easterly and southerly along said creek and along its southerly production to the southerly shoreline of the North Saskatchewan River; thence westerly and southwesterly along said shoreline to Rowland Road NW; thence westerly along said road to 87 Street NW; thence northerly and northwesterly along said street to 103A Avenue NW; thence southwesterly along said avenue to 89 Street NW; thence southwesterly in a straight line to the northerly production of 92 Street NW at approximate latitude 53°32'50"N and longitude 113°28'28"W; thence southerly along said production to Rowland Road NW; thence southwesterly and westerly along said road to 95 Street NW; thence southerly along said street to 101 Avenue NW; thence westerly along said avenue to 95A Street NW; thence westerly and southwesterly along Grierson Hill NW to approximate latitude 53°32'29"N and

environ 51°23'14" de latitude N et 114°09'57" de longitude O; de là vers le sud en ligne droite jusqu'au chemin Symons Valley (route 772); de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à la limite nord de la ville de Calgary;

(ii) excluant la zone située au sud de la limite nord du Tp 23;

g) les parties du district d'urbanisme de Kananaskis décrites comme suit :

(i) la partie située au nord d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite est du district d'urbanisme n° 9 de Banff avec la limite nord du Tp 23; de là vers l'est suivant ladite limite jusqu'à la limite ouest de la ville de Canmore;

(ii) la partie située au nord et à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite est de la ville de Canmore avec la limite nord du Tp 23; de là vers l'est suivant ladite limite jusqu'à la limite ouest du Tp 24 Rg 7; de là vers le nord suivant ladite limite jusqu'à un point situé à environ 51°03'33" de latitude N et 114°58'42" de longitude O; de là vers le nord-est en ligne droite jusqu'à la limite sud de la réserve indienne de Stoney n^{os} 142, 143, 144;

h) les réserves indiennes de Stoney n^{os} 142, 143, 144 et de Stoney n^o 142B.

Edmonton-Centre

(Population : 111 183)

(Carte 3)

Comprend la partie de la ville d'Edmonton décrite comme suit : commençant à l'intersection de Yellowhead Trail NO (autoroute Yellowhead) avec la 97^e Rue NO; de là vers le sud suivant ladite rue jusqu'à la 118^e Avenue NO; de là vers l'est suivant ladite avenue jusqu'à la 82^e Rue NO; de là vers le sud suivant ladite rue jusqu'au ruisseau Rat; de là généralement vers l'est et le sud suivant ledit ruisseau et son prolongement vers le sud jusqu'à la rive sud de la rivière Saskatchewan Nord; de là vers l'ouest et le sud-ouest suivant ladite rive jusqu'au chemin Rowland NO; de là vers l'ouest suivant ledit chemin jusqu'à la 87^e Rue NO; de là vers le nord et le nord-ouest suivant ladite rue jusqu'à l'avenue 103A NO; de là vers le sud-ouest suivant ladite avenue jusqu'à la 89^e Rue NO; de là vers le sud-ouest en ligne droite jusqu'au prolongement vers le nord de la 92^e Rue NO à environ 53°32'50" de latitude N et 113°28'28" de longitude O; de là vers le sud suivant ledit prolongement jusqu'au chemin Rowland NO; de là vers le sud-ouest et l'ouest suivant ledit chemin jusqu'à la 95^e Rue NO; de là vers le sud suivant ladite rue jusqu'à la 101^e Avenue NO; de là vers l'ouest suivant ladite avenue jusqu'à la rue 95A NO; de là vers l'ouest et le sud-ouest suivant

longitude 113°29'06"W; thence southerly in a straight line to the southerly shoreline of the North Saskatchewan River at approximate latitude 53°32'20"N and longitude 113°29'01"W; thence generally westerly along said shoreline to the production of an unnamed watercourse at approximate latitude 53°31'44"N and longitude 113°33'30"W in the MacKenzie Ravine; thence generally northwesterly along said watercourse to approximate latitude 53°31'52"N and longitude 113°34'32"W; thence northwesterly in a straight line to the intersection of 95 Avenue NW and 148 Street NW; thence westerly along 95 Avenue NW to 156 Street NW; thence northerly along said street to the Canadian National Railway; thence northeasterly, easterly, southeasterly and southerly along said railway to Yellowhead Trail NW (Yellowhead Highway); thence generally easterly along said highway to the point of commencement.

Edmonton Gateway

(Population: 110,524)
(Map 3)

Consists of that part of the City of Edmonton described as follows: commencing at the intersection of the southerly limit of said city with 41 Avenue SW; thence westerly along said avenue to James Mowatt Trail SW; thence northerly along said trail to 35 Avenue SW; thence northerly along the southerly production of 127 Street SW and continuing along said street to Ellerslie Road SW; thence easterly along said road to 111 Street SW; thence generally northerly along said street and along 111 Street NW to 40 Avenue NW; thence easterly and southeasterly along said avenue to 106 Street NW; thence southeasterly and southerly along said street to 34 Avenue NW; thence easterly along said avenue to 99 Street NW; thence northerly along said street to Whitemud Drive NW (Highway 14); thence easterly along said drive to 66 Street NW; thence generally southerly along said street to Anthony Henday Drive NW (Highway 216); thence southerly along 66 Street SW to the northerly boundary of Qs SW Sec 23 Tp 51 R 24 W 4; thence easterly along said boundary and along the northerly boundary of Qs SE Sec 23 Tp 51 R 24 W 4 to its production with 50 Street SW (Highway 814); thence southerly along said street to the southerly limit of said city; thence generally southwesterly along the southerly and easterly limits of said city to Range Road 243; thence northerly and westerly along the westerly and southerly limits of said city to the point of commencement.

Edmonton Griesbach

(Population: 113,913)
(Map 3)

Consists of that part of the City of Edmonton described as follows: commencing at the intersection of the northerly

Grierson Hill NO jusqu'à environ 53°32'29" de latitude N et 113°29'06" de longitude O; de là vers le sud en ligne droite jusqu'à la rive sud de la rivière Saskatchewan Nord à environ 53°32'20" de latitude N et 113°29'01" de longitude O; de là généralement vers l'ouest suivant ladite rive jusqu'au prolongement d'un cours d'eau sans nom à environ 53°31'44" de latitude N et 113°33'30" de longitude O dans le ravin MacKenzie; de là généralement vers le nord-ouest suivant ledit cours d'eau jusqu'à environ 53°31'52" de latitude N et 113°34'32" de longitude O; de là vers le nord-ouest en ligne droite jusqu'à l'intersection de la 95^e Avenue NO avec la 148^e Rue NO; de là vers l'ouest suivant la 95^e Avenue NO jusqu'à la 156^e rue NO; de là vers le nord suivant ladite rue jusqu'à la voie ferrée du Canadien National; de là vers le nord-est, l'est, le sud-est et le sud suivant ladite voie ferrée jusqu'à Yellowhead Trail NO (autoroute Yellowhead); de là généralement vers l'est suivant ladite autoroute jusqu'au point de départ.

Edmonton Gateway

(Population : 110 524)
(Carte 3)

Comprend la partie de la ville d'Edmonton décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite sud de ladite ville avec la 41^e Avenue SO; de là vers l'ouest suivant ladite avenue jusqu'à James Mowatt Trail SO; de là vers le nord suivant James Mowatt Trail SO jusqu'à la 35^e Avenue SO; de là vers le nord suivant le prolongement vers le sud de la 127^e Rue SO et continuant sur ladite rue jusqu'au chemin Ellerslie SO; de là vers l'est suivant ledit chemin jusqu'à la 111^e Rue SO; de là généralement vers le nord suivant ladite rue et la 111^e Rue NO jusqu'à la 40^e Avenue NO; de là vers l'est et le sud-est suivant ladite avenue jusqu'à la 106^e Rue NO; de là vers le sud-est et le sud suivant ladite rue jusqu'à la 34^e Avenue NO; de là vers l'est suivant ladite avenue jusqu'à la 99^e Rue NO; de là vers le nord suivant ladite rue jusqu'à la promenade Whitemud NO (autoroute 14); de là vers l'est suivant ladite promenade jusqu'à la 66^e Rue NO; de là généralement vers le sud suivant ladite rue jusqu'à la promenade Anthony Henday NO (autoroute 216); de là vers le sud suivant la 66^e Rue SO jusqu'à la limite nord du Qs SO Sec 23 Tp 51 Rg 24 O 4; de là vers l'est suivant ladite limite et la limite nord du Qs SE Sec 23 Tp 51 Rg 24 O 4 jusqu'à son prolongement avec la 50^e Rue SO (route 814); de là vers le sud suivant ladite rue jusqu'à la limite sud de ladite ville; de là généralement vers le sud-ouest suivant les limites sud et est de ladite ville jusqu'au chemin de rang 243; de là vers le nord et l'ouest suivant les limites ouest et sud de ladite ville jusqu'au point de départ.

Edmonton Griesbach

(Population : 113 913)
(Carte 3)

Comprend la partie de la ville d'Edmonton décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite nord de

limit of said city with 82 Street NW; thence generally southerly along said street to 167 Avenue NW; thence easterly along said avenue to 66 Street NW; thence southerly along said street to the Canadian National Railway; thence easterly along said railway to 50 Street NW; thence southerly along said street to Ada Boulevard NW; thence easterly along said boulevard to the limit of the Neighbourhood of Beverly Heights; thence southerly along the limit of said neighbourhood to the southerly boundary of said neighbourhood limit; thence easterly along the limit of said neighbourhood to the approximate latitude 53°33'55"N and longitude 113°25'00"W; thence southerly in a straight line to the southerly shoreline of the North Saskatchewan River; thence generally southwesterly along said shoreline to approximate latitude 53°33'13"N and longitude 113°27'02"W; thence northerly in a straight line to the production of Rat Creek; thence generally northwesterly along said creek to 82 Street NW; thence northerly along said street to 118 Avenue NW; thence westerly along said avenue to 97 Street NW; thence northerly along said street to Yellowhead Trail NW (Highway 16); thence generally westerly along said highway to the southerly production of 113A Street NW; thence northerly along said production to 113A Street NW; thence northerly along said street to 137 Avenue NW; thence generally northerly along Castle Downs Road NW to 112 Street NW; thence northwesterly and northerly along said street to 167 Avenue NW; thence westerly along said avenue to the westerly limit of the Neighbourhood of Canossa; thence northerly along said limit of Canossa and its production to Anthony Henday Drive (Highway 216); thence easterly along said drive to the northerly production of 112 Street NW; thence northerly along said production to the northerly limit of said city; thence westerly along said limit to the point of commencement.

Edmonton Manning

(Population: 111,039)
(Map 3)

Consists of that part of the City of Edmonton lying northerly and easterly of a line described as follows: commencing at the intersection of the northerly limit of said city with 82 Street NW; thence generally southerly along said street to 167 Avenue NW; thence easterly along said avenue to 66 Street NW; thence southerly along said street to the Canadian National Railway; thence easterly along said railway to 50 Street NW; thence southerly along said street to Ada Boulevard NW; thence easterly along said boulevard to the limit of the Neighbourhood of Beverly Heights; thence southerly along said limit to its southerly boundary; thence easterly along said limit to the approximate latitude 53°33'55"N and longitude 113°25'00"W; thence southerly in a straight line to the southerly

ladite ville avec la 82^e Rue NO; de là généralement vers le sud suivant ladite rue jusqu'à la 167^e Avenue NO; de là vers l'est suivant ladite avenue jusqu'à la 66^e Rue NO; de là vers le sud suivant ladite rue jusqu'à la voie ferrée du Canadien National; de là vers l'est suivant ladite voie ferrée jusqu'à la 50^e Rue NO; de là vers le sud suivant ladite rue jusqu'au boulevard Ada NO; de là vers l'est suivant ledit boulevard jusqu'à la limite du quartier de Beverly Heights; de là vers le sud suivant la limite dudit quartier jusqu'à la limite sud dudit quartier; de là vers l'est suivant la limite dudit quartier jusqu'à un point situé à environ 53°33'55" de latitude N et 113°25'00" de longitude O; de là vers le sud en ligne droite jusqu'à la rive sud de la rivière Saskatchewan Nord; de là généralement vers le sud-ouest suivant ladite rive jusqu'à un point situé à environ 53°33'13" de latitude N et 113°27'02" de longitude O; de là vers le nord en ligne droite jusqu'au prolongement du ruisseau Rat; de là généralement vers le nord-ouest suivant ledit ruisseau jusqu'à la 82^e Rue NO; de là vers le nord suivant ladite rue jusqu'à la 118^e Avenue NO; de là vers l'ouest suivant ladite avenue jusqu'à la 97^e Rue NO; de là vers le nord suivant ladite rue jusqu'à Yellowhead Trail NO (autoroute 16); de là généralement vers l'ouest suivant ladite autoroute jusqu'au prolongement vers le sud de la rue 113A NO; de là vers le nord suivant ledit prolongement jusqu'à la rue 113A NO; de là vers le nord suivant ladite rue jusqu'à la 137^e Avenue NO; de là généralement vers le nord suivant le chemin Castle Downs NO jusqu'à la 112^e Rue NO; de là vers le nord-ouest et le nord suivant ladite rue jusqu'à la 167^e Avenue NO; de là vers l'ouest suivant ladite avenue jusqu'à la limite ouest du quartier de Canossa; de là vers le nord suivant ladite limite de Canossa et son prolongement jusqu'à la promenade Anthony Henday (autoroute 216); de là vers l'est suivant ladite promenade jusqu'au prolongement vers le nord de la 112^e Rue NO; de là vers le nord suivant ledit prolongement jusqu'à la limite nord de ladite ville; de là vers l'ouest suivant ladite limite jusqu'au point de départ.

Edmonton Manning

(Population : 111 039)
(Carte 3)

Comprend la partie de la ville d'Edmonton située au nord et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite nord de ladite ville avec la 82^e Rue NO; de là généralement vers le sud suivant ladite rue jusqu'à la 167^e Avenue NO; de là vers l'est suivant ladite avenue jusqu'à la 66^e Rue NO; de là vers le sud suivant ladite rue jusqu'à la voie ferrée du Canadien National; de là vers l'est suivant ladite voie ferrée jusqu'à la 50^e Rue NO; de là vers le sud suivant ladite rue jusqu'au boulevard Ada NO; de là vers l'est suivant ledit boulevard jusqu'à la limite du quartier de Beverly Heights; de là vers le sud suivant ladite limite jusqu'à sa limite sud; de là vers l'est suivant ladite limite jusqu'à un point situé à environ 53°33'55" de latitude N et 113°25'00" de longitude O; de là

shoreline of the North Saskatchewan River; thence easterly and southeasterly along said shoreline to the easterly limit of said city.

Edmonton Mill Woods

(Population: 113,208)
(Map 3)

Consists of that part of the City of Edmonton lying southerly and easterly of a line described as follows: commencing at the intersection of the easterly limit of said city with Whitemud Drive NW (Highway 14); thence generally westerly along said drive to 66 Street NW; thence generally southerly along said street to Anthony Henday Drive NW (Highway 216); thence southerly along 66 Street SW to the northerly boundary of Qs SW Sec 23 Tp 51 R 24 W 4; thence easterly along said boundary and along the northerly boundary of Qs SE Sec 23 Tp 51 R 24 W 4 to the intersection of its production with 50 Street SW; thence southerly along said street to the southerly limit of said city.

Edmonton Riverbend

(Population: 113,181)
(Map 3)

Consists of that part of the City of Edmonton described as follows: commencing at the intersection of the southerly limit of said city with the westerly shoreline of the North Saskatchewan River; thence easterly in a straight line to the easterly shoreline of said river; thence generally northerly along said shoreline to the westerly production of Ellerslie Road SW; thence easterly along said production and along said road to 178 Street SW; thence southerly along said street and its production to Hiller Road SW; thence easterly along said road to 170 Street SW; thence generally northerly to Windermere Boulevard NW; thence northeasterly along Terwillegar Drive NW to Anthony Henday Drive NW (Highway 216); thence northwesterly along said drive to the easterly shoreline of the North Saskatchewan River; thence generally northeasterly along said shoreline to Whitemud Creek; thence generally southerly along said creek to the westerly production of 39 Avenue NW; thence easterly along said production and said 39 Avenue NW to 121 Street NW; thence southerly along said street to Fairway Drive NW; thence easterly along said drive to 119 Street NW; thence northerly along said street to 40 Avenue NW; thence easterly along said avenue to 111 Street NW; thence generally southerly along said street to Anthony Henday Drive NW (Highway 216); thence southerly along 111 Street SW to Ellerslie Road SW; thence westerly along said road to 127 Street SW; thence southerly along said street and its production to 41 Avenue SW; thence easterly along said avenue to the southerly limit of said city and Highway 2; thence southerly along said highway to Highway 19; thence westerly along said highway to the westerly limit of said city; thence

vers le sud en ligne droite jusqu'à la rive sud de la rivière Saskatchewan Nord; de là vers l'est et le sud-est suivant ladite rive jusqu'à la limite est de ladite ville.

Edmonton Mill Woods

(Population : 113 208)
(Carte 3)

Comprend la partie de la ville d'Edmonton située au sud et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite est de ladite ville avec la promenade Whitemud NO (autoroute 14); de là généralement vers l'ouest suivant ladite promenade jusqu'à la 66^e Rue NO; de là généralement vers le sud suivant ladite rue jusqu'à la promenade Anthony Henday NO (autoroute 216); de là vers le sud suivant la 66^e Rue SO jusqu'à la limite nord du Qs SO Sec 23 Tp 51 Rg 24 O 4; de là vers l'est suivant ladite limite et la limite nord du Qs SE Sec 23 Tp 51 Rg 24 O 4 jusqu'à l'intersection de son prolongement avec la 50^e Rue SO; de là vers le sud suivant ladite rue jusqu'à la limite sud de ladite ville.

Edmonton Riverbend

(Population : 113 181)
(Carte 3)

Comprend la partie de la ville d'Edmonton décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite sud de ladite ville avec la rive ouest de la rivière Saskatchewan Nord; de là vers l'est en ligne droite jusqu'à la rive est de ladite rivière; de là généralement vers le nord suivant ladite rive jusqu'au prolongement vers l'ouest du chemin Ellerslie SO; de là vers l'est suivant ledit prolongement et ledit chemin jusqu'à la 178^e Rue SO; de là vers le sud suivant ladite rue et son prolongement jusqu'au chemin Hiller SO; de là vers l'est suivant ledit chemin jusqu'à la 170^e Rue SO; de là généralement vers le nord jusqu'au boulevard Windermere NO; de là vers le nord-est suivant la promenade Terwillegar NO jusqu'à la promenade Anthony Henday NO (autoroute 216); de là vers le nord-ouest suivant ladite promenade jusqu'à la rive est de la rivière Saskatchewan Nord; de là généralement vers le nord-est suivant ladite rive jusqu'au ruisseau Whitemud; de là généralement vers le sud suivant ledit ruisseau jusqu'au prolongement vers l'ouest de la 39^e Avenue NO; de là vers l'est suivant ledit prolongement et ladite 39^e Avenue NO jusqu'à la 121^e Rue NO; de là vers le sud suivant ladite rue jusqu'à la promenade Fairway NO; de là vers l'est suivant ladite promenade jusqu'à la 119^e Rue NO; de là vers le nord suivant ladite rue jusqu'à la 40^e Avenue NO; de là vers l'est suivant ladite avenue jusqu'à la 111^e Rue NO; de là généralement vers le sud suivant ladite rue jusqu'à la promenade Anthony Henday NO (autoroute 216); de là vers le sud suivant la 111^e Rue SO jusqu'au chemin Ellerslie SO; de là vers l'ouest suivant ledit chemin jusqu'à la 127^e Rue SO; de là vers le sud suivant ladite rue et son prolongement jusqu'à la 41^e Avenue SO; de là vers l'est suivant ladite

generally northerly along said limit to the point of commencement.

Edmonton Strathcona

(Population: 111,580)
(Map 3)

Consists of that part of the City of Edmonton described as follows: commencing at the intersection of the easterly limit of said city with the southerly shoreline of the North Saskatchewan River; thence generally westerly along said shoreline to Rowland Road NW; thence westerly along said road to 87 Street NW; thence northerly and north-westerly along said street to 103A Avenue NW; thence southwesterly along said avenue to 89 Street NW; thence southwesterly in a straight line to the northerly production of 92 Street NW at approximate latitude 53°32'50"N and longitude 113°28'28"W; thence southerly along said production to Rowland Road NW; thence southwesterly and westerly along said road to 95 Street NW; thence southerly along said street to 101 Avenue NW; thence westerly along said avenue to 95A Street NW; thence westerly and southwesterly along Grierson Hill NW to approximate latitude 53°32'29"N and longitude 113°29'06"W; thence southerly in a straight line to the southerly shoreline of the North Saskatchewan River at approximate latitude 53°32'20"N and longitude 113°29'01"W; thence generally southwesterly along said shoreline to Whitemud Creek; thence generally southerly along said creek to the westerly production of 39 Avenue NW; thence easterly along said production and along 39 Avenue NW to 121 Street NW; thence southerly along said street to Fairway Drive NW; thence easterly along said drive to 119 Street NW; thence northerly along said street to 40 Avenue NW; thence easterly and southeasterly along said avenue to 106 Street NW; thence southeasterly and southerly along said street to 34 Avenue NW; thence easterly along said avenue to 99 Street NW; thence northerly along said street to Whitemud Drive NW (Highway 14); thence generally easterly along said drive to the easterly limit of said city; thence generally northerly, generally westerly and generally northerly along said limit to the point of commencement.

Edmonton West

(Population: 112,948)
(Map 3)

Consists of that part of the City of Edmonton described as follows: commencing at the intersection of the westerly limit of said city with Whitemud Drive NW; thence

avenue jusqu'à la limite sud de ladite ville et l'autoroute 2; de là vers le sud suivant ladite autoroute jusqu'à la route 19; de là vers l'ouest suivant ladite route jusqu'à la limite ouest de ladite ville; de là généralement vers le nord suivant ladite limite jusqu'au point de départ.

Edmonton Strathcona

(Population : 111 580)
(Carte 3)

Comprend la partie de la ville d'Edmonton décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite est de ladite ville avec la rive sud de la rivière Saskatchewan Nord; de là généralement vers l'ouest suivant ladite rive jusqu'au chemin Rowland NO; de là vers l'ouest suivant ledit chemin jusqu'à la 87^e Rue NO; de là vers le nord et le nord-ouest suivant ladite rue jusqu'à l'avenue 103A NO; de là vers le sud-ouest suivant ladite avenue jusqu'à la 89^e Rue NO; de là vers le sud-ouest en ligne droite jusqu'au prolongement vers le nord de la 92^e Rue NO à environ 53°32'50" de latitude N et 113°28'28" de longitude O; de là vers le sud suivant ledit prolongement jusqu'au chemin Rowland NO; de là vers le sud-ouest et l'ouest suivant ledit chemin jusqu'à la 95^e Rue NO; de là vers le sud suivant ladite rue jusqu'à la 101^e Avenue NO; de là vers l'ouest suivant ladite avenue jusqu'à la rue 95A NO; de là vers l'ouest et le sud-ouest suivant Grierson Hill NO jusqu'à un point situé à environ 53°32'29" de latitude N et 113°29'06" de longitude O; de là vers le sud en ligne droite jusqu'à la rive sud de la rivière Saskatchewan Nord à environ 53°32'20" de latitude N et 113°29'01" de longitude O; de là généralement vers le sud-ouest suivant ladite rive jusqu'au ruisseau Whitemud; de là généralement vers le sud suivant ledit ruisseau jusqu'au prolongement vers l'ouest de la 39^e Avenue NO; de là vers l'est suivant ledit prolongement et la 39^e Avenue NO jusqu'à la 121^e Rue NO; de là vers le sud suivant ladite rue jusqu'à la promenade Fairway NO; de là vers l'est suivant ladite promenade jusqu'à la 119^e Rue NO; de là vers le nord suivant ladite rue jusqu'à la 40^e Avenue NO; de là vers l'est et le sud-est suivant ladite avenue jusqu'à la 106^e Rue NO; de là vers le sud-est et le sud suivant ladite rue jusqu'à la 34^e Avenue NO; de là vers l'est suivant ladite avenue jusqu'à la 99^e Rue NO; de là vers le nord suivant ladite rue jusqu'à la promenade Whitemud NO (autoroute 14); de là généralement vers l'est suivant ladite promenade jusqu'à la limite est de ladite ville; de là généralement vers le nord, généralement vers l'ouest et généralement vers le nord suivant ladite limite jusqu'au point de départ.

Edmonton-Ouest

(Population : 112 948)
(Carte 3)

Comprend la partie de la ville d'Edmonton décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest de ladite ville avec la promenade Whitemud NO; de là vers

easterly along said drive to Anthony Henday Drive NW (Highway 216); thence northerly along said drive to 87 Avenue NW; thence generally easterly along said avenue to 178 Street NW; thence northerly along said street to 95 Avenue NW; thence northeasterly and easterly along said avenue to 148 Street NW; thence southeasterly in a straight line to the production of an unnamed watercourse in the MacKenzie Ravine; thence generally southeasterly along said watercourse and its production to the easterly shoreline of the North Saskatchewan River; thence generally southwesterly along said shoreline to Anthony Henday Drive NW (Highway 216); thence southeasterly along said drive to Terwillegar Drive NW; thence southwesterly along said drive to Windermere Boulevard NW; thence generally southerly along 170 Street SW to Hiller Road SW; thence westerly along the said road to the southerly production of 178 Street SW; thence northerly along said production and along said street to Ellerslie Road SW; thence westerly along said road and along its westerly production to the easterly shoreline of the North Saskatchewan River; thence generally southeasterly along said shoreline to approximate latitude 53°24'12"N and longitude 113°38'46"W; thence westerly in a straight line to the westerly limit of said city; thence westerly and northerly along said limit to the point of commencement.

Edmonton Winterburn

(Population: 113,323)
(Map 3)

Consists of that part of the City of Edmonton lying northerly and westerly of a line described as follows: commencing at the intersection of the westerly limit of said city with Whitemud Drive NW; thence easterly along said drive to Anthony Henday Drive NW (Highway 216); thence northerly along said drive to 87 Avenue NW; thence generally easterly along said avenue to 178 Street NW; thence northerly along said street to 95 Avenue NW; thence northeasterly and easterly along said avenue to 156 Street NW; thence northerly along said street to the Canadian National Railway; thence easterly and southeasterly along said railway to Yellowhead Trail NW (Yellowhead Highway); thence easterly along said highway to the southerly production of 113A Street NW; thence northerly along said production and said street to 137 Avenue NW; thence generally northerly along Castle Downs Road NW to 112 Street NW; thence northwesterly and northerly along said street to 167 Avenue NW; thence westerly along said avenue to the westerly limit of the Neighbourhood of Canossa; thence northerly along the westerly limit of said neighbourhood and its production to Anthony Henday Drive (Highway 216); thence easterly along said drive to the northerly production of 112 Street NW; thence northerly along said production to the northerly limit of said city.

l'est suivant ladite promenade jusqu'à la promenade Anthony Henday NO (autoroute 216); de là vers le nord suivant ladite promenade jusqu'à la 87^e Avenue NO; de là généralement vers l'est suivant ladite avenue jusqu'à la 178^e Rue NO; de là vers le nord suivant ladite rue jusqu'à la 95^e Avenue NO; de là vers le nord-est et l'est suivant ladite avenue jusqu'à la 148^e Rue NO; de là vers le sud-est en ligne droite jusqu'au prolongement d'un cours d'eau sans nom dans le ravin de MacKenzie; de là généralement vers le sud-est suivant ledit cours d'eau et son prolongement jusqu'à la rive est de la rivière Saskatchewan Nord; de là généralement vers le sud-ouest suivant ladite rive jusqu'à la promenade Anthony Henday NO (autoroute 216); de là vers le sud-est suivant ladite promenade jusqu'à la promenade Terwillegar NO; de là vers le sud-ouest suivant ladite promenade jusqu'au boulevard Windermere NO; de là généralement vers le sud suivant la 170^e Rue SO jusqu'au chemin Hiller SO; de là vers l'ouest suivant ledit chemin jusqu'au prolongement vers le sud de la 178^e Rue SO; de là vers le nord suivant ledit prolongement et ladite rue jusqu'au chemin Ellerslie SO; de là vers l'ouest suivant ledit chemin et son prolongement vers l'ouest jusqu'à la rive est de la rivière Saskatchewan Nord; de là généralement vers le sud-est suivant ladite rive jusqu'à un point situé à environ 53°24'12" de latitude N et 113°38'46" de longitude O; de là vers l'ouest en ligne droite jusqu'à la limite ouest de ladite ville; de là vers l'ouest et le nord suivant ladite limite jusqu'au point de départ.

Edmonton Winterburn

(Population : 113 323)
(Carte 3)

Comprend la partie de la ville d'Edmonton située au nord et à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest de ladite ville avec la promenade Whitemud NO; de là vers l'est suivant ladite promenade jusqu'à la promenade Anthony Henday NO (autoroute 216); de là vers le nord suivant ladite promenade jusqu'à la 87^e Avenue NO; de là généralement vers l'est suivant ladite avenue jusqu'à la 178^e Rue NO; de là vers le nord suivant ladite rue jusqu'à la 95^e Avenue NO; de là vers le nord-est et l'est suivant ladite avenue jusqu'à la 156^e Rue NO; de là vers le nord suivant ladite rue jusqu'à la voie ferrée du Canadien National; de là vers l'est et le sud-est suivant ladite voie ferrée jusqu'à Yellowhead Trail NO (autoroute Yellowhead); de là vers l'est suivant ladite autoroute jusqu'au prolongement vers le sud de la rue 113A NO; de là vers le nord suivant ledit prolongement et ladite rue jusqu'à la 137^e Avenue NO; de là généralement vers le nord suivant le chemin Castle Downs NO jusqu'à la 112^e Rue NO; de là vers le nord-ouest et le nord suivant ladite rue jusqu'à la 167^e Avenue NO; de là vers l'ouest suivant ladite avenue jusqu'à la limite ouest du quartier de Canossa; de là vers le nord suivant la limite ouest dudit quartier et son prolongement jusqu'à la promenade Anthony Henday (autoroute 216); de là vers l'est suivant ladite promenade jusqu'au prolongement vers le nord de

Foothills

(Population: 115,857)
(Maps 1 and 2)

Consists of:

(a) the towns of Black Diamond, Claresholm, Fort Macleod, High River, Nanton, Okotoks, Pincher Creek, Stavely, Turner Valley and Vulcan;

(b) the villages of Cowley, Glenwood, Hill Spring and Longview;

(c) the municipal districts of Foothills County, Pincher Creek No. 9, Ranchland No. 66 and Willow Creek No. 26;

(d) the Municipal District of Cardston County, excluding the area lying southerly and easterly of a line described as follows: commencing at the intersection of the Belly River and the southerly limit of said municipal district; thence generally northerly along said river to the southerly boundary the Blood Indian Reserve No. 148; thence generally easterly and generally north-easterly along the southerly and easterly boundaries of said Indian reserve to the westerly limit of Lethbridge County at approximate latitude 49°33'57"N and longitude 112°49'58"W;

(e) that part of the Municipal District of Lethbridge County lying southerly and westerly of a line described as follows: commencing at the intersection of the northerly limit of said municipal district and Highway 23; thence generally southerly along said highway to Highway 3; thence easterly and southeasterly along said highway to Highway 509; thence westerly and southwesterly along said highway to the Oldman River and the westerly limit of said municipal district;

(f) that part of the Municipal District of Rocky View County lying southerly of the northerly boundary of Tp 23;

(g) that part of the Municipal District of Vulcan County lying southerly and westerly of a line described as follows: commencing at the intersection of the southerly limit for said municipal district and Highway 23; thence generally northerly along said highway to the easterly limit of the Town of Vulcan; thence northwesterly, northerly, easterly, northerly and westerly along the easterly limit of said town to Highway 23; thence generally northerly along said highway to Highway 24; thence generally northerly and easterly to an unnamed railway; thence southwesterly along said railway to Range Road 250; thence northerly along said road to Highway 24; thence easterly and generally northerly

la 112^e Rue NO; de là vers le nord suivant ledit prolongement jusqu'à la limite nord de ladite ville.

Foothills

(Population : 115 857)
(Cartes 1 et 2)

Comprend :

a) les villes de Black Diamond, Claresholm, Fort Macleod, High River, Nanton, Okotoks, Pincher Creek, Stavely, Turner Valley et Vulcan;

b) les villages de Cowley, Glenwood, Hill Spring et Longview;

c) les districts municipaux de Foothills County, Pincher Creek n^o 9, Ranchland n^o 66 et Willow Creek n^o 26;

d) le district municipal de Cardston County, excluant la zone située au sud et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la rivière Belly avec la limite sud dudit district municipal; de là généralement vers le nord suivant ladite rivière jusqu'à la limite sud de la réserve indienne Blood n^o 148; de là généralement vers l'est et généralement vers le nord-est suivant les limites sud et est de ladite réserve indienne jusqu'à la limite ouest de Lethbridge County à environ 49°33'57" de latitude N et 112°49'58" de longitude O;

e) la partie du district municipal de Lethbridge County située au sud et à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite nord dudit district municipal avec la route 23; de là généralement vers le sud suivant ladite route jusqu'à l'autoroute 3; de là vers l'est et le sud-est suivant ladite autoroute jusqu'à la route 509; de là vers l'ouest et le sud-ouest suivant ladite route jusqu'à la rivière Oldman et la limite ouest dudit district municipal;

f) la partie du district municipal de Rocky View County située au sud de la limite nord du Tp 23;

g) la partie du district municipal de Vulcan County située au sud et à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite sud dudit district municipal avec la route 23; de là généralement vers le nord suivant ladite route jusqu'à la limite est de la ville de Vulcan; de là vers le nord-ouest, le nord, l'est, le nord et l'ouest suivant la limite est de ladite ville jusqu'à la route 23; de là généralement vers le nord suivant ladite route jusqu'à la route 24; de là généralement vers le nord et l'est jusqu'à une voie ferrée sans nom; de là vers le sud-ouest suivant ladite voie ferrée jusqu'au chemin de rang 250; de là vers le nord suivant ledit chemin jusqu'à la route 24; de là vers l'est et généralement vers le nord suivant ladite route jusqu'à la limite nord dudit district municipal;

along said highway to the northerly limit of said municipal district;

(h) the Specialized Municipality of Crowsnest Pass;

(i) that part of the Kananaskis Improvement District lying southerly and easterly of a line described as follows: commencing at the intersection of the westerly limit of said improvement district and the north boundary of Tp 23; thence east along the northerly boundary of Tp 23 to the southerly limit of the Town of Canmore; thence generally easterly along said limit to the northerly boundary of Tp 23; thence east along said boundary to the west boundary of Tp 24 R 7 W 5; thence north along said boundary to approximate latitude 51°03'33"N and longitude 114°58'42"W; thence north-easterly in a straight line to the northerly limit of said improvement district;

(j) that part of Improvement District No. 4 Waterton lying westerly of a line described as follows: commencing at the intersection of the southerly boundary of the Province of Alberta and the Belly River; thence generally northerly along said river to the southerly boundary of the Blood Indian Reserve No. 148A; and

(k) the Indian reserves of Blood No. 148, Blood No. 148A, Eden Valley No. 216, Peigan Timber Limit "B", Piikani and Tsuu T'ina Nation No. 145.

Fort McMurray—Cold Lake

(Population: 110,779)
(Map 1)

Consists of:

(a) the City of Cold Lake;

(b) that part of the Municipal District of Athabasca County lying easterly and northerly of a line described as follows: commencing at a point along the northerly shoreline of the Athabasca River at approximate latitude 54°58'14"N and longitude 112°46'39"W; thence south in a straight line to the limit of La Biche River Wildland Provincial Park; thence generally southerly and easterly along the limit of said provincial park to a point along the La Biche River at approximate latitude 54°56'39"N and longitude 112°30'52"W; thence generally easterly along said river to the limit of Athabasca County;

(c) that part of the Municipal District of Bonnyville No. 87 lying northerly and easterly of a line described as follows: commencing at the intersection of the easterly boundary of the Province of Alberta with the northerly limit of the Elizabeth Metis Settlement; thence westerly along the limit of said Metis settlement to Range Road 420; thence westerly and northwesterly

h) la municipalité spécialisée de Crowsnest Pass;

i) la partie du district d'urbanisme de Kananaskis située au sud et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest dudit district d'urbanisme avec la limite nord du Tp 23; de là vers l'est suivant la limite nord du Tp 23 jusqu'à la limite sud de la ville de Canmore; de là généralement vers l'est suivant ladite limite jusqu'à la limite nord du Tp 23; de là vers l'est suivant ladite limite jusqu'à la limite ouest du Tp 24 Rg 7 O 5; de là vers le nord suivant ladite limite jusqu'à un point situé à environ 51°03'33" de latitude N et 114°58'42" de longitude O; de là vers le nord-est en ligne droite jusqu'à la limite nord dudit district d'urbanisme;

j) la partie du district d'urbanisme n° 4 de Waterton située à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la frontière sud de la province de l'Alberta avec la rivière Belly; de là généralement vers le nord suivant ladite rivière jusqu'à la limite sud de la réserve indienne Blood n° 148A;

k) les réserves indiennes de Blood n° 148, Blood n° 148A, Eden Valley n° 216, Peigan Timber Limit « B », Piikani et Tsuu T'ina Nation n° 145.

Fort McMurray—Cold Lake

(Population : 110 779)
(Carte 1)

Comprend :

a) la ville de Cold Lake;

b) la partie du district municipal d'Athabasca County située à l'est et au nord d'une ligne décrite comme suit : commençant à un point situé sur la rive nord de la rivière Athabasca à environ 54°58'14" de latitude N et 112°46'39" de longitude O; de là vers le sud en ligne droite jusqu'à la limite du parc provincial en milieu sauvage de la rivière La Biche; de là généralement vers le sud et l'est suivant la limite dudit parc provincial jusqu'à un point situé le long de la rivière La Biche à environ 54°56'39" de latitude N et 112°30'52" de longitude O; de là généralement vers l'est suivant ladite rivière jusqu'à la limite d'Athabasca County;

c) la partie du district municipal de Bonnyville n° 87 située au nord et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la frontière est de la province de l'Alberta avec la limite nord de l'établissement métis d'Elizabeth; de là vers l'ouest suivant la limite dudit établissement métis au chemin de rang 420; de là vers l'ouest et le nord-ouest suivant le chemin de

along Township Road 610 to Highway 897; thence southwesterly and westerly along said highway to the southeasterly corner of Cold Lake Indian Reserve No. 149; thence westerly and generally northerly along the southerly and westerly boundaries of said Indian reserve to Highway 659 at approximate latitude 54°15'49"N and longitude 110°22'50"W; thence northwesterly and westerly along said highway to Range Road 452; thence northerly along said road to Township Road 614; thence generally westerly along said road, along Highway 660 and along Township Road 612 to the westerly limit of the Municipal District of Bonnyville No. 87;

(d) the Municipal District of Opportunity No. 17, excepting the area described as follows: commencing at the intersection of the easterly limit of Northern Sunrise County and a point at approximate latitude 56°48'28"N and longitude 114°57'31"W; thence easterly in a straight line to a point at approximate latitude 56°48'16"N and longitude 114°04'44"W; thence southerly in a straight line to a point at approximate latitude 56°27'24"N and longitude 114°04'54"W; thence westerly in a straight line to a point on the easterly limit of Northern Sunrise County at approximate latitude 56°27'33"N and longitude 114°56'59"W; thence northerly, generally westerly, northerly, easterly and northerly along said easterly limit to the point of commencement;

(e) the Municipal District of Lac la Biche County and the Regional Municipality of Wood Buffalo;

(f) Improvement District No. 349;

(g) Improvement District No. 24 Wood Buffalo, excepting the area described as follows: commencing at a point on the westerly limit of said improvement district at approximate latitude 58°45'55"N and longitude 114°00'00"W; thence east in a straight line to the westerly limit of Tp 112 R 22; thence southerly along said limit to the northerly limit of Tp 111; thence westerly along said northerly limit to a point on the westerly shoreline of the Peace River at approximate latitude 58°41'21"N and longitude 113°55'29"W; thence southwesterly along said shoreline to the easterly limit of Mackenzie County; thence northerly along said easterly limit to the point of commencement;

(h) the Settlement of Desmarais; and

(i) the Indian reserves of Allison Bay No. 219, Beaver Lake No. 131, Cold Lake No. 149, Cold Lake No. 149A, Cold Lake No. 149B, Dog Head No. 218, Fort McKay No. 174, Gregoire Lake No. 176, Gregoire Lake No. 176A, Heart Lake No. 167, Janvier No. 194, Jean Baptiste Gambler No. 183, Old Fort No. 217, Thabacha Nâre No. 196A, Thebathi No. 196, Wabasca No. 166, Wabasca No. 166A, Wabasca No. 166B, Wabasca No. 166C and Wabasca No. 166D.

township 610 jusqu'à la route 897; de là vers le sud-ouest et l'ouest suivant ladite route jusqu'au coin sud-est de la réserve indienne de Cold Lake n° 149; de là vers l'ouest et généralement vers le nord suivant les limites sud et ouest de ladite réserve indienne jusqu'à la route 659 à environ 54°15'49" de latitude N et 110°22'50" de longitude O; de là vers le nord-ouest et l'ouest suivant ladite route jusqu'au chemin de rang 452; de là vers le nord suivant ledit chemin jusqu'au chemin de township 614; de là généralement vers l'ouest suivant ledit chemin, la route 660 et le chemin de township 612 jusqu'à la limite ouest du district municipal de Bonnyville no 87;

d) le district municipal d'Opportunity n° 17, excluant la zone décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite est de Northern Sunrise County avec un point situé à environ 56°48'28" de latitude N et 114°57'31" de longitude O; de là vers l'est en ligne droite jusqu'à un point situé à environ 56°48'16" de latitude N et 114°04'44" de longitude O; de là vers le sud en ligne droite jusqu'à un point situé à environ 56°27'24" de latitude N et 114°04'54" de longitude O; de là vers l'ouest en ligne droite jusqu'à un point situé à la limite est de Northern Sunrise County à environ 56°27'33" de latitude N et 114°56'59" de longitude O; de là vers le nord, généralement vers l'ouest, le nord, l'est et le nord suivant ladite limite est jusqu'au point de départ;

e) le district municipal de Lac La Biche County et la municipalité régionale de Wood Buffalo;

f) le district d'urbanisme n° 349;

g) le district d'urbanisme n° 24 de Wood Buffalo, excluant la zone décrite comme suit : commençant à un point situé sur la limite ouest dudit district d'urbanisme à environ 58°45'55" de latitude N et 114°00'00" de longitude O; de là vers l'est en ligne droite jusqu'à la limite ouest du Tp 112 Rg 22; de là vers le sud suivant ladite limite jusqu'à la limite nord du Tp 111; de là vers l'ouest suivant ladite limite nord jusqu'à un point situé sur la rive ouest de la rivière Peace à environ 58°41'21" de latitude N et 113°55'29" de longitude O; de là vers le sud-ouest suivant ladite rive jusqu'à la limite est de Mackenzie County; de là vers le nord suivant ladite limite est jusqu'au point de départ;

h) l'établissement de Desmarais;

i) les réserves indiennes d'Allison Bay n° 219, Beaver Lake n° 131, Cold Lake n° 149, Cold Lake n° 149A, Cold Lake n° 149B, Dog Head n° 218, Fort McKay n° 174, Gregoire Lake n° 176, Gregoire Lake n° 176A, Heart Lake n° 167, Janvier n° 194, Jean Baptiste Gambler n° 183, Old Fort n° 217, Thabacha Nâre n° 196A, Thebathi n° 196, Wabasca n° 166, Wabasca n° 166A, Wabasca n° 166B, Wabasca n° 166C et Wabasca n° 166D.

Grande Prairie

(Population: 112,902)
(Map 1)

Consists of:

- (a) the City of Grande Prairie;
- (b) the towns of Beaverlodge, Manning, Sexsmith, Spirit River and Wembley;
- (c) the villages of Hines Creek, Hythe and Rycroft;
- (d) the municipal districts of Clear Hills, Grande Prairie County No. 1, Northern Lights County, Saddle Hills County and Spirit River No. 133;
- (e) that part of the Municipal District of Greenview No. 16 lying northerly and westerly of a line described as follows: commencing at a point on the westerly boundary of the Province of Alberta at approximate latitude 54°35'15"N and longitude 120°00'00"W; thence easterly in a straight line to approximate latitude 54°35'20"N and longitude 117°30'34"W; thence northerly in a straight line to the southeasterly boundary of Sturgeon Lake Indian Reserve No. 154; thence northerly, easterly and northerly along the easterly boundary of said Indian reserve to a point on the westerly production of Township Road 704 at approximate latitude 55°05'00"N and longitude 117°21'43"W; thence easterly along said production to Range Road 230; thence generally northerly along said road, Range Road 225 and its intermittent productions to the northerly limit of the Municipal District of Greenview No. 16; and
- (f) the Indian reserves of Clear Hills No. 152C, Horse Lakes No. 152B, Sturgeon Lake No. 154 and Sturgeon Lake No. 154A.

Lakeland

(Population: 115,854)
(Maps 1 and 3)

Consists of:

- (a) the City of Fort Saskatchewan;
- (b) the towns of Athabasca, Bonnyville, Bruderheim, Elk Point, Gibbons, Lamont, Mundare, Redwater, Smoky Lake, St. Paul, Two Hills and Vermilion;
- (c) the villages of Andrew, Boyle, Chipman, Glendon, Innisfree, Kitscoty, Mannville, Marwayne, Myrnam, Vilna and Waskatenau;
- (d) the summer villages of Bondiss, Bonnyville Beach, Horseshoe Bay, Island Lake, Island Lake South,

Grande Prairie

(Population : 112 902)
(Carte 1)

Comprend :

- a) la ville de Grande Prairie;
- b) les villes de Beaverlodge, Manning, Sexsmith, Spirit River et Wembley;
- c) les villages de Hines Creek, Hythe et Rycroft;
- d) les districts municipaux de Clear Hills, Grande Prairie County n° 1, Northern Lights County, Saddle Hills County et Spirit River n° 133;
- e) la partie du district municipal de Greenview n° 16 située au nord et à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à un point situé à la frontière ouest de la province de l'Alberta à environ 54°35'15" de latitude N et 120°00'00" de longitude O; de là vers l'est en ligne droite jusqu'à environ 54°35'20" de latitude N et 117°30'34" de longitude O; de là vers le nord en ligne droite jusqu'à la limite sud-est de la réserve indienne Sturgeon Lake n° 154; de là vers le nord, l'est et le nord suivant la limite est de ladite réserve indienne jusqu'à un point situé sur le prolongement vers l'ouest du chemin de township 704 à environ 55°05'00" de latitude N et 117°21'43" de longitude O; de là vers l'est suivant ledit prolongement jusqu'au chemin de rang 230; de là généralement vers le nord suivant ledit chemin, le chemin de rang 225 et ses prolongements intermittents jusqu'à la limite nord du district municipal de Greenview n° 16;
- f) les réserves indiennes de Clear Hills n° 152C, Horse Lakes n° 152B, Sturgeon Lake n° 154 et Sturgeon Lake n° 154A.

Lakeland

(Population : 115 854)
(Cartes 1 et 3)

Comprend :

- a) la ville de Fort Saskatchewan;
- b) les villes d'Athabasca, Bonnyville, Bruderheim, Elk Point, Gibbons, Lamont, Mundare, Redwater, Smoky Lake, St. Paul, Two Hills et Vermilion;
- c) les villages d'Andrew, Boyle, Chipman, Glendon, Innisfree, Kitscoty, Mannville, Marwayne, Myrnam, Vilna et Waskatenau;
- d) les villages estivaux de Bondiss, Bonnyville Beach, Horseshoe Bay, Island Lake, Island Lake South,

Mewatha Beach, Pelican Narrows, South Baptiste, Sunset Beach, West Baptiste and Whispering Hills;

(e) the municipal districts of Smoky Lake County, St. Paul County No. 19, Thorhild County and Two Hills County No. 21;

(f) that part of the Municipal District of Athabasca County lying southerly and westerly of a line described as follows: commencing at a point along the northerly shoreline of the Athabasca River at approximate latitude 54°58'14"N and longitude 112°46'39"W; thence southerly in a straight line to the limit of La Biche River Wildland Provincial Park; thence generally southerly and westerly along limit of said provincial park to a point along the La Biche River at approximate latitude 54°56'39"N and longitude 112°30'52"W; thence generally easterly along said river to the limit of Athabasca County;

(g) that part of the Municipal District of Bonnyville No. 87 lying southerly and westerly of a line described as follows: commencing at the intersection of the easterly boundary of the Province of Alberta with the northerly limit of the Elizabeth Metis Settlement; thence westerly along said limit to Range Road 420; thence westerly and northwesterly along Township Road 610 to Highway 897; thence southwesterly and westerly along said highway to the easterly boundary of the Cold Lake Indian Reserve No. 149; thence westerly and northerly along the southerly and westerly boundaries of said Indian reserve to Highway 659 at approximate latitude 54°15'49"N and longitude 110°22'50"W; thence northwesterly and westerly along said highway to Range Road 452; thence northerly along said road to Township Road 614; thence generally westerly along said road, along Highway 660 and along Township Road 612 to the westerly limit of the Municipal District of Bonnyville No. 87;

(h) that part of the Municipal District of Lamont County lying northerly of a line described as follows: commencing at the intersection of the easterly limit of Improvement District No. 13 Elk Island and Highway 16 (Yellowhead Highway); thence generally easterly along said highway to Range Road 163; thence northerly along said road to Township Road 532; thence easterly along said road to the limit of Minburn County No. 27;

(i) that part of the Municipal District of Minburn County No. 27 lying northerly and easterly of a line described as follows: commencing at the intersection of the westerly limit for Lamont County and Township Road 530; thence easterly along said road to Range Road 155; thence southerly and easterly to Highway 631; thence northerly, northeasterly and easterly along said highway to Range Road 143; thence southerly along said road to Highway 16 (Yellowhead Highway); thence

Mewatha Beach, Pelican Narrows, South Baptiste, Sunset Beach, West Baptiste et Whispering Hills;

e) les districts municipaux de Smoky Lake County, St. Paul County n° 19, Thorhild County et Two Hills County n° 21;

f) la partie du district municipal d'Athabasca County située au sud et à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à un point situé sur la rive nord de la rivière Athabasca à environ 54°58'14" de latitude N et 112°46'39" de longitude O; de là vers le sud en ligne droite jusqu'à la limite du parc provincial en milieu sauvage de la rivière La Biche; de là généralement vers le sud et l'ouest suivant la limite dudit parc provincial jusqu'à un point situé le long de la rivière La Biche à environ 54°56'39" de latitude N et 112°30'52" de longitude O; de là généralement vers l'est suivant ladite rivière jusqu'à la limite d'Athabasca County;

g) la partie du district municipal de Bonnyville n° 87 située au sud et à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la frontière est de la province de l'Alberta avec la limite nord de l'établissement métis d'Elizabeth; de là vers l'ouest suivant ladite limite jusqu'au chemin de rang 420; de là vers l'ouest et le nord-ouest suivant le chemin de township 610 jusqu'à la route 897; de là vers le sud-ouest et l'ouest suivant ladite route jusqu'à la limite est de la réserve indienne de Cold Lake n° 149; de là vers l'ouest et le nord suivant les limites sud et ouest de ladite réserve indienne jusqu'à la route 659 à environ 54°15'49" de latitude N et 110°22'50" de longitude O; de là vers le nord-ouest et l'ouest suivant ladite route jusqu'au chemin de rang 452; de là vers le nord suivant ledit chemin jusqu'au chemin de township 614; de là généralement vers l'ouest suivant ledit chemin, la route 660 et le chemin de township 612 jusqu'à la limite ouest du district municipal de Bonnyville n° 87;

h) la partie du district municipal de Lamont County située au nord d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite est du district d'urbanisme n° 13 d'Elk Island avec l'autoroute 16 (autoroute Yellowhead); de là généralement vers l'est suivant ladite autoroute jusqu'au chemin de rang 163; de là vers le nord suivant ledit chemin jusqu'au chemin de township 532; de là vers l'est suivant ledit chemin jusqu'à la limite de Minburn County n° 27;

i) la partie du district municipal de Minburn County n° 27 située au nord et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest de Lamont County avec le chemin de township 530; de là vers l'est suivant ledit chemin jusqu'au chemin de rang 155; de là vers le sud et l'est jusqu'à la route 631; de là vers le nord, le nord-est et l'est suivant ladite route jusqu'au chemin de rang 143; de là vers le sud suivant

easterly, generally southeasterly and easterly to the limit of Vermilion River County;

(j) that part of the Municipal District of Sturgeon County lying southerly and easterly of a line described as follows: commencing at the intersection of the southerly limit of Thorhild County and Range Road 230; thence southerly along said road to Highway 28; thence southwesterly and southerly along said highway to Highway 28a; thence southerly along said highway to the northerly limit for the Town of Gibbons; thence westerly, generally southwesterly and southerly along limit of said town to Township Road 560; thence southerly along Range Road 233 to the northerly limit for the City of Edmonton;

(k) that part of the Municipal District of Vermilion River County lying northerly of a line described as follows: commencing at the intersection of the easterly boundary of the Province of Alberta and Township Road 504; thence westerly along said road, its productions and along Township Road 504B to Highway 897; thence generally southerly along said highway to Highway 16 (Yellowhead Highway); thence northwesterly along said highway to a point along the limit of the Village of Kitscoty at approximate latitude 53°20'11"N and longitude 110°19'59"W; thence westerly and northerly along said limit to Highway 16 (Yellowhead Highway); thence northwesterly and generally westerly along said highway to the easterly limit of Minburn County No. 27;

(l) that part of the Specialized Municipality of Strathcona County lying northerly and easterly of a line described as follows: commencing at the intersection of the easterly limit of the City of Edmonton and Highway 16 (Yellowhead Highway); thence easterly along said highway to Range Road 215; thence southerly along said road to Wye Road; thence easterly and southeasterly along said road to Range Road 210; thence northerly along said road to the limit of Beaver County;

(m) Improvement District No. 13 Elk Island;

(n) the Indian reserves of Kehewin No. 123, Puskiakiwenin No. 122, Unipouheos No. 121 and White Fish Lake No. 128; and

(o) that part of the Makaoo Indian Reserve No. 120 lying westerly of the easterly boundary of the Province of Alberta.

ledit chemin jusqu'à l'autoroute 16 (autoroute Yellowhead); de là vers l'est, généralement le sud-est et l'est jusqu'à la limite de Vermilion River County;

j) la partie du district municipal de Sturgeon County située au sud et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite sud de Thorhild County avec le chemin de rang 230; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à la route 28; de là vers le sud-ouest et le sud suivant ladite route jusqu'à la route 28A; de là vers le sud suivant ladite route jusqu'à la limite nord de la ville de Gibbons; de là vers l'ouest, généralement le sud-ouest et le sud suivant la limite de ladite ville jusqu'au chemin de township 560; de là vers le sud suivant le chemin de rang 233 jusqu'à la limite nord de la ville d'Edmonton;

k) la partie du district municipal de Vermilion River County située au nord d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la frontière est de la province de l'Alberta avec le chemin de township 504; de là vers l'ouest suivant ledit chemin, ses prolongements et le chemin de township 504B jusqu'à la route 897; de là généralement vers le sud suivant ladite route jusqu'à l'autoroute 16 (autoroute Yellowhead); de là vers le nord-ouest suivant ladite autoroute jusqu'à un point situé sur la limite du village de Kitscoty à environ 53°20'11" de latitude N et 110°19'59" de longitude O; de là vers l'ouest et le nord suivant ladite limite jusqu'à l'autoroute 16 (autoroute Yellowhead); de là vers le nord-ouest et généralement vers l'ouest suivant ladite autoroute jusqu'à la limite est de Minburn County n° 27;

l) la partie de la municipalité spécialisée de Strathcona County située au nord et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite est de la ville d'Edmonton avec l'autoroute 16 (autoroute Yellowhead); de là vers l'est suivant ladite autoroute jusqu'au chemin de rang 215; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'au chemin Wye; de là vers l'est et le sud-est suivant ledit chemin jusqu'au chemin de rang 210; de là vers le nord suivant ledit chemin jusqu'à la limite de Beaver County;

m) le district d'urbanisme n° 13 d'Elk Island;

n) les réserves indiennes de Kehewin n° 123, Puskiakiwenin n° 122, Unipouheos n° 121 et White Fish Lake n° 128;

o) la partie de la réserve indienne Makaoo n° 120 située à l'ouest de la frontière est de la province de l'Alberta.

Lethbridge

(Population: 115,008)
(Map 1)

Consists of:

- (a) the City of Lethbridge;
- (b) the towns of Coaldale and Coalhurst; and
- (c) that part of the Municipal District of Lethbridge County lying southerly and easterly of a line described as follows: commencing at the intersection of the Blood Indian Reserve No. 148 boundary and Highway 509; thence northeasterly and easterly along said highway to Highway 3; thence northwesterly along said highway to Range Road 230A; thence northeasterly along said road to Township Road 100; thence southeasterly and generally easterly along said road to Range Road 221; thence southerly along said road to Highway 25; thence northeasterly and easterly along said highway to the westerly boundary of Tp 10 R 21 W 4; thence southerly along said boundary to the northerly boundary of Tp 9 R 21 W4; thence easterly along said limit to the Oldman River; thence generally northeasterly along said river to the westerly limit for the Municipal District of Taber.

Medicine Hat—Cardston—Warner

(Population: 117,447)
(Map 1)

Consists of:

- (a) the City of Medicine Hat;
- (b) the towns of Bow Island, Cardston, Magrath, Milk River, Raymond, Redcliff and Taber;
- (c) the villages of Barnwell, Coutts, Foremost, Stirling and Warner;
- (d) the municipal districts of Forty Mile County No. 8 and Warner County No. 5;
- (e) that part of the Municipal District of Cardston County lying southerly and easterly of a line described as follows: commencing at the intersection of the Belly River and the southerly limit of said municipal district; thence generally northerly along said river to the southerly boundary of the Blood Indian Reserve No. 148; thence generally easterly and generally northeasterly along the southerly and easterly boundaries of said Indian reserve to the westerly limit of Lethbridge County at approximate latitude 49°33'57"N and longitude 112°49'58"W;

Lethbridge

(Population : 115 008)
(Carte 1)

- a) la ville de Lethbridge;
- b) les villes de Coaldale et de Coalhurst;

c) la partie du district municipal de Lethbridge County située au sud et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite de la réserve indienne Blood n° 148 avec la route 509; de là vers le nord-est et l'est suivant ladite autoroute jusqu'à l'auto-route 3; de là vers le nord-ouest suivant ladite autoroute jusqu'au chemin de rang 230A; de là vers le nord-est suivant ledit chemin jusqu'au chemin de township 100; de là vers le sud-est et généralement vers l'est suivant ledit chemin jusqu'au chemin de rang 221; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à la route 25; de là vers le nord-est et l'est suivant ladite route jusqu'à la limite ouest du Tp 10 Rg 21 O 4; de là vers le sud suivant ladite limite jusqu'à la limite nord du Tp 9 Rg 21 O 4; de là vers l'est suivant ladite limite jusqu'à la rivière Oldman; de là généralement vers le nord-est suivant ladite rivière jusqu'à la limite ouest du district municipal de Taber.

Medicine Hat—Cardston—Warner

(Population : 117 447)
(Carte 1)

Comprend :

- a) la ville de Medicine Hat;
- b) les villes de Bow Island, Cardston, Magrath, Milk River, Raymond, Redcliff et Taber;
- c) les villages de Barnwell, Coutts, Foremost, Stirling et Warner;
- d) les districts municipaux de Forty Mile County n° 8 et de Warner County n° 5;
- e) la partie du district municipal de Cardston County située au sud et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la rivière Belly avec la limite sud dudit district municipal; de là généralement vers le nord suivant ladite rivière jusqu'à la limite sud de la réserve indienne Blood n° 148; de là généralement vers l'est et généralement vers le nord-est suivant les limites sud et est de ladite réserve indienne jusqu'à la limite ouest de Lethbridge County à environ 49°33'57" de latitude N et 112°49'58" de longitude O;

(f) that part of the Municipal District of Cypress County lying southerly and easterly of a line described as follows: commencing at the intersection of the easterly boundary of the Province of Alberta with the production of Township Road 150; thence westerly along said production, Township Road 150 and along its intermittent productions to Highway 41; thence southerly along said highway to Township Road 150; thence westerly along said road to Range Road 43; thence southerly along said road to an underground natural gas pipeline at approximate latitude $50^{\circ}11'37''$ N and longitude $110^{\circ}28'57''$ W; thence southwesterly and northwesterly along said pipeline to an unnamed watercourse at approximate latitude $50^{\circ}11'53''$ N and longitude $110^{\circ}31'20''$ W; thence generally northwesterly, westerly and southwesterly along said watercourse to the South Saskatchewan River; thence generally northwesterly along said river to the southeasternmost point of the Canadian Forces Base Suffield; thence westerly along the southerly boundary of said base to Range Road 61; thence southerly along said road to Township Road 150; thence westerly along said road to Eighth Street; thence southerly along said street to Highway 1 (Trans-Canada Highway); thence northwesterly along said highway to Range Road 93; thence generally southerly along said road to and along Range Road 93A to Township Road 130A; thence northeasterly along said road to an unnamed watercourse at approximate latitude $50^{\circ}03'44''$ N and longitude $111^{\circ}09'50''$ W; thence generally southeasterly along said watercourse to the northerly shoreline of the South Saskatchewan River; thence southerly in a straight line to the northerly limit of Forty Mile County No. 8;

(g) that part of the Municipal District of Taber lying southerly of a line described as follows: commencing at the intersection of the easterly limit of said municipal district and the mouth of the Oldman River at the South Saskatchewan River; thence generally westerly along Oldman River to a point at approximate latitude $49^{\circ}51'55''$ N and longitude $112^{\circ}26'35''$ W; thence southerly in a straight line to the westerly limit of said municipal district; and

(h) that part of Improvement District No. 4 Waterton lying easterly of a line described as follows: commencing at the intersection of the southerly boundary of the Province of Alberta and Belly River; thence generally northerly along said river to the southerly boundary of the Blood Indian Reserve No. 148A.

f) la partie du district municipal de Cypress County située au sud et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la frontière est de la province de l'Alberta avec le prolongement du chemin de township 150; de là vers l'ouest suivant ledit prolongement, ledit chemin et ses prolongements intermittents jusqu'à la route 41; de là vers le sud suivant ladite route jusqu'au chemin de township 150; de là vers l'ouest suivant ledit chemin jusqu'au chemin de rang 43; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à un pipeline de gaz naturel souterrain situé à environ $50^{\circ}11'37''$ de latitude N et $110^{\circ}28'57''$ de longitude O; de là vers le sud-ouest et le nord-ouest suivant ledit pipeline jusqu'à un cours d'eau sans nom situé à environ $50^{\circ}11'53''$ de latitude N et $110^{\circ}31'20''$ de longitude O; de là généralement vers le nord-ouest, l'ouest et le sud-ouest suivant ledit cours d'eau jusqu'à la rivière Saskatchewan Sud; de là généralement vers le nord-ouest suivant ladite rivière jusqu'à l'extrémité la plus au sud-est de la base des Forces canadiennes Suffield; de là vers l'ouest suivant la limite sud de ladite base jusqu'au chemin de rang 61; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'au chemin de township 150; de là vers l'ouest suivant ledit chemin jusqu'à la 8^e Rue; de là vers le sud suivant ladite rue jusqu'à l'autoroute 1 (autoroute Transcanadienne); de là vers le nord-ouest suivant ladite autoroute jusqu'au chemin de rang 93; de là généralement vers le sud suivant ledit chemin et le chemin de rang 93A jusqu'au chemin de township 130A; de là vers le nord-est suivant ledit chemin jusqu'à un cours d'eau sans nom situé à environ $50^{\circ}03'44''$ de latitude N et $111^{\circ}09'50''$ de longitude O; de là généralement vers le sud-est suivant ledit cours d'eau jusqu'à la rive nord de la rivière Saskatchewan Sud; de là vers le sud en ligne droite jusqu'à la limite nord de Forty Mile County n^o 8;

g) la partie du district municipal de Taber située au sud d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite est dudit district municipal avec l'embouchure de la rivière Oldman sur la rivière Saskatchewan Sud; de là généralement vers l'ouest suivant la rivière Oldman jusqu'à un point situé à environ $49^{\circ}51'55''$ de latitude N et $112^{\circ}26'35''$ de longitude O; de là vers le sud en ligne droite jusqu'à la limite ouest dudit district municipal;

h) la partie du district d'urbanisme n^o 4 de Waterton située à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la frontière sud de la province de l'Alberta avec la rivière Belly; de là généralement vers le nord suivant ladite rivière jusqu'à la limite sud de la réserve indienne Blood n^o 148A.

Peace River—Westlock

(Population: 114,091)
(Map 1)

Consists of:

(a) the towns of Barrhead, Fairview, Falher, Fox Creek, Grimshaw, High Level, High Prairie, McLennan, Peace River, Rainbow Lake, Slave Lake, Swan Hills, Valleyview, Westlock and Whitecourt;

(b) the villages of Berwyn, Clyde, Donnelly, Girouxville and Nampa;

(c) the summer villages of Birch Cove and Larkspur;

(d) the municipal districts of Barrhead County No. 11, Big Lakes County, Birch Hills County, Fairview No. 136, Lesser Slave River No. 124, Northern Sunrise County, Peace No. 135, Smoky River No. 130, Westlock County and Woodlands County;

(e) that part of the Municipal District of Greenview No. 16 lying southerly and easterly of a line described as follows: commencing at the intersection of the northerly limit for Yellowhead County and a point along Berland River at approximate latitude 54°02'37"N and longitude 117°30'42"W; thence northerly in a straight line to the southerly boundary of Sturgeon Lake 154 Indian Reserve; thence northerly, easterly and northerly along the easterly boundary of said Indian reserve to the westerly production of Township Road 704 at a point at approximate latitude 55°05'00"N and longitude 117°21'43"W; thence easterly along said production to Range Road 230; thence generally northerly along said road, Range Road 225 and its intermittent productions to the northerly limit of the Municipal District of Greenview No. 16;

(f) that part of the Municipal District of Lac Ste. Anne County lying northerly and easterly of a line described as follows: commencing at the intersection of said municipal district and Township Road 570; thence westerly along said road to Highway 33; thence northerly and northeasterly along said highway to the limit of Lac Ste. Anne County;

(g) that part of the Municipal District of Opportunity No. 17 described as follows: commencing at the intersection of the easterly limit of Northern Sunrise County and a point at approximate latitude 56°48'28"N and longitude 114°57'31"W; thence easterly in a straight line to a point at approximate latitude 56°48'16"N and longitude 114°04'44"W; thence southerly in a straight line to a point at approximate latitude 56°27'24"N and longitude 114°04'54"W; thence westerly in a straight line to a point on the easterly limit of Northern Sunrise County at approximate latitude 56°27'33"N and

Peace River—Westlock

(Population : 114 091)
(Carte 1)

Comprend :

a) les villes de Barrhead, Fairview, Falher, Fox Creek, Grimshaw, High Level, High Prairie, McLennan, Peace River, Rainbow Lake, Slave Lake, Swan Hills, Valleyview, Westlock et Whitecourt;

b) les villages de Berwyn, Clyde, Donnelly, Girouxville et Nampa;

c) les villages estivaux de Birch Cove et de Larkspur;

d) les districts municipaux de Barrhead County n° 11, Big Lakes County, Birch Hills County, Fairview n° 136, Lesser Slave River n° 124, Northern Sunrise County, Peace n° 135, Smoky River n° 130, Westlock County et Woodlands County;

e) la partie du district municipal de Greenview n° 16 située au sud et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite nord de Yellowhead County avec un point le long de la rivière Berland à environ 54°02'37" de latitude N et 117°30'42" de longitude O; de là vers le nord en ligne droite jusqu'à la limite sud de la réserve indienne de Sturgeon Lake 154; de là vers le nord, l'est et le nord suivant la limite est de ladite réserve indienne jusqu'au prolongement vers l'ouest du chemin de township 704 à un point situé à environ 55°05'00" de latitude N et 117°21'43" de longitude O; de là vers l'est suivant ledit prolongement jusqu'au chemin de rang 230; de là généralement vers le nord suivant ledit chemin, le chemin de rang 225 et ses prolongements intermittents jusqu'à la limite nord du district municipal de Greenview n° 16;

f) la partie du district municipal de Lac Ste. Anne County située au nord et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection dudit district municipal avec le chemin de township 570; de là vers l'ouest suivant ledit chemin jusqu'à la route 33; de là vers le nord et le nord-est suivant ladite route jusqu'à la limite de Lac Ste. Anne County;

g) la partie du district municipal d'Opportunity n° 17 décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite est de Northern Sunrise County avec un point situé à environ 56°48'28" de latitude N et 114°57'31" de longitude O; de là vers l'est en ligne droite jusqu'à un point situé à environ 56°48'16" de latitude N et 114°04'44" de longitude O; de là vers le sud en ligne droite jusqu'à un point situé à environ 56°27'24" de latitude N et 114°04'54" de longitude O; de là vers l'ouest en ligne droite jusqu'à un point situé à la limite est de Northern Sunrise County à environ 56°27'33" de

longitude 114°56'59"W; thence northerly, generally westerly, northerly, easterly and northerly along said easterly limit to the point of commencement;

(h) the Specialized Municipality of Mackenzie County;

(i) that part of Improvement District No. 24 Wood Buffalo described as follows: commencing at a point on the westerly limit of said improvement district at approximate latitude 58°45'55"N and longitude 114°00'00"W; thence east in a straight line to the westerly limit of Tp 112 R 22; thence southerly along said limit to the northerly limit of Tp 111; thence westerly along said northerly limit to a point on the westerly shoreline of the Peace River at approximate latitude 58°41'21"N and longitude 113°55'29"W; thence south-westerly along said shoreline to the easterly limit of Mackenzie County; thence northerly along said easterly limit to the point of commencement;

(j) the Settlement of Little Buffalo; and

(k) the Indian reserves of Alexander No. 134B, Alexis Whitecourt No. 232, Beaver Ranch No. 163, Boyer No. 164, Bushe River No. 207, Child Lake No. 164A, Drift Pile River No. 150, Duncan's No. 151A, Fort Vermilion No. 173B, Fox Lake No. 162, Hay Lake No. 209, John D'Or Prairie No. 215, Kapawe'no First Nation No. 150B, Kapawe'no First Nation No. 150D, Kapawe'no First Nation No. 229, Kapawe'no First Nation No. 231, Loon Lake No. 235, Peerless Trout No. 238, Sawridge No. 150G, Sawridge No. 150H, Sucker Creek No. 150A, Swan River No. 150E, Tall Cree No. 173, Tall Cree No. 173A, Tall Cree No. 173A, Upper Hay River No. 212, Utikoomak Lake No. 155, Utikoomak Lake No. 155A, Woodland Cree No. 226, Woodland Cree No. 227 and Woodland Cree No. 228.

Red Deer

(Population: 113,734)

(Map 1)

Consists of:

(a) the City of Red Deer;

(b) the Town of Penhold;

(c) the Village of Delburne; and

(d) that part of the Municipal District of Red Deer County described as follows: commencing at the westerly limit of the City of Red Deer and the Red Deer River; thence generally southwesterly along said river to Highway 54; thence southeasterly and southerly along said highway to the northerly limit of the Town of Innisfail; thence easterly and southwesterly along said limit to Highway 590; thence generally easterly along

latitude N et 114°56'59" de longitude O; de là vers le nord, généralement vers l'ouest, le nord, l'est et le nord suivant ladite limite est jusqu'au point de départ;

h) la municipalité spécialisée de Mackenzie County;

i) la partie du district d'urbanisme n° 24 de Wood Buffalo décrite comme suit : commençant à un point situé à la limite ouest dudit district d'urbanisme à environ 58°45'55" de latitude N et 114°00'00" de longitude O; de là vers l'est en ligne droite jusqu'à la limite ouest du Tp 112 Rg 22; de là vers le sud suivant ladite limite jusqu'à la limite nord du Tp 111; de là vers l'ouest suivant ladite limite nord jusqu'à un point sur la rive ouest de la rivière Peace à environ 58°41'21" de latitude N et 113°55'29" de longitude O; de là vers le sud-ouest suivant ladite rive jusqu'à la limite est de Mackenzie County; de là vers le nord suivant ladite limite est jusqu'au point de départ;

j) l'établissement de Little Buffalo;

k) les réserves indiennes d'Alexander n° 134B, Alexis Whitecourt n° 232, Beaver Ranch n° 163, Boyer n° 164, Bushe River n° 207, Child Lake n° 164A, Drift Pile River n° 150, Duncan's n° 151A, Fort Vermilion n° 173B, Fox Lake n° 162, Hay Lake n° 209, John D'Or Prairie n° 215, Kapawe'no First Nation n° 150B, Kapawe'no First Nation n° 150D, Kapawe'no First Nation n° 229, Kapawe'no First Nation n° 231, Loon Lake n° 235, Peerless Trout n° 238, Sawridge n° 150G, Sawridge n° 150H, Sucker Creek n° 150A, Swan River n° 150E, Tall Cree n° 173, Tall Cree n° 173A, Tall Cree n° 173A, Upper Hay River n° 212, Utikoomak Lake n° 155, Utikoomak Lake n° 155A, Woodland Cree n° 226, Woodland Cree n° 227 et Woodland Cree n° 228.

Red Deer

(Population : 113 734)

(Carte 1)

Comprend :

a) la ville de Red Deer;

b) la ville de Penhold;

c) le village de Delburne;

d) la partie du district municipal de Red Deer County décrite comme suit : commençant à la limite ouest de la ville de Red Deer et de la rivière Red Deer; de là généralement vers le sud-ouest suivant ladite rivière jusqu'à la route 54; de là vers le sud-est et le sud suivant ladite route jusqu'à la limite nord de la ville d'Innisfail; de là vers l'est et le sud-ouest suivant ladite limite jusqu'à la route 590; de là généralement vers l'est suivant ladite

said highway to the westerly shoreline of the Red Deer River; thence generally northwesterly, westerly, southwesterly and westerly to Highway 11; thence generally westerly along said highway to the easterly limit of the City of Red Deer; thence generally northerly, generally westerly and generally southerly along the easterly, northerly and westerly limits of said city to the point of commencement.

Sherwood Park—Beaumont

(Population: 115,265)
(Maps 1 and 3)

Consists of:

(a) the City of Beaumont;

(b) that part of the Municipal District of Leduc County described as follows: commencing at the intersection of the southerly limit of the City of Beaumont and Range Road 244; thence southerly along said road to Township Road 502; thence generally easterly along said road to Range Road 223; thence southeasterly and southerly along said road to a point at approximate latitude 53°18'05"N and longitude 113°08'52"W; thence northeasterly and northerly along an unnamed road to Township Road 502; thence easterly along said road to Range Road 221; thence northerly along said road to the southerly limit of Strathcona County; thence westerly along Township Road 510 to the easterly limit of the City of Beaumont; thence southerly along Range Road 241 to the southerly limit of the City of Beaumont; thence generally westerly along the southerly and westerly limits of said city to the point of commencement; and

(c) that part of the Specialized Municipality of Strathcona County described as follows: commencing at the intersection of the easterly limit for the City of Edmonton and Highway 16 (Yellowhead Highway); thence easterly along said highway to Range Road 215; thence southerly along said road to Wye Road; thence easterly and southeasterly along said road to Range Road 210; thence northerly along said road to the southerly limit for Beaver County; thence easterly and generally southeasterly and southerly along said limit to Township Road 512; thence westerly along said road and along Township Road 512A to Range Road 204; thence southerly along said road to Highway 14; thence westerly along said highway to Range Road 220; thence southerly along said road to the northerly limit of Leduc County; thence westerly along said limit to the easterly limit of the City of Edmonton; thence generally northerly and generally easterly along the easterly and southerly limits of the City of Edmonton to the point of commencement.

route jusqu'à la rive ouest de la rivière Red Deer; de là généralement vers le nord-ouest, l'ouest, le sud-ouest et l'ouest jusqu'à la route 11; de là généralement vers l'ouest suivant ladite route jusqu'à la limite est de la ville de Red Deer; de là généralement vers le nord, généralement vers l'ouest et généralement vers le sud suivant les limites est, nord et ouest de ladite ville jusqu'au point de départ.

Sherwood Park—Beaumont

(Population : 115 265)
(Cartes 1 et 3)

Comprend :

a) la ville de Beaumont;

b) la partie du district municipal de Leduc County décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite sud de la ville de Beaumont avec le chemin de rang 244; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'au chemin de township 502; de là généralement vers l'est suivant ledit chemin jusqu'au chemin de rang 223; de là vers le sud-est et le sud suivant ledit chemin jusqu'à un point situé à environ 53°18'05" de latitude N et 113°08'52" de longitude O; de là vers le nord-est et le nord suivant un chemin sans nom jusqu'au chemin de township 502; de là vers l'est suivant ledit chemin jusqu'au chemin de rang 221; de là vers le nord suivant ledit chemin jusqu'à la limite sud de Strathcona County; de là vers l'ouest suivant le chemin de township 510 jusqu'à la limite est de la ville de Beaumont; de là vers le sud suivant le chemin de rang 241 jusqu'à la limite sud de la ville de Beaumont; de là généralement vers l'ouest suivant les limites sud et ouest de ladite ville jusqu'au point de départ;

c) la partie de la municipalité spécialisée de Strathcona County décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite est de la ville d'Edmonton avec l'autoroute 16 (autoroute Yellowhead); de là vers l'est suivant ladite autoroute jusqu'au chemin de rang 215; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'au chemin Wye; de là vers l'est et le sud-est suivant ledit chemin jusqu'au chemin de rang 210; de là vers le nord suivant ledit chemin jusqu'à la limite sud de Beaver County; de là vers l'est et généralement vers le sud-est et le sud suivant ladite limite jusqu'au chemin de township 512; de là vers l'ouest suivant ledit chemin et le chemin de township 512A jusqu'au chemin de rang 204; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à la route 14; de là vers l'ouest suivant ladite route jusqu'au chemin de rang 220; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à la limite nord de Leduc County; de là vers l'ouest suivant ladite limite jusqu'à la limite est de la ville d'Edmonton; de là généralement vers le nord et généralement vers l'est suivant les limites est et sud de la ville d'Edmonton jusqu'au point de départ.

Spruce Grove—Leduc

(Population: 116,543)
(Maps 1 and 3)

Consists of:

- (a) the cities of Leduc and Spruce Grove;
- (b) the towns of Calmar, Devon and Stony Plain;
- (c) the Village of Spring Lake;

(d) that part of the Municipal District of Leduc County described as follows: commencing at the intersection of the easterly shoreline of the North Saskatchewan River with Willow Creek; thence generally southeasterly along said creek to Weed Creek; thence southwesterly along said creek to Range Road 281; thence southeasterly and southerly along said road to Township Road 492; thence generally easterly along said road and its intermittent productions to Range Road 224 and the westerly limit of Camrose County; thence northerly and easterly along the limit of said county to Highway 21; thence northerly and northwesterly along said highway to Township Road 502; thence northwesterly and westerly along said road to Range Road 244; thence northerly along said road to the southerly limit of the City of Edmonton; thence generally westerly along the southerly limit of said city to the easterly limit of the Town of Devon; thence westerly and northerly along the southerly and westerly limits of said town to the southerly limit of Parkland County; thence generally southwesterly along said limit to the point of commencement;

(e) that part of the Municipal District of Parkland County lying southerly and easterly of a line described as follows: commencing at the intersection of the westerly limit of the City of Edmonton and Highway 16 (Yellowhead Highway); thence westerly along said highway to Range Road 20; thence generally southerly along said road to Township Road 510; thence easterly along said road to the northerly production of Range Road 20; thence southerly along said production, along said road and along its southerly production to the northerly limit of Leduc County and the southerly shoreline of the North Saskatchewan River; and

(f) the Indian Reserve of Enoch Cree Nation No. 135.

Spruce Grove—Leduc

(Population : 116 543)
(Cartes 1 et 3)

Comprend :

- a) les villes de Leduc et de Spruce Grove;
- b) les villes de Calmar, de Devon et de Stony Plain;
- c) le village de Spring Lake;

d) la partie du district municipal de Leduc County décrite comme suit : commençant à l'intersection de la rive est de la rivière Saskatchewan Nord avec le ruisseau Willow; de là généralement vers le sud-est suivant ledit ruisseau jusqu'au ruisseau Weed; de là vers le sud-ouest suivant ledit ruisseau jusqu'au chemin de rang 281; de là vers le sud-est et le sud suivant ledit chemin jusqu'au chemin de township 492; de là généralement vers l'est suivant ledit chemin et ses prolongements intermittents jusqu'au chemin de rang 224 et la limite ouest de Camrose County; de là vers le nord et l'est suivant la limite dudit comté jusqu'à la route 21; de là vers le nord et le nord-ouest suivant ladite route jusqu'au chemin de township 502; de là vers le nord-ouest et l'ouest suivant ledit chemin jusqu'au chemin de rang 244; de là vers le nord suivant ledit chemin jusqu'à la limite sud de la ville d'Edmonton; de là généralement vers l'ouest suivant la limite sud de ladite ville jusqu'à la limite est de la ville de Devon; de là vers l'ouest et le nord suivant les limites sud et ouest de ladite ville jusqu'à la limite sud de Parkland County; de là généralement vers le sud-ouest suivant ladite limite jusqu'au point de départ;

e) la partie du district municipal de Parkland County située au sud et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest de la ville d'Edmonton avec l'autoroute 16 (autoroute Yellowhead); de là vers l'ouest suivant ladite autoroute jusqu'au chemin de rang 20; de là généralement vers le sud suivant ledit chemin jusqu'au chemin de township 510; de là vers l'est suivant ledit chemin jusqu'au prolongement vers le nord du chemin de rang 20; de là vers le sud suivant ledit prolongement, ledit chemin et son prolongement vers le sud jusqu'à la limite nord de Leduc County et la rive sud de la rivière Saskatchewan Nord;

f) la réserve indienne d'Enoch Cree Nation n° 135.

Sturgeon River

(Population: 114,803)
(Maps 1 and 3)

Consists of:

- (a) the City of St. Albert;
- (b) the towns of Bon Accord, Legal, Morinville and Onoway;
- (c) the summer villages of Nakamun Park, Sandy Beach and Sunrise Beach;
- (d) that part of the Municipal District of Lac Ste. Anne County lying northerly and easterly of a line described as follows: commencing at the intersection of the northerly limit of Parkland County and Highway 43; thence northerly, westerly and northwesterly along said highway to Highway 33; thence generally northerly along said highway to Township Road 570; thence easterly along said road to the limit of Barrhead County No. 11;
- (e) that part of the Municipal District of Parkland County lying northerly and easterly of a line described as follows: commencing at the intersection of the westerly limit of the City of Edmonton and Highway 16 (Yellowhead Highway); thence generally westerly along said highway to Range Road 20; thence generally northerly along said road to the southerly limit of Lac Ste. Anne County;
- (f) that part of the Municipal District of Sturgeon County lying westerly of a line described as follows: commencing at the intersection of the southerly limit for Thorhild County and Range Road 230; thence southerly along said road to Highway 28; thence southwesterly and southerly along said highway to Highway 28a; thence southerly along said highway to the limit of the Town of Gibbons; thence generally westerly, generally southwesterly and southerly along limit of said town to Township Road 560; thence southerly along Range Road 233 to the northerly limit for the City of Edmonton; and
- (g) the Indian Reserve of Alexander No. 134.

Wetaskiwin—Lacombe

(Population: 115,563)
(Map 1)

Consists of:

- (a) the cities of Lacombe and Wetaskiwin;
- (b) the towns of Bentley, Blackfalds, Eckville, Millet, Ponoka, Rimbey and Sylvan Lake;

Sturgeon River

(Population : 114 803)
(Cartes 1 et 3)

Comprend :

- a) la ville de St. Albert;
- b) les villes de Bon Accord, Legal, Morinville et Onoway;
- c) les villages estivaux de Nakamun Park, Sandy Beach et Sunrise Beach;
- d) la partie du district municipal de Lac Ste. Anne County située au nord et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite nord de Parkland County avec l'autoroute 43; de là vers le nord, l'ouest et le nord-ouest suivant ladite autoroute jusqu'à la route 33; de là généralement vers le nord suivant ladite route jusqu'au chemin de township 570; de là vers l'est suivant ledit chemin jusqu'à la limite de Barrhead County n° 11;
- e) la partie du district municipal de Parkland County située au nord et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest de la ville d'Edmonton avec l'autoroute 16 (autoroute Yellowhead); de là généralement vers l'ouest suivant ladite autoroute jusqu'au chemin de rang 20; de là généralement vers le nord suivant ledit chemin jusqu'à la limite sud de Lac Ste. Anne County;
- f) la partie du district municipal de Sturgeon County située à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite sud de Thorhild County avec le chemin de rang 230; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à la route 28; de là vers le sud-ouest et le sud suivant ladite route jusqu'à la route 28A; de là vers le sud suivant ladite route jusqu'à la limite de la ville de Gibbons; de là généralement vers l'ouest, généralement vers le sud-ouest et vers le sud suivant la limite de ladite ville jusqu'au chemin de township 560; de là vers le sud suivant le chemin de rang 233 jusqu'à la limite nord de la ville d'Edmonton;
- g) la réserve indienne d'Alexander n° 134.

Wetaskiwin—Lacombe

(Population : 115 563)
(Carte 1)

Comprend :

- a) les villes de Lacombe et de Wetaskiwin;
- b) les villes de Bentley, Blackfalds, Eckville, Millet, Ponoka, Rimbey et Sylvan Lake;

(c) the villages of Alix and Clive;

(d) the summer villages of Argentia Beach, Birchcliff, Crystal Springs, Golden Days, Grandview, Gull Lake, Half Moon Bay, Itaska Beach, Jarvis Bay, Ma-Me-O Beach, Norglenwold, Norris Beach, Parkland Beach, Poplar Bay, Silver Beach, Sunbreaker Cove and Sundance Beach;

(e) the Municipal District of Lacombe County;

(f) that part of the Municipal District of Leduc County lying southerly and easterly of a line described as follows: commencing at the intersection of the easterly limit of said county and Township Road 492; thence generally westerly along said road and its intermittent productions to Range Road 10; thence southerly along said road to Township Road 482; thence generally westerly along said road to Range Road 20; thence southerly along said road to Highway 616; thence westerly along said highway to Highway 771; thence southerly along said highway to Township Road 474; thence westerly along said road to Range Road 22; thence southerly along said road to the northerly limit of Wetaskiwin County No. 10;

(g) that part of the Municipal District of Ponoka County lying easterly of a line described as follows: commencing at the intersection of the southerly limit of Wetaskiwin County No. 10 and Highway 20; thence southerly along said highway to Highway 611; thence westerly along said highway to Range Road 33; thence southerly along said road to Township Road 430; thence easterly along said road to Range Road 33; thence southerly along said road and along Highway 766 to the northerly limit of Lacombe County;

(h) that part of the Municipal District of Red Deer County lying northerly and westerly of a line described as follows: commencing at the intersection of the southerly limit of Lacombe County and Highway 11; thence generally westerly along said highway to the westerly limit of the City of Red Deer; thence along the easterly, northerly and westerly limits of said city to the Red Deer River; thence generally southwesterly along said river to Highway 592; thence westerly along said highway and along Township Road 370 to the easterly limit of Clearwater County;

(i) that part of the Municipal District of Wetaskiwin County No. 10 lying northerly and easterly of a line described as follows: commencing at the southerly limit of Brazeau County and Range Road 50; thence generally southerly along said road to a point at approximate latitude 52°53'09"N and longitude 114°34'43"W; thence generally easterly along an unnamed watercourse to the easterly limit of Ponoka County; and

c) les villages d'Alix et de Clive;

d) les villages estivaux d'Argentia Beach, Birchcliff, Crystal Springs, Golden Days, Grandview, Gull Lake, Half Moon Bay, Itaska Beach, Jarvis Bay, Ma-Me-O Beach, Norglenwold, Norris Beach, Parkland Beach, Poplar Bay, Silver Beach, Sunbreaker Cove et Sundance Beach;

e) le district municipal de Lacombe County;

f) la partie du district municipal de Leduc County située au sud et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite est dudit district municipal avec le chemin de township 492; de là généralement vers l'ouest suivant ledit chemin et ses prolongements intermittents jusqu'au chemin de rang 10; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'au chemin de township 482; de là généralement vers l'ouest suivant ledit chemin jusqu'au chemin de rang 20; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à la route 616; de là vers l'ouest suivant ladite route jusqu'à la route 771; de là vers le sud suivant ladite route jusqu'au chemin de township 474; de là vers l'ouest suivant ledit chemin jusqu'au chemin de rang 22; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à la limite nord de Wetaskiwin County n° 10;

g) la partie du district municipal de Ponoka County située à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite sud de Wetaskiwin County n° 10 avec la route 20; de là vers le sud suivant ladite route jusqu'à la route 611; de là vers l'ouest suivant ladite route jusqu'au chemin de rang 33; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'au chemin de township 430; de là vers l'est suivant ledit chemin jusqu'au chemin de rang 33; de là vers le sud suivant ledit chemin et la route 766 jusqu'à la limite nord de Lacombe County;

h) la partie du district municipal de Red Deer County située au nord et à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite sud de Lacombe County avec l'autoroute 11; de là généralement vers l'ouest suivant ladite autoroute jusqu'à la limite ouest de la ville de Red Deer; de là suivant les limites est, nord et ouest de ladite ville jusqu'à la rivière Red Deer; de là généralement vers le sud-ouest suivant ladite rivière jusqu'à la route 592; de là vers l'ouest suivant ladite route et le chemin de township 370 jusqu'à la limite est de Clearwater County;

i) la partie du district municipal de Wetaskiwin County n° 10 située au nord et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite sud de Brazeau County avec le chemin de rang 50; de là généralement vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à un point situé à environ 52°53'09" de latitude N et 114°34'43" de longitude O; de là généralement vers l'est

(j) the Indian reserves of Ermineskin No. 138, Louis Bull No. 138B, Montana No. 139, Pigeon Lake No. 138A, Samson No. 137 and Samson No. 137A.

Yellowhead

(Population: 112,265)
(Map 1)

Consists of:

(a) the towns of Banff, Drayton Valley, Edson, Hinton, Mayerthorpe, Rocky Mountain House and Thorsby;

(b) the villages of Alberta Beach, Breton, Caroline and Warburg;

(c) the summer villages of Betula Beach, Burnstick Lake, Castle Island, Kapasiwin, Lakeview, Point Alison, Ross Haven, Seba Beach, Silver Sands, South View, Sunset Point, Val Quentin, West Cove and Yellowstone;

(d) the municipal districts of Brazeau County, Clearwater County and Yellowhead County;

(e) that part of the Municipal District of Greenview No. 16 lying southerly and westerly of a line described as follows: commencing at a point on the westerly boundary of the Province of Alberta at approximate latitude 54°35'15"N and longitude 120°00'00"W; thence easterly in a straight line to approximate latitude 54°35'20"N and longitude 117°30'34"W; thence southerly in a straight line to the northerly limit of Yellowhead County at approximate latitude 54°02'37"N and longitude 117°30'42"W;

(f) that part of the Municipal District of Lac Ste. Anne County lying southerly and westerly of a line described as follows: commencing at the intersection of the southerly limit of Barrhead County No. 11 and Highway 33; thence southerly, southeasterly and southerly along said highway to Highway 43; thence southeasterly, easterly and southerly along said highway to Township Road 534 and the northerly limit of Parkland County;

(g) that part of the Municipal District of Leduc County lying northerly and westerly of a line described as follows: commencing at the intersection of the southerly limit of Parkland County and Willow Creek; thence generally southeasterly along said creek to Weed Creek; thence southwesterly along said creek to Range Road 281; thence southeasterly and southerly along said road to Township Road 492; thence westerly along said road to Range Road 10; thence southerly along said road to Township Road 482; thence generally westerly along said road to Range Road 20; thence southerly

suivant un cours d'eau sans nom jusqu'à la limite est de Ponoka County;

j) les réserves indiennes d'Ermineskin n° 138, Louis Bull n° 138B, Montana n° 139, Pigeon Lake n° 138A, Samson n° 137 et Samson n° 137A.

Yellowhead

(Population : 112 265)
(Carte 1)

Comprend :

a) les villes de Banff, Drayton Valley, Edson, Hinton, Mayerthorpe, Rocky Mountain House et Thorsby;

b) les villages d'Alberta Beach, Breton, Caroline et Warburg;

c) les villages estivaux de Betula Beach, Burnstick Lake, Castle Island, Kapasiwin, Lakeview, Point Alison, Ross Haven, Seba Beach, Silver Sands, South View, Sunset Point, Val Quentin, West Cove et Yellowstone;

d) les districts municipaux de Brazeau County, Clearwater County et Yellowhead County;

e) la partie du district municipal de Greenview n° 16 située au sud et à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à un point situé à la frontière ouest de la province de l'Alberta à environ 54°35'15" de latitude N et 120°00'00" de longitude O; de là vers l'est en ligne droite jusqu'à environ 54°35'20" de latitude N et 117°30'34" de longitude O; de là vers le sud en ligne droite jusqu'à la limite nord de Yellowhead County à environ 54°02'37" de latitude N et 117°30'42" de longitude O;

f) la partie du district municipal de Lac Ste. Anne County située au sud et à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite sud de Barrhead County n° 11 avec la route 33; de là vers le sud, le sud-est et le sud suivant ladite route jusqu'à l'autoroute 43; de là vers le sud-est, l'est et le sud suivant ladite autoroute jusqu'au chemin de township 534 et la limite nord de Parkland County;

g) la partie du district municipal de Leduc County située au nord et à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite sud de Parkland County avec le ruisseau Willow; de là généralement vers le sud-est suivant ledit ruisseau jusqu'au ruisseau Weed; de là vers le sud-ouest suivant ledit ruisseau jusqu'au chemin de rang 281; de là vers le sud-est et le sud suivant ledit chemin jusqu'au chemin de township 492; de là vers l'ouest suivant ledit chemin jusqu'au chemin de rang 10; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'au chemin de township 482; de là généralement vers l'ouest suivant ledit chemin jusqu'au chemin de rang 20; de là vers le sud suivant

along said road to Highway 616; thence westerly along said highway to Highway 771; thence southerly along said highway to Township Road 474; thence westerly along said highway to Range Road 22; thence southerly along said road to the northerly limit of Wetaskiwin County No. 10;

(h) that part of the Municipal District of Parkland County lying westerly of a line described as follows: commencing at the intersection of the southerly limit for Lac Ste. Anne County and Range Road 20; thence generally southerly to Township Road 510; thence easterly along said road to a point at approximate latitude 53°22'00"N and longitude 114°08'54"W; thence southerly in a straight line to the production of Range Road 20; thence southerly along said road to its endpoint; thence southerly in a straight line to the northerly limit of Leduc County and the southerly shoreline of the North Saskatchewan River;

(i) that part of the Municipal District of Ponoka County lying westerly of a line described as follows: commencing at the intersection of the southerly limit of Wetaskiwin County No. 10 and Highway 20; thence southerly along said highway to Highway 611; thence westerly along said highway to Range Road 33; thence southerly along said road to Township Road 430; thence easterly along said road to Range Road 33; thence southerly along said road and along Highway 766 to the northerly limit of Lacombe County;

(j) that part of the Municipal District of Red Deer County lying westerly of a line described as follows: commencing at the intersection of the northerly limit of Red Deer County and Range Road 43; thence southerly along said road to Highway 54; thence westerly along said highway to Range Road 43; thence southerly along said road to the limit of Clearwater County;

(k) that part of the Municipal District of Wetaskiwin County No. 10 lying southerly and westerly of a line described as follows: commencing at the intersection of the southerly limit of Brazeau County and Range Road 50; thence generally southerly along said road to an unnamed watercourse at approximate latitude 52°53'09"N and longitude 114°34'43"W; thence generally easterly along said unnamed watercourse to the easterly limit of Ponoka County;

(l) the Specialized Municipality of Jasper;

(m) the improvement districts of No. 12 Jasper Park, No. 25 Willmore Wilderness and No. 9 Banff; and

(n) the Indian reserves of Alexis No. 133, Big Horn No. 144A, O'Chiese No. 203, Sunchild No. 202, Wabamun No. 133A and Wabamun No. 133B.

ledit chemin jusqu'à la route 616; de là vers l'ouest suivant ladite route jusqu'à la route 771; de là vers le sud suivant ladite route jusqu'au chemin de township 474; de là vers l'ouest suivant ladite autoroute jusqu'au chemin de rang 22; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à la limite nord de Wetaskiwin County n° 10;

h) la partie du district municipal de Parkland County située à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite sud de Lac Ste. Anne County avec le chemin de rang 20; de là généralement vers le sud jusqu'au chemin de township 510; de là vers l'est suivant ledit chemin jusqu'à un point situé à environ 53°22'00" de latitude N et 114°08'54" de longitude O; de là vers le sud en ligne droite jusqu'au prolongement du chemin de rang 20; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à son extrémité; de là vers le sud en ligne droite jusqu'à la limite nord de Leduc County et la rive sud de la rivière Saskatchewan Nord;

i) la partie du district municipal de Ponoka County située à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite sud de Wetaskiwin County n° 10 avec la route 20; de là vers le sud suivant ladite route jusqu'à la route 611; de là vers l'ouest suivant ladite route jusqu'au chemin de rang 33; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'au chemin de township 430; de là vers l'est suivant ledit chemin jusqu'au chemin de rang 33; de là vers le sud suivant ledit chemin et suivant la route 766 jusqu'à la limite nord de Lacombe County;

j) la partie du district municipal de Red Deer County située à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite nord de Red Deer County avec le chemin de rang 43; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à la route 54; de là vers l'ouest suivant ladite route jusqu'au chemin de rang 43; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à la limite de Clearwater County;

k) la partie du district municipal de Wetaskiwin County n° 10 située au sud et à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite sud de Brazeau County avec le chemin de rang 50; de là généralement vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à un cours d'eau sans nom situé à environ 52°53'09" de latitude N et 114°34'43" de longitude O; de là généralement vers l'est suivant ledit cours d'eau sans nom jusqu'à la limite est de Ponoka County;

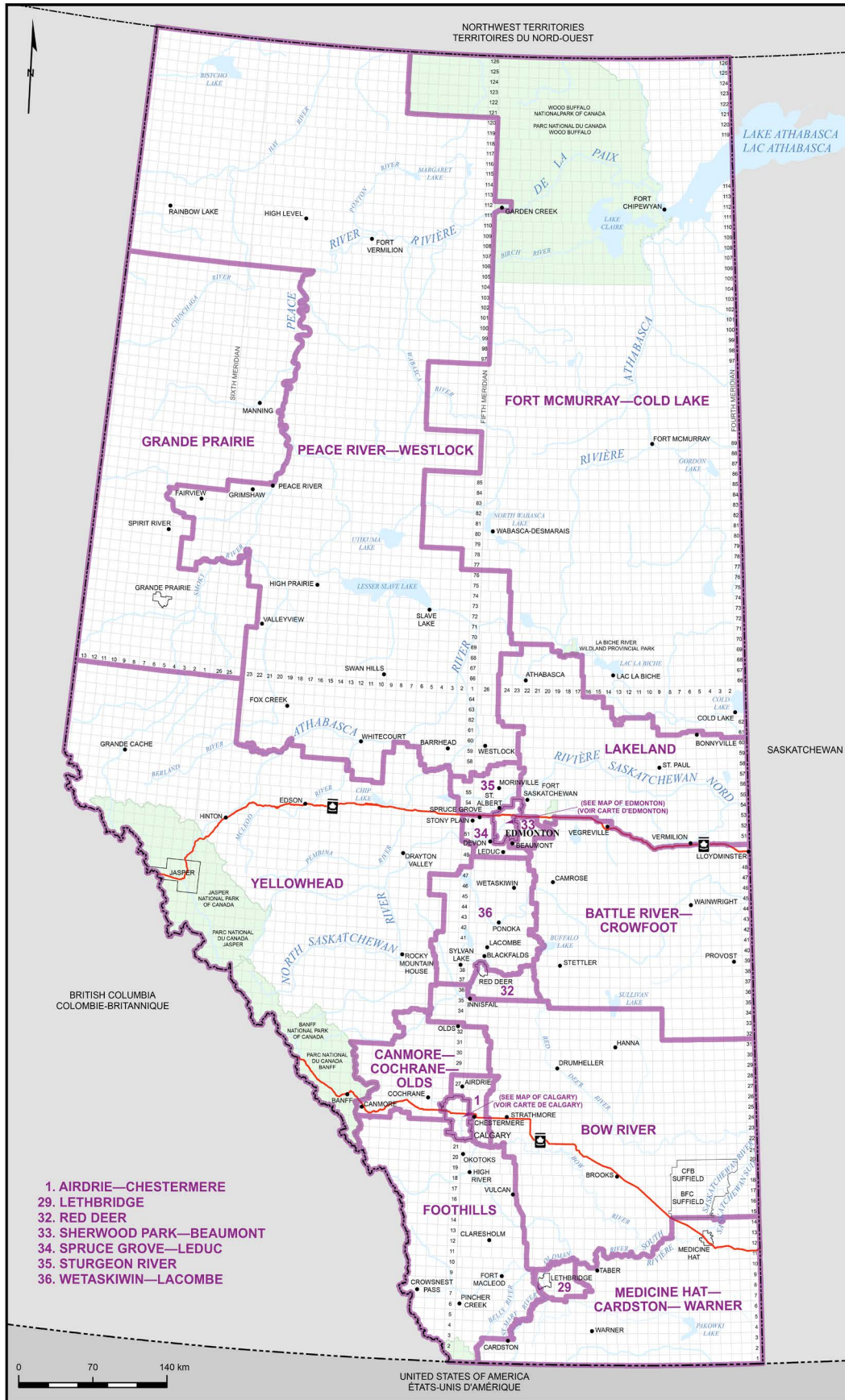
l) la municipalité spécialisée de Jasper;

m) les districts d'amélioration n° 12 de Jasper Park, n° 25 de Willmore Wilderness et n° 9 de Banff;

n) les réserves indiennes d'Alexis n° 133, Big Horn n° 144A, O'Chiese n° 203, Sunchild n° 202, Wabamun n° 133A et Wabamun n° 133B.

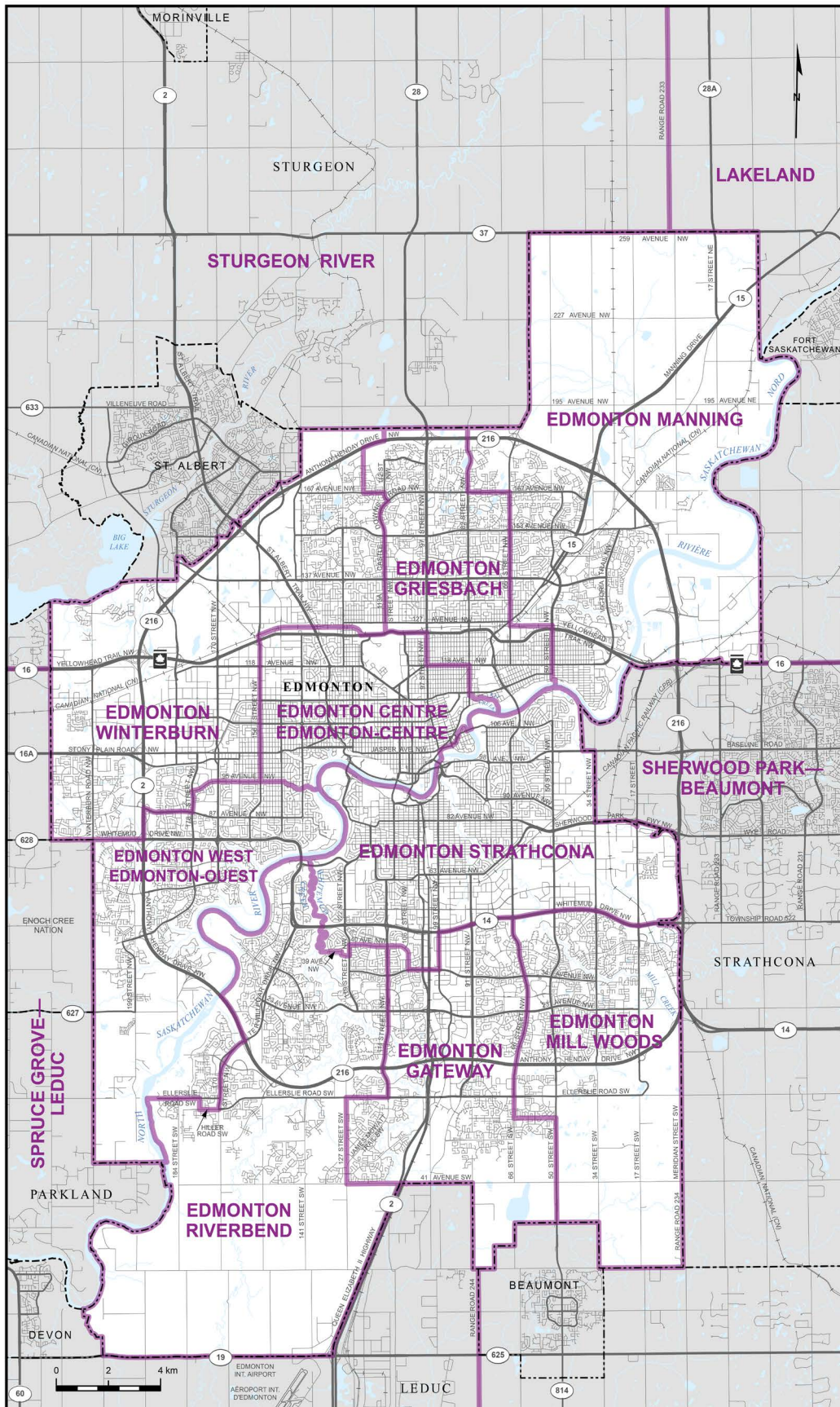
Map 1 – Alberta

Carte 1 - Alberta



Map 3 – City of Edmonton

Carte 3 – Ville d'Edmonton



Canada Gazette

Part I



Gazette du Canada

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, JUNE 25, 2022

OTTAWA, LE SAMEDI 25 JUIN 2022

Electoral districts

Proposal of the Federal Electoral
Boundaries Commission for the
Province of Manitoba

Published pursuant to the *Electoral
Boundaries Readjustment Act*

Circonscriptions électorales

Proposition de la Commission
de délimitation des
circonscriptions électorales
fédérales pour la province du
Manitoba

Publiée conformément à la *Loi sur la
révision des limites des circonscriptions
électorales*

**FEDERAL ELECTORAL BOUNDARIES COMMISSION
FOR THE PROVINCE OF MANITOBA**

*Proposal of the Federal Electoral Boundaries
Commission for the Province of Manitoba*

Preamble**Introduction**

Every 10 years, after the decennial census is completed, the important democratic process of electoral boundary redistribution takes place. Redistribution is meant to reflect population growth and population movement among and within provinces. There are two steps in the redistribution process.

The first step involves a recalculation of the number of seats in the House of Commons given to each province, based on new population estimates and a complex formula contained in the Constitution. After the current redistribution, the number of seats in the House of Commons will increase from 338 to 342. Manitoba will retain the same number of seats that it had before the current redistribution process; that is, 14 seats.

The second step involves the establishment of 10 independent electoral boundaries commissions, one for each province. Each commission has three members: a chair appointed by the chief justice of the province and two other members appointed by the Speaker of the House of Commons.

As in other provinces, the task of the Federal Electoral Boundaries Commission for the Province of Manitoba is to readjust the boundaries of the province's 14 electoral districts (also called "constituencies" or "ridings") to reflect growth and shifts in population, and to assign names to the ridings.

The main purpose of our Commission is to adjust boundaries so that each riding contains roughly the same number of people (we work with total population, not the number of voters). However, as described in more detail below, the Commission is also obligated to consider several other factors when determining the boundaries and names of ridings.

Pursuant to the *Electoral Boundaries Readjustment Act* (the Act), the Commission is required to prepare and publish preliminary maps of proposed ridings and to hold public hearings at which individuals and groups can express their views on those proposals. These public hearings will be held either in person or via videoconference. Suggestions and feedback on the preliminary maps can also be submitted by letter, e-mail and telephone,

**COMMISSION DE DÉLIMITATION DES
CIRCONSCRIPTIONS ÉLECTORALES FÉDÉRALES
POUR LA PROVINCE DU MANITOBA**

*Proposition de la Commission de délimitation des
circonscriptions électorales fédérales pour la
province du Manitoba*

Préambule**Introduction**

Tous les 10 ans, après le recensement décennal, l'important exercice démocratique du redécoupage des circonscriptions électorales est entrepris. Le redécoupage vise à refléter la croissance démographique et les mouvements de population au sein des provinces et entre elles. Le processus du redécoupage se déroule en deux étapes.

La première consiste à recalculer le nombre de sièges revenant à chaque province à la Chambre des communes, à la lumière des nouvelles estimations de la population et d'une formule complexe inscrite dans la Constitution. Au terme du redécoupage en cours, le nombre de sièges à la Chambre des communes passera de 338 à 342. Le Manitoba conservera le même nombre de sièges, c'est-à-dire 14.

La deuxième étape consiste à établir 10 commissions indépendantes de délimitation des circonscriptions, soit une pour chaque province. Chaque commission compte trois membres : un président nommé par le juge en chef de la province et deux autres commissaires nommés par le président de la Chambre des communes.

Comme dans les autres provinces, la Commission de délimitation des circonscriptions électorales fédérales pour la province du Manitoba est chargée de réviser les limites des 14 circonscriptions de la province en fonction de la croissance et des mouvements de la population, ainsi que de leur attribuer un nom.

La principale tâche de la Commission est d'établir les limites des circonscriptions de sorte que chacune compte approximativement le même nombre de personnes (c'est la population totale qui compte, et non le nombre d'électeurs). Toutefois, comme cela est expliqué plus loin, la Commission doit prendre plusieurs autres facteurs en considération dans l'établissement des limites et des noms des circonscriptions.

Conformément à la *Loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales* (la Loi), la Commission doit préparer et publier des cartes préliminaires des circonscriptions proposées et tenir des audiences publiques pour permettre aux particuliers et aux groupes de donner leur avis. Ces audiences publiques se tiendront soit en personne ou par vidéoconférence. Il sera aussi possible de formuler des suggestions et des commentaires par

or by using the interactive map viewer at redcoupage-redistribution-2022.ca.

Once we have heard the various viewpoints, the Commission will review its proposal and draw a final electoral boundaries map.

Before becoming official, however, the proposed final map is tabled in Parliament, and members of Parliament (MPs) have the opportunity to express before a committee of the House of Commons their agreement or disagreement with the proposed new boundaries and any proposed name changes to Manitoba's 14 ridings.

Given that MPs have intimate knowledge of the communities they serve and are actively involved in the process of representing them, their views on the proposed maps must be given serious consideration by the Commission. However, to ensure an objective application of the representation principles stated in the Act, the Commission will make the final decision on the boundaries and names of ridings.

Since the Commission has significant discretion in drawing boundaries and makes the final decision on the maps, it is important that we promote maximum public participation in this key democratic process. That process is intended to establish relative parity of the vote, while ensuring that MPs are accessible to their constituents and can be responsive and effective spokespersons on their behalf. Later in this document, we describe the ways by which interested citizens can express their views during the redistribution process.

The Starting Point

In February 2022, Statistics Canada released the new population counts from the 2021 Census for each of Manitoba's 14 electoral districts. Manitoba saw an 11% overall increase in population since 2011. All electoral districts but one experienced population growth over the past decade. There was, however, significant variation in the rate of growth among them. For example, Winnipeg South saw an increase of 27,830 in its population, while Charleswood—St. James—Assiniboia—Headingley saw an increase of 2,903. Similarly, the population in Provencher increased by 20,850, whereas Dauphin—Swan River—Neepawa added 2,129 people. Churchill—Keewatinook Aski was the only constituency to actually lose population. It experienced a drop of 3,890 people (4.57%) between 2011 and 2021. These population changes necessitate adjustment to the boundaries of Manitoba's electoral districts, to achieve greater voter parity.

Table 1 shows the total population of Manitoba to be 1,342,153. When divided by 14, this produces a population

lettre, par courriel et par téléphone, ou encore au moyen du visualiseur de cartes interactif qu'on trouvera à redcoupage-redistribution-2022.ca.

Après avoir pris connaissance des différentes opinions exprimées, la Commission révisera sa proposition et proposera une carte définitive.

Avant de devenir officielle, la carte proposée sera déposée au Parlement. Les députés auront alors l'occasion d'exprimer, devant un comité de la Chambre des communes, leur accord ou leur désaccord avec les nouvelles limites et les nouveaux noms proposés pour les 14 circonscriptions du Manitoba.

Comme les députés ont une connaissance approfondie des collectivités qu'ils servent et qu'ils jouent un rôle actif dans leur représentation, la Commission doit examiner attentivement leur opinion sur les cartes proposées. Toutefois, pour assurer une application objective des principes de représentation énoncés dans la Loi, la décision finale sur les limites et les noms des circonscriptions revient à la Commission.

La Commission jouit d'un important pouvoir discrétionnaire dans l'établissement des limites des circonscriptions, et c'est à elle que revient la décision finale en ce qui concerne les cartes électorales. C'est pourquoi il est important qu'elle encourage le public à participer le plus possible à ce processus démocratique essentiel. Le processus vise à établir la parité relative du vote et à faire en sorte que les députés soient accessibles pour les citoyens de leur circonscription et qu'ils soient pour eux des porte-parole attentifs et efficaces. Les différentes façons qui s'offrent aux citoyens pour donner leur avis pendant le processus de redécoupage sont exposées dans la suite du présent document.

Le point de départ

En février 2022, Statistique Canada a publié les nouveaux chiffres de la population du Recensement de 2021 pour chacune des 14 circonscriptions fédérales du Manitoba. Globalement, la population de la province a augmenté de 11 % depuis 2011. Le nombre d'habitants a augmenté dans toutes les circonscriptions sauf une. Toutefois, la croissance a varié considérablement d'une circonscription à l'autre. Par exemple, elle a été de 27 830 personnes dans Winnipeg-Sud et de 2 903 personnes dans Charleswood—St. James—Assiniboia—Headingley. Elle a été de 20 850 dans Provencher et de 2 129 dans Dauphin—Swan River—Neepawa. La seule circonscription où la population a diminué est celle de Churchill—Keewatinook Aski, qui a perdu 3 890 personnes (4,57 %) entre 2011 et 2021. Ces changements démographiques rendent nécessaire la révision des limites des circonscriptions de la province afin d'atteindre une meilleure parité électorale.

Le tableau 1 ci-dessous indique que la population totale du Manitoba est de 1 342 153 personnes. Si l'on divise ce

average of 95,868 per riding. The table also displays the variance or deviation from the provincial average for each riding.

Table 1 – Populations and Variances for Current Ridings

Riding Name	2021 Population	Variance from Average	Variance in Percentage
Brandon—Souris	89,812	-6,056	-6.32%
Charleswood—St. James—Assiniboia—Headingley	84,767	-11,101	-11.58%
Churchill—Keewatinook Aski	81,258	-14,610	-15.24%
Dauphin—Swan River—Neepawa	89,503	-6,365	-6.64%
Elmwood—Transcona	101,691	5,823	6.07%
Kildonan—St. Paul	91,480	-4,388	-4.58%
Portage—Lisgar	100,417	4,549	4.75%
Provencher	109,445	13,577	14.16%
St. Boniface—St. Vital	95,514	-354	-0.37%
Selkirk—Interlake—Eastman	101,373	5,505	5.74%
Winnipeg Centre	87,499	-8,369	-8.73%
Winnipeg North	101,221	5,353	5.58%
Winnipeg South	113,370	17,502	18.26%
Winnipeg South Centre	94,803	-1,065	-1.11%
Total population	1,342,153		
Provincial riding average	95,868		

To reflect population growth and shifts, this Commission has the mandate to adjust boundaries on the basis of criteria established by the Act. Subsection 15(1) of the Act requires that the population of each riding be as close as is reasonably possible to the provincial average, or “electoral quota”, which for Manitoba is 95,868.

The Act, however, also requires the Commission to consider several other factors. A riding’s population may vary from the provincial average by up to plus or minus 25% if the Commission considers that variance necessary or desirable in order to:

- respect communities of interest or identity (for example, communities based around language or shared culture and history);

chiffre par 14, on obtient une moyenne de 95 868 personnes par circonscription. Le tableau indique aussi l'écart entre la population de chaque circonscription et la moyenne provinciale.

Tableau 1 – Population des circonscriptions actuelles et écart par rapport à la moyenne provinciale

Circonscription	Population en 2021	Écart par rapport à la moyenne	Écart en pourcentage
Brandon—Souris	89 812	-6 056	-6,32 %
Charleswood—St. James—Assiniboia—Headingley	84 767	-11 101	-11,58 %
Churchill—Keewatinook Aski	81 258	-14 610	-15,24 %
Dauphin—Swan River—Neepawa	89 503	-6 365	-6,64 %
Elmwood—Transcona	101 691	5 823	6,07 %
Kildonan—St. Paul	91 480	-4 388	-4,58 %
Portage—Lisgar	100 417	4 549	4,75 %
Provencher	109 445	13 577	14,16 %
Saint-Boniface—Saint-Vital	95 514	-354	-0,37 %
Selkirk—Interlake—Eastman	101 373	5 505	5,74 %
Winnipeg-Centre	87 499	-8 369	-8,73 %
Winnipeg-Nord	101 221	5 353	5,58 %
Winnipeg-Sud	113 370	17 502	18,26 %
Winnipeg-Centre-Sud	94 803	-1 065	-1,11 %
Population totale	1 342 153		
Moyenne par circonscription	95 868		

Pour refléter la croissance et les mouvements de la population, la Commission a pour mandat de réviser les limites des circonscriptions conformément aux critères établis dans la Loi. Selon le paragraphe 15(1) de la Loi, la population de chaque circonscription doit correspondre dans la mesure du possible à la moyenne provinciale, ou « quotient électoral », qui est de 95 868 au Manitoba.

Toutefois, la Loi exige que la Commission tienne compte de plusieurs autres facteurs. Une circonscription peut s'écarter de la moyenne provinciale d'au plus 25 % si la Commission le juge nécessaire ou souhaitable afin de :

- respecter les communautés d'intérêts ou la spécificité (par exemple des communautés partageant la même langue, la même culture ou la même histoire);

- respect historical patterns and the continuity of previous riding boundaries; and
- maintain a manageable geographic size for ridings in sparsely populated, rural or northern regions of the province.

We did not see a need to exercise this wide latitude when drawing the boundaries for any of Manitoba's 14 ridings, but we have sought to balance a primary commitment to reasonable parity of the vote in all parts of the province, with recognition of the other considerations that are relevant to effective representation.

Public Participation

The Commission considers the process of boundary readjustment to be a key democratic moment in establishing fair and effective representation for Manitobans in the House of Commons. To this end, we wish to encourage and support the maximum feasible amount of public participation in the process.

As was done by the 2012 Commission, the current Commission reached out at an early stage in its work to a wide range of organizations and individuals, announcing the commencement of our work and inviting them to provide comments on the principles and criteria that would guide the development of our proposed maps. There was also publicity in conventional and social media across Manitoba.

The Commission also prepared a Guide to Participation in the electoral boundary readjustment process, which can be found on our website at [redcoupage-redistribution-2022.ca](https://www.elections.ca/redcoupage-redistribution-2022.ca). We received a variety of submissions, including several offering detailed descriptions of potential changes to the boundaries. We incorporated some of these suggestions into this proposal. We thank those individuals and organizations for their input in this first phase.

To support transparency and fairness, the Commission decided to post written submissions on the website. This will enable interested organizations and individuals to review the proposals and supporting evidence being presented by others and to learn from the representations being made.

We will continue to welcome input throughout the course of our work, whether by regular mail, e-mail or telephone. Interested individuals, groups and organizations can consult our website at [redcoupage-redistribution-2022.ca](https://www.elections.ca/redcoupage-redistribution-2022.ca) for more information on the boundary readjustment process. Contact information for all modes of communication with the Commission is found there and at the end of this proposal.

- respecter l'évolution historique et la continuité des limites précédentes de la circonscription;
- faire en sorte que la superficie des circonscriptions dans les régions peu peuplées, rurales ou septentrionales de la province ne soit pas trop vaste.

Nous n'avons jugé nécessaire d'exercer cette grande marge de manœuvre en traçant les limites d'aucune des 14 circonscriptions du Manitoba, mais nous avons tenté de concilier le principal objectif d'une parité raisonnable du vote dans toutes les régions de la province avec les autres facteurs ayant une incidence sur la représentation effective.

Participation du public

La Commission est d'avis que la révision des limites des circonscriptions est un moment démocratique crucial dans la démarche visant à assurer aux Manitobains une représentation effective et équitable à la Chambre des communes. C'est pourquoi elle souhaite favoriser une participation publique maximale au processus.

Comme l'a fait la Commission de 2012, la Commission actuelle a fait part du début de ses travaux à une vaste gamme d'organismes et de particuliers et les a invités à commenter les principes et les critères qui guideraient l'élaboration de ses propositions de cartes électorales. De la publicité a également été faite dans les médias sociaux et traditionnels dans toute la province.

La Commission a également rédigé un guide de participation au redécoupage des circonscriptions, qui se trouve sur son site Web à [redcoupage-redistribution-2022.ca](https://www.elections.ca/redcoupage-redistribution-2022.ca). Différentes observations ont été soumises, dont plusieurs contenaient des descriptions détaillées d'éventuelles modifications aux limites. Certaines de ces suggestions sont reprises dans la présente proposition. Nous remercions ces particuliers et ces organisations pour leur participation à cette première étape.

À des fins de transparence et d'équité, la Commission a décidé de publier les observations écrites sur le site Web. Les organismes et particuliers intéressés pourront donc prendre connaissance des propositions et des renseignements présentés dans les observations des autres parties.

Nous continuerons d'accepter les commentaires, qu'ils soient faits par la poste, par courriel ou par téléphone, pendant toute la durée de nos travaux. Les particuliers, groupes et organismes intéressés trouveront d'autres renseignements sur le processus de révision des limites des circonscriptions sur notre site Web, à [redcoupage-redistribution-2022.ca](https://www.elections.ca/redcoupage-redistribution-2022.ca). Les différentes façons de communiquer avec la Commission sont présentées à cet endroit de même qu'à la fin du présent document.

In describing our preliminary maps in this document, we have sought to identify clearly and fully the challenges that we faced in terms of balancing voter parity and effective representation. We identify the parameters in terms of population variation among the constituencies that we consider desirable. We explain how we assigned meaning to and applied elusive concepts such as community of interest and manageable geographic size that can be effectively serviced by an MP. In this way, we hope to make it easier for people to respond to our initial thinking on how to achieve effective representation.

In explaining the changes proposed for the boundaries of Manitoba's 14 ridings, we have decided to highlight only what we judged to be the most significant transfers of territory and population centres from one riding to another.

We recognize that people will be interested to learn whether changes are proposed for their communities. We encourage them to study the maps in detail and to share their opinions and feedback with us. The province is vast and comprises many diverse communities. As the Commission cannot be aware of all local social and economic circumstances, we welcome advice from Manitobans.

In developing our schedule of public hearings (see below), we have planned to visit parts of the province where major changes to the boundaries of constituencies are being proposed. In person hearings have been scheduled for Winnipeg, Brandon and Steinbach. A virtual hearing has been scheduled for Thompson. The final hearing will be a virtual hearing intended for the entire province of Manitoba. Simultaneous translation will be provided at the hearing in Winnipeg and in the virtual hearing for all of Manitoba. We have also scheduled our hearings at 7:00 p.m. to facilitate participation.

We wish to emphasize that members of the public may attend and participate in any hearing they wish regarding the Commission's proposals. Participation in the hearings and representations from the public are not limited to the area where a hearing is held. For example, persons who would like to make a submission about a proposal that doesn't involve any of the electoral districts in Winnipeg may still attend the meeting in Winnipeg to make their submission.

In addition to registering to make a presentation before the Commission at a public hearing, individuals are also welcome to attend the hearings. However, due to technological constraints, even if you do not wish to make a presentation, you must register beforehand if you wish to

En décrivant nos cartes préliminaires dans le présent document, nous tentons d'expliquer de façon claire et détaillée les difficultés que nous avons eues à concilier la parité des électeurs avec la représentation effective. Nous indiquons les paramètres en matière d'écart de population entre les circonscriptions que nous considérons comme souhaitables. Nous expliquons notre façon d'interpréter et d'appliquer des notions abstraites comme la communauté d'intérêts et la superficie d'une circonscription qui permette à un député de servir efficacement la population qui s'y trouve. Nous espérons que ces renseignements aideront les parties intéressées à réagir à notre raisonnement initial sur la façon d'assurer une représentation effective.

Dans nos explications des changements proposés aux limites des 14 circonscriptions du Manitoba, nous avons décidé de nous limiter à ce qui nous semblait être les transferts les plus importants de territoire et de centres de population.

Nous sommes conscients du fait que les communautés voudront savoir si les changements proposés les concernent. Nous les invitons à étudier les cartes électorales en détail et à nous faire part de leurs commentaires. La province s'étend sur un vaste territoire, et une grande diversité de communautés y vit. Puisque la Commission ne peut pas connaître toutes les particularités sociales et économiques locales, nous sollicitons l'avis des Manitobains.

En préparant notre horaire des audiences publiques (voir dans les pages qui suivent), nous avons prévu de nous rendre dans les régions de la province où nous proposons d'importants changements aux limites des circonscriptions. Des audiences auront lieu en personne à Winnipeg, Brandon et Steinbach. Une audience virtuelle aura lieu pour Thompson. La dernière audience, qui portera sur l'ensemble du Manitoba, sera virtuelle. Un service de traduction simultanée sera offert à l'audience de Winnipeg et à l'audience virtuelle portant sur l'ensemble du Manitoba. Les audiences auront lieu à 19 h pour favoriser la participation.

Le public peut assister et participer à n'importe laquelle des audiences au sujet des propositions de la Commission. La participation aux audiences et la présentation d'observations par le public ne sont pas limitées à la région où l'audience a lieu. Par exemple, une personne pourrait présenter des observations à la séance de Winnipeg à propos d'une proposition qui ne concerne aucune circonscription de cette ville.

En plus de s'inscrire pour présenter des observations à une audience, les particuliers sont invités à assister aux audiences. Cependant, en raison de contraintes technologiques, il est nécessaire de s'inscrire pour assister à une des audiences virtuelles même si on ne souhaite pas

attend a virtual hearing. Following the formal presentations at each hearing, the Commission will determine, at its discretion, whether to receive further comments from the floor.

Guiding Principles

As did our predecessors in 1992, 2002 and 2012, our Commission accepted as a fundamental principle the desirability of population equality among all ridings (such that each vote cast in the province shall have approximately the same weight) and set a tolerance goal of plus or minus 5% from the provincial average. During past redistribution processes, no one has challenged, in general terms, the reasonableness or fairness of this guiding principle, although there have been objections to how it has been applied to the boundaries proposed for particular ridings. We saw no basis to deviate from this deep-rooted principle, and therefore adopted a $\pm 5\%$ guideline.

Other considerations include geography, community interests and history, and minority representation. A more in-depth description of our guiding principles can be found on our website at [redcoupage-redistribution-2022.ca](https://www.elections.ca/redcoupage-redistribution-2022.ca).

Manitoba's 14 ridings can be divided into two groups: the eight Winnipeg-area ridings and the six mostly rural ridings. The Commission faced a similar challenge for each group: proposing boundaries that would ensure, to the extent reasonably possible, that the population of each riding would remain within 5% of the provincial average over the course of the next 10 years. To accomplish this, we decided to factor in population projections.

At the time of writing, the City of Winnipeg had not released a population growth analysis that factored in the 2021 Census, although the Commission did have the benefit of one prepared in 2016. Nonetheless, as a result of the 2021 Census, the Commission was able to determine neighbourhoods where significant population growth occurred. We also researched growth projections for various neighbourhoods and factored those into our considerations.

For the six constituencies outside of the Winnipeg area, we assumed that existing population trends would largely continue over the next decade, with some variations (for example, anticipated incremental growth in the City of Brandon).

In the City of Winnipeg, the electoral district of Charleswood—St. James—Assiniboia—Headingley posed

présenter des observations. À chaque audience, après avoir entendu les observations des intervenants inscrits, la Commission décidera si elle entendra d'autres commentaires de membres de l'auditoire.

Principes directeurs

Comme l'ont fait nos prédécesseurs en 1992, 2002 et 2012, nous avons tenu pour principe fondamental le souci d'assurer une répartition égale de la population entre toutes les circonscriptions (de telle sorte que chaque vote exprimé dans la province ait environ le même poids) et avons fixé un objectif de tolérance de plus ou moins 5 % par rapport à la moyenne provinciale. Lors des redécoupages précédents, personne n'a remis en question, de façon générale, le caractère raisonnable ou équitable de ce principe, bien que la façon de l'appliquer aux limites proposées de certaines circonscriptions ait soulevé des objections. Comme nous n'avons vu aucune raison de nous écarter de ce principe bien ancré, nous avons conservé cette marge de plus ou moins 5 % comme ligne directrice.

Les caractéristiques géographiques, la communauté d'intérêts, l'histoire de la collectivité et la représentation des groupes minoritaires ont également été prises en considération. On trouvera une description détaillée de nos principes directeurs sur notre site Web, à [redcoupage-redistribution-2022.ca](https://www.elections.ca/redcoupage-redistribution-2022.ca).

Les 14 circonscriptions du Manitoba peuvent être divisées en deux groupes : les huit de la région de Winnipeg et les six principalement rurales. Le défi à relever était le même pour les deux groupes : proposer des limites qui permettraient de limiter, dans la mesure du possible, à 5 % l'écart entre la population de chaque circonscription et la moyenne provinciale au cours des 10 prochaines années. Pour y parvenir, nous avons décidé de tenir compte des prévisions démographiques.

Au moment d'écrire ce texte, la Ville de Winnipeg n'avait pas publié d'analyse de la croissance démographique qui tienne compte du Recensement de 2021. Toutefois, une telle analyse datant de 2016 était à la disposition de la Commission. Malgré tout, à partir des données du Recensement de 2021, la Commission a pu déterminer dans quels quartiers une croissance importante de la population était survenue. La Commission a également pris en compte des prévisions de croissance qu'elle a obtenues pour différents quartiers.

En ce qui concerne les six circonscriptions qui ne font pas partie de la région de Winnipeg, nous avons émis l'hypothèse que les tendances démographiques actuelles se poursuivraient dans les dix prochaines années, à quelques variations près (p. ex. la croissance graduelle prévue pour la ville de Brandon).

Dans la ville de Winnipeg, la circonscription de Charleswood—St. James—Assiniboia—Headingley a posé

a particular challenge. As earlier stated, the population of that constituency grew by only 2,903 between the 2011 and 2021 censuses. The result was that, in 2021, the population in that riding was 11.58% below the provincial average. To address this disparity, the rural municipalities of St. François Xavier and Cartier, as well as a small amount of territory from the eastern area of the Rural Municipality of Portage La Prairie, were added to the riding. Neighbourhoods from the riding of Winnipeg South Centre were also added.

Winnipeg South experienced the greatest population growth since 2012, and it is expected that this riding will continue to grow. Future growth is also expected in the ridings of St. Boniface—St. Vital, Elmwood—Transcona and Kildonan—St. Paul. To maintain our guideline, we adjusted the boundaries of all of the electoral districts in Winnipeg to account for the shifting and growing population in the city.

Outside of the City of Winnipeg, the one electoral district that experienced a decrease in population between 2011 and 2021 was Churchill—Keewatinook Aski. Prior to the proposed adjustment of its boundaries, the population of this riding was 15.24% below the provincial average. As stated earlier, this Commission, like its predecessor, aimed for a variance range within $\pm 5\%$ of the provincial average. Bringing Churchill—Keewatinook Aski close to parity with other constituencies would make representation by the MP, seeking to communicate with all parts of such a vast territory, impractical. Therefore, as a compromise, the Commission's proposal yields a variance of -7.02% for this riding, which is greater than our guideline.

To add the necessary population to the riding, the proposed map includes the addition of several communities from the Dauphin—Swan River—Neepawa electoral district, including six First Nation communities, two rural municipalities and one municipality. We also added two First Nations from the riding of Selkirk—Interlake—Eastman.

The Commission recognizes that the large size of the Churchill—Keewatinook Aski electoral district poses challenges to effective representation, related to accessibility, commuting time and community of interest. However, technology has continued to improve, and new technologies allow for better access and communication, including by videoconference. As well, unlike some communities already in the riding, the added communities are accessible by road.

As for community of interest, a large number of constituents who live in the areas that are being added are from Indigenous communities, which presently represent a

un défi particulier. Comme nous l'avons mentionné, la hausse de la population de cette circonscription n'a été que de 2 903 personnes entre les recensements de 2011 et de 2021. En conséquence, le chiffre de la population de cette circonscription était de 11,58 % inférieur à la moyenne provinciale en 2021. C'est pourquoi les municipalités rurales de Saint-François-Xavier et de Cartier ainsi qu'une petite partie du secteur est de la municipalité rurale de Portage-la-Prairie ont été ajoutées à la circonscription. Certains quartiers de la circonscription de Winnipeg-Centre-Sud y ont également été transférés.

C'est dans Winnipeg-Sud que la population a le plus augmenté depuis 2012, et cette croissance devrait se poursuivre. Une croissance est également prévue dans les circonscriptions de Saint-Boniface—Saint-Vital, Elmwood—Transcona et Kildonan—St. Paul. Conformément à notre principe, nous avons modifié les limites de chacune des circonscriptions de Winnipeg selon les déplacements et la croissance de la population.

À l'extérieur de la ville de Winnipeg, la seule circonscription dont la population a diminué entre 2011 et 2021 est celle de Churchill—Keewatinook Aski. Avant les modifications de limites proposées, sa population était de 15,24 % sous la moyenne provinciale. On rappelle que la Commission, comme celles qui l'ont précédée, visait un écart maximal de plus ou moins 5 % par rapport à la moyenne provinciale. Dans Churchill—Keewatinook Aski, viser la parité avec les autres circonscriptions rendrait la représentation de la population difficile à assurer pour un député, qui doit maintenir une communication dans toutes les parties d'un territoire si vaste. En guise de compromis, la proposition de la Commission se traduirait par un écart de $-7,02\%$, ce qui est supérieur à son principe directeur.

Afin d'ajouter la population nécessaire à la circonscription, la carte proposée intègre plusieurs communautés de la circonscription de Dauphin—Swan River—Neepawa, notamment six communautés de Premières Nations, deux municipalités rurales et une municipalité. Deux Premières Nations de la circonscription de Selkirk—Interlake—Eastman sont également intégrées.

La Commission reconnaît que la grande superficie de la circonscription de Churchill—Keewatinook Aski complique la représentation effective, posant des défis sur les plans de l'accessibilité, du temps de déplacement et de la communauté d'intérêts. Cependant, les progrès technologiques améliorent l'accessibilité et les communications, y compris par vidéoconférence. De plus, contrairement à certaines communautés que compte déjà la circonscription, les communautés intégrées à celle-ci sont accessibles par la route.

En ce qui concerne la communauté d'intérêts, beaucoup d'habitants des secteurs transférés sont issus des communautés autochtones, et celles-ci représentent déjà une

significant portion of that riding. We note that, since the 2012 proposal, the constituency offices for the electoral district of Churchill—Keewatinook Aski have changed: there is now an office in Peguis. This development provides the added First Nation communities with the opportunity to access a constituency office in a First Nation, which they would not otherwise have had.

As we have indicated, our three immediate predecessors accepted the fundamental principle of the desirability of population equality among all ridings when setting the guideline variance of $\pm 5\%$. While the proposed changes in the Churchill—Keewatinook Aski electoral district will yield a variance of 7.02% below the provincial average, the Commission considers that to be a significant improvement from the current population variance of -15.24%. The Commission recognizes that, if the riding population continues to decline, as it has over the past several censuses, a different response than further expansion of the territory will likely be needed in the future.

The addition or subtraction of population from one constituency affects adjacent constituencies. This can be seen with the proposed moving of territory and population into Churchill—Keewatinook Aski, which is achieved, in part, by adding some northern parts of the current Dauphin—Swan River—Neepawa riding. Because this change would mean that Dauphin—Swan River—Neepawa would have a population significantly below the provincial average, the Commission looked for territory and population from other ridings. The best option we could identify was to take some territory, including the Town of Virden, from the northwest corner of the Brandon—Souris constituency, and add it to Dauphin—Swan River—Neepawa.

We recognize that this proposal might be contentious, because Virden has long been part of Brandon—Souris, with close economic, transportation and social connections with the City of Brandon. However, with just over 3,000 people and many medium and small businesses, Virden serves as regional service centre for the nearby rural communities, some of which are in the current Dauphin—Swan River—Neepawa riding.

Another consideration is that, due to anticipated population growth in the Brandon—Souris riding, particularly within the City of Brandon, the Commission believes that the population of the proposed riding should not be significantly above the provincial average. Leaving room for future growth was achieved by the movement of Virden and surrounding territory into Dauphin—Swan

partie importante de la circonscription. De plus, nous constatons que depuis la proposition de 2012, il y a eu un changement dans les bureaux de circonscription dans Churchill—Keewatinook Aski : il y a maintenant un bureau de circonscription à Peguis. Par conséquent, les communautés de Premières Nations intégrées à la circonscription auront accès à un bureau de circonscription situé dans le territoire d'une Première Nation, ce qu'elles n'auraient pas eu autrement.

Comme nous l'avons mentionné, les trois commissions précédentes ont accepté pour principe fondamental le souci d'assurer une répartition égale de la population entre toutes les circonscriptions en fixant comme ligne directrice un écart de plus ou moins 5 %. Même si les changements proposés à la circonscription de Churchill—Keewatinook Aski se solderont par un écart négatif de 7,02 % par rapport à la moyenne provinciale, la Commission considère qu'il s'agit d'une amélioration importante par rapport à l'écart actuel de -15,24 %. Par ailleurs, la Commission reconnaît que si le déclin de la population constaté depuis plusieurs recensements se poursuit, une autre solution que de continuer à agrandir la circonscription sera nécessaire à l'avenir.

L'ajout ou le retrait de populations dans une circonscription a des répercussions sur les circonscriptions adjacentes. Le transfert proposé de territoires et de populations dans Churchill—Keewatinook Aski, qui serait réalisé entre autres par l'ajout de certains secteurs du nord de l'actuelle circonscription de Dauphin—Swan River—Neepawa, aurait de telles répercussions. En effet, la population de Dauphin—Swan River—Neepawa serait considérablement inférieure à la moyenne provinciale à la suite de ce transfert. C'est pourquoi la Commission a cherché à lui ajouter des territoires et des populations qui font actuellement partie d'autres circonscriptions. La meilleure option qu'elle a trouvée est d'y transférer une partie du nord-ouest de la circonscription de Brandon—Souris, y compris la ville de Virden.

Nous reconnaissons que cette proposition pourrait prêter à controverse. En effet, Virden fait partie de Brandon—Souris depuis longtemps. De plus, elle entretient avec la ville de Brandon des liens étroits en matière économique, sociale et de transport. Cependant, avec ses quelque 3000 habitants et beaucoup de petites et moyennes entreprises, Virden est un centre de services régional pour les communautés rurales avoisinantes, dont certaines font partie de l'actuelle circonscription de Dauphin—Swan River—Neepawa.

Par ailleurs, en raison de la croissance démographique prévue dans la circonscription de Brandon—Souris (en particulier dans la ville de Brandon), la Commission croit que le chiffre de la population de la circonscription proposée ne devrait pas être beaucoup plus élevé que la moyenne provinciale. Le transfert de Virden et de ses environs dans Dauphin—Swan River—Neepawa donne une marge de

River—Neepawa. The Commission invites comments on these reasons and welcomes alternative proposals for achieving voter parity in the western part of the province.

In making these and other changes to Manitoba's electoral map, the Commission was determined, to the extent reasonably possible, to respect community of interest and identity. We recognize that such concepts are inherently vague and difficult to apply precisely. Among the ways that the Commission has sought to give them concrete meaning has been to respect, as much as possible, the territorial integrity of entities such as municipalities, Indigenous communities and Manitoba's designated bilingual areas. If a proposed boundary passed through one of these entities, the Commission sought an alternative solution.

We have been able to achieve this goal with respect to First Nations, by not having to divide any First Nation in two. In fact, we are pleased that we were able to reunite the Little Saskatchewan First Nation within Churchill—Keewatinook Aski. It had previously been divided between that riding and Selkirk—Interlake—Eastman.

As for the province's five contiguous designated bilingual areas, we note that the rural municipalities of St. François Xavier and Cartier are now located in the Winnipeg region. As explained, the Commission felt it necessary to significantly increase the population of Charleswood—St. James—Assiniboia—Headingley, the only riding in the Winnipeg area more than 10% below the provincial average (at -11.58%). We look forward to receiving the opinions of the residents of these two rural municipalities which, like Headingley, are adjacent to the City of Winnipeg. As more population growth takes place in the semi-urban communities immediately outside the city, it becomes difficult to avoid combining rural and urban components within ridings. The Commission could not conceive of a more satisfactory solution.

In the proposal, other municipalities and rural municipalities within the designated bilingual areas have moved to different ridings. For the most part, these adjustments are aimed to address the overrepresentation and anticipated growth of population in the Provencher electoral district. They also address the population deficit in the ridings of Dauphin—Swan River—Neepawa and Brandon—Souris that resulted from the additions made to the Churchill—Keewatinook Aski riding.

The Commission is pleased to note that, for the approximately 137 Manitoba municipalities, we were able to achieve substantial unity, with only one exception. A small

croissance. La Commission soumet son raisonnement aux commentaires et invite les parties intéressées à soumettre d'autres propositions qui permettraient d'atteindre la parité du vote dans la partie ouest de la province.

En apportant ces changements et d'autres encore à la carte électorale du Manitoba, la Commission était résolue à respecter, dans la mesure du possible, la communauté d'intérêts et la spécificité des circonscriptions. Nous sommes conscients que de telles notions sont foncièrement abstraites et difficiles à appliquer de façon précise. Dans le but de leur donner un sens concret, la Commission a notamment respecté autant que possible l'intégrité territoriale des différentes entités comme les municipalités, les communautés autochtones et les régions désignées bilingues du Manitoba. Lorsqu'une limite proposée traversait l'une de ces entités, la Commission a cherché une autre solution.

Nous avons pu atteindre cet objectif en ce qui concerne les communautés des Premières Nations, n'ayant dû en diviser aucune en deux. En fait, nous sommes heureux d'avoir pu réunifier la Première Nation de Little Saskatchewan dans la circonscription de Churchill—Keewatinook Aski. Elle était auparavant divisée entre cette circonscription et celle de Selkirk—Interlake—Eastman.

À propos des cinq régions contiguës bilingues, on notera que les municipalités rurales de Saint-François-Xavier et de Cartier se trouvent désormais dans la région de Winnipeg. Comme il a été expliqué, la Commission jugeait qu'il était nécessaire d'accroître considérablement la population de Charleswood—St. James—Assiniboia—Headingley, car c'était la seule circonscription de la région de Winnipeg à avoir un écart supérieur à 10 % par rapport à la moyenne de la province (à -11,58 %). Nous serons intéressés de connaître les points de vue des résidents des deux municipalités rurales qui, tout comme Headingley, sont adjacentes à la ville de Winnipeg. Comme la croissance démographique est plus marquée dans les collectivités semi-urbaines en périphérie de la ville, il devient difficile d'éviter de regrouper des secteurs ruraux et des secteurs urbains dans une même circonscription. La Commission ne voit pas de solution plus satisfaisante.

Dans la proposition, d'autres municipalités et municipalités rurales situées à l'intérieur des zones bilingues désignées de la province sont transférées à d'autres circonscriptions. Pour la plupart, ces changements sont motivés par la surreprésentation et la croissance de la population anticipée dans la circonscription de Provencher. Les changements visent également à combler le déficit démographique des circonscriptions de Dauphin—Swan River—Neepawa et de Brandon—Souris, qui découle des ajouts faits à la circonscription de Churchill—Keewatinook Aski.

La Commission est heureuse de souligner qu'elle a pu assurer l'unité substantielle pour les quelque 137 municipalités du Manitoba, à une exception près. Une petite zone

area in the lower west portion of the Municipality of North Cypress-Langford was moved from the Dauphin—Swan River—Neepawa riding to Brandon—Souris. In the Commission's view, it is advantageous to maintain the full community consisting of the Canadian Forces Base in Shilo within the same electoral district, while adding population to Brandon—Souris.

Proposed Name Change

The Commission proposes only one name change, to the electoral district of Charleswood—St. James—Assiniboia—Headingley. In light of the addition of several municipalities and neighbourhoods to that riding, the current name does not accurately reflect the composition of the redrawn electoral district. The Commission is of the view that to add any further community descriptors that would be inclusive of the additional communities in the proposed redistricting would not be advisable. For practical reasons, riding names must be clear and concise, to allow for ease of use in a variety of settings such as Parliament, the media, maps and print. Thus, the Commission proposes a new name for this riding: Winnipeg West. This name is consistent with the names of other electoral divisions in the Winnipeg area, such as Winnipeg South. It is clear, concise and practical.

There was one proposal to change the name of Portage—Lisgar to Morden—Winkler—Midland. We did not adopt this suggestion. It was the view of the Commission that there is historical significance in the use of the name Lisgar in the electoral district. The original Lisgar riding was created following the admission of Manitoba into the Canadian Confederation in 1870. Similarly, the name Portage has been a descriptor of the area since the creation of the Portage La Prairie electoral district in 1904. While both ridings have been abolished and the territory within them redistributed since, the current name reflects the historical significance of the riding, as well as the redistribution of the electoral divisions in 1997, which created the current riding.

Initial Proposal

After careful review, the Commission proposes maps and boundaries with the following names and population figures.

Table 2 – Populations and Variances for the Proposed Ridings

Federal Electoral District	2021 Population	Variance from Average
Brandon—Souris	90,805	-5.28%
Churchill—Keewatinook Aski	89,132	-7.02%

de la partie inférieure ouest de la municipalité de North Cypress-Langford a été retranchée de la circonscription de Dauphin—Swan River—Neepawa et intégrée à Brandon—Souris. La Commission estime qu'il est avantageux de conserver l'ensemble de la communauté que constitue la base des Forces canadiennes à Shilo dans une même circonscription, tout en accroissant la population de Brandon—Souris.

Changement de nom proposé

La Commission propose un seul changement de nom : à la circonscription de Charleswood—St. James—Assiniboia—Headingley. Comme plusieurs municipalités et quartiers ont été ajoutés à cette circonscription, son nom actuel ne reflète plus vraiment son nouveau territoire. La Commission est d'avis qu'il n'est pas souhaitable d'ajouter d'autres descripteurs pour les collectivités ajoutées à des circonscriptions dans le redécoupage proposé. Pour des raisons pratiques, le nom d'une circonscription doit être clair et concis de manière à faciliter son utilisation dans divers contextes, comme au Parlement, dans les médias et les documents imprimés et sur des cartes. C'est pourquoi la Commission propose de renommer cette circonscription Winnipeg-Ouest. Le nouveau nom est dans la logique des noms des autres circonscriptions dans la région de Winnipeg, comme Winnipeg-Sud. Il est clair, concis et pratique.

Un autre changement de nom nous a été suggéré, pour la circonscription Portage—Lisgar par Morden—Winkler—Midland. Nous n'avons pas retenu cette suggestion. Selon la Commission, le nom Lisgar revêt une importance historique pour la circonscription. La première circonscription de Lisgar a été constituée à la suite de l'entrée du Manitoba dans la Confédération canadienne en 1870. De façon similaire, le nom Portage désigne le secteur depuis la création de la circonscription de Portage La Prairie en 1904. Même si ces deux circonscriptions n'existent plus et que le territoire a été redécoupé, le nom actuel reflète l'importance historique de la circonscription ainsi que le redécoupage effectué en 1997, lequel a créé la circonscription actuelle.

Proposition initiale

Après un examen minutieux, la Commission propose les cartes et les limites établissant les circonscriptions ayant les noms et les chiffres de population suivants.

Tableau 2 – Population des circonscriptions proposées et écart par rapport à la moyenne provinciale

Circonscription fédérale	Population en 2021	Écart par rapport à la moyenne
Brandon—Souris	90 805	-5,28 %
Churchill—Keewatinook Aski	89 132	-7,02 %

Federal Electoral District	2021 Population	Variance from Average
Dauphin—Swan River—Neepawa	90,662	-5.43%
Elmwood—Transcona	98,324	2.56%
Kildonan—St. Paul	93,321	-2.65%
Portage—Lisgar	100,441	4.78%
Provencher	97,650	1.86%
St. Boniface—St. Vital	98,751	3.01%
Selkirk—Interlake—Eastman	97,682	1.90%
Winnipeg Centre	96,951	1.13%
Winnipeg North	95,082	-0.82%
Winnipeg South	95,515	-0.36%
Winnipeg South Centre	100,160	4.48%
Winnipeg West	97,677	1.89%
Total population	1,342,153	
Provincial riding average	95,868	

Circonscription fédérale	Population en 2021	Écart par rapport à la moyenne
Dauphin—Swan River—Neepawa	90 662	-5,43 %
Elmwood—Transcona	98 324	2,56 %
Kildonan—St. Paul	93 321	-2,65 %
Portage—Lisgar	100 441	4,78 %
Provencher	97 650	1,86 %
Saint-Boniface—Saint-Vital	98 751	3,01 %
Selkirk—Interlake—Eastman	97 682	1,90 %
Winnipeg-Centre	96 951	1,13 %
Winnipeg-Nord	95 082	-0,82 %
Winnipeg-Sud	95 515	-0,36 %
Winnipeg-Centre-Sud	100 160	4,48 %
Winnipeg-Ouest	97 677	1,89 %
Population totale	1 342 153	
Population moyenne des circonscriptions de la province	95 868	

Notice of Sittings for the Hearing of Representations

The Commission will hold sittings for the hearing of representations on the matter of the proposed electoral districts for the province at the following dates, times and places:

Location	Place of hearing	Date of hearing	Time of hearing
Winnipeg	Fort Garry Hotel Concert Hall, 7 th Floor 222 Broadway	Wednesday, September 7, 2022	7 p.m.
Brandon	Victoria Inn Hotel and Convention Centre, Salon 1 3550 Victoria Avenue	Thursday, September 8, 2022	7 p.m.
Virtual hearing	The link will be provided to participants	Tuesday, September 20, 2022	7 p.m.
Steinbach	Mennonite Heritage Village Multi-Purpose Room 231 PTH 12 N	Wednesday, September 21, 2022	7 p.m.
Virtual hearing	The link will be provided to participants	Thursday, September 22, 2022	7 p.m.

Avis des séances pour l'audition des observations

La Commission tiendra des séances pour l'audition des observations concernant les circonscriptions proposées pour la province, aux dates, heures et lieux suivants :

Ville ou localité	Lieu de l'audience	Date de l'audience	Heure de l'audience
Winnipeg	Hôtel Fort Garry Concert Hall, 7 ^e étage 222, Broadway	Mercredi 7 septembre 2022	19 h
Brandon	Victoria Inn Hotel and Convention Centre, salon 1 3550, avenue Victoria	Jeudi 8 septembre 2022	19 h
Audience virtuelle	Le lien sera fourni aux participants.	Mardi 20 septembre 2022	19 h
Steinbach	Mennonite Heritage Village Multi-Purpose Room 231, RPGC 12 Nord	Mercredi 21 septembre 2022	19 h
Audience virtuelle	Le lien sera fourni aux participants.	Jeudi 22 septembre 2022	19 h

Maps of the proposed division of the province into electoral districts have been prepared and are included in this proposal. These maps show the boundaries of the proposed electoral districts, as well as the population and name proposed for each of them.

Persons who wish to make a representation must give notice in writing to the Commission, stating their name and address and indicating concisely the nature of the representation and the interest of such person. The notice must also indicate at which one of the above hearings the person wishes their representation to be heard. This notice must be given within 23 days after the dates and places of the sittings have been advertised in the *Canada Gazette* and in newspaper inserts. The Commission notes that the dates will also be advertised on our website at redecoupage-redistribution-2022.ca. No representation will be heard unless the above notice is provided, except where the Commission, at its discretion, determines that it is in the public interest to waive the requirement for notice.

If a sitting is postponed or cancelled, the Commission must give public notice of the postponement or cancellation. The Secretary to the Commission must notify any person who had given notice that they wished to make a representation at the postponed or cancelled sitting and indicate that the Commission will hear their representation at a specified later date.

The Commission has made rules governing sittings for the hearing of representations as provided for in section 18 of the Act. These rules are listed in this proposal, along with a brief summary of them.

Notices must be received no later than August 30, 2022 and must be addressed to the Federal Electoral Boundaries Commission for the Province of Manitoba.

As stated above, we most sincerely welcome your views on this proposal. If you are unable to attend the public hearings, please feel free to use the other channels of communication mentioned in this proposal.

Rules

Summary of Rules

The Commission operates under the Act and performs a task that requires transparency and fairness. To facilitate these objectives, the Commission has chosen to make rules governing sittings for the hearing of representations as provided for in section 18 of the Act.

To support participation by the public, the Commission is offering this summary of the rules. The rules themselves, however, remain the definitive statement of how the hearing process will be conducted.

Des cartes du découpage proposé de la province en circonscriptions ont été préparées et sont jointes à la présente proposition. Ces cartes montrent les limites des circonscriptions proposées ainsi que la population et le nom proposé de chacune d'elles.

Toute personne qui désire présenter des observations doit envoyer un avis écrit à la Commission indiquant son nom et son adresse ainsi que, en termes concis, la nature de ses observations et de l'intérêt en cause. L'avis doit également indiquer l'audience à laquelle la personne désire présenter ses observations. Cet avis doit être donné dans les 23 jours suivant la publication des dates et des lieux des séances dans la *Gazette du Canada* et dans les journaux. La Commission précise que les dates seront également affichées sur le site Web redecoupage-redistribution-2022.ca. La Commission n'entendra pas les observations n'ayant pas fait l'objet d'un avis écrit sauf dans les cas où la Commission, à sa discrétion, détermine qu'il y va de l'intérêt public.

Si une séance est reportée ou annulée, la Commission doit annoncer publiquement le report ou l'annulation. Lorsqu'une séance est annulée ou reportée, le secrétaire de la Commission doit en informer toute personne qui a donné un avis de son intention de présenter des observations et indiquer que la Commission entendra ses observations à une date ultérieure fixée.

Conformément à l'article 18 de la Loi, la Commission a édicté des règles pour régir ses séances d'audition des observations. Ces règles sont indiquées plus loin, ainsi qu'un bref résumé de celles-ci.

Les avis doivent être reçus au plus tard le 30 août 2022 et être adressés à la Commission de délimitation des circonscriptions électorales fédérales pour la province du Manitoba.

Comme nous l'avons indiqué plus haut, nous accepterons très volontiers vos commentaires sur cette proposition. Si vous ne pouvez pas assister aux audiences publiques, n'hésitez pas à communiquer avec nous par les autres moyens mentionnés dans cette proposition.

Règles

Résumé des règles

La Commission est régie par la Loi et remplit une mission qui exige transparence et équité. Pour atteindre ces objectifs, la Commission a édicté des règles pour régir ses séances d'audition des observations, conformément à l'article 18 de la Loi.

Pour favoriser la participation du public, la Commission a préparé le présent résumé des règles. Toutefois, les règles en tant que telles demeurent la référence quant au processus des audiences.

Individuals and organizations interested in presenting at a Commission hearing, whether in person or online, must give the proper notice to the Secretary to the Commission no later than 23 days after the notice of the times and places for the public sittings has been published in the *Canada Gazette* and newspaper media. The dates will also be published on the website and social media.

The Commission plans to hold two of its hearings online via videoconference technology. Both presenters to, and observers of, these hearings must register in advance with the Secretary to the Commission.

A moderator will manage the online hearings, to ensure smooth and fair proceedings. For more detail on the technical requirements for participation and the procedures to follow, please consult the rules that follow.

To avoid inconvenience and unnecessary cost, hearings may be cancelled if there are three or fewer presenters scheduled to appear. When hearings are cancelled, the Commission will make alternative arrangements to hear from any presenters who wished to appear.

The Chair will decide the order of presentations at hearings. If all presentations cannot be completed within the allocated time for a hearing, the Chairperson may carry the proceedings over to a second hearing.

In the interest of transparency and fairness, written submissions will be posted on the website of the Commission.

We encourage prospective presenters to review the guide to participation found on the website for the Commission at [redcoupage-redistribution-2022.ca](https://www.elections.ca/redcoupage-redistribution-2022.ca).

Questions for clarification can be directed to the Secretary to the Commission at the contact information provided in the rules.

Hearing of Representations

Under and by virtue of the powers conferred by the *Electoral Boundaries Readjustment Act*, R.S.C. 1985, c. E-3, specifically section 18, and of all other powers enabling it, the Federal Electoral Boundaries Commission for the Province of Manitoba makes the following rules.

1. These rules may be cited as the “Federal Electoral Boundaries Commission for the Province of Manitoba (Hearing of Representations) Rules 2022.”

Les particuliers et les organismes qui souhaitent présenter des observations lors d’une audience, en personne ou en ligne, doivent envoyer un avis écrit au secrétaire de la Commission au plus tard dans les 23 jours suivant la publication des heures et des lieux des séances publiques annoncés dans la *Gazette du Canada* et dans des journaux. Les dates seront également publiées sur le site Web et dans les médias sociaux.

La Commission tiendra deux audiences en ligne, par vidéoconférence. Les présentateurs et les observateurs à ces audiences doivent s’inscrire à l’avance auprès du secrétaire de la Commission.

Un modérateur gèrera les audiences en ligne afin d’assurer le bon déroulement et l’équité des audiences. Pour vous renseigner sur les exigences techniques de la participation et la marche à suivre, veuillez consulter les règles ci-après.

Pour éviter les inconvénients et les dépenses inutiles, la Commission peut annuler une audience pour laquelle trois présentations ou moins sont prévues. Lorsqu’une audience est annulée, la Commission prendra d’autres dispositions pour entendre les observations des présentateurs qui souhaitaient y participer.

La présidente de la Commission décidera de l’ordre des présentations aux audiences. Si la Commission ne peut pas terminer l’audition des observations dans le temps prévu, la présidente peut ajourner la séance à une date ultérieure.

Par souci de transparence et d’équité, les observations écrites seront publiées sur le site Web de la Commission.

Nous invitons les présentateurs potentiels à examiner le guide de participation qui se trouve sur le site Web de la Commission, [redcoupage-redistribution-2022.ca](https://www.elections.ca/redcoupage-redistribution-2022.ca).

Pour obtenir des précisions, vous pouvez communiquer directement avec le secrétaire de la Commission (les coordonnées sont indiquées ci-après).

Audition des observations

En vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par la *Loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales*, L.R.C. 1985, ch. E-3, plus précisément l’article 18, et de tous les autres pouvoirs qui lui sont conférés, la Commission de délimitation des circonscriptions électorales fédérales pour la province du Manitoba édicte les règles suivantes.

1. Les règles peuvent être citées sous le titre « Règles de la Commission de délimitation des circonscriptions électorales fédérales pour la province du Manitoba (Audition des observations), 2022 ».

2. In these rules:

(a) “Act” means the *Electoral Boundaries Readjustment Act*, R.S.C. 1985, c. E-3;

(b) “advertisement” means the advertisement published in accordance with subsection 19(2) of the Act, giving notice of the times and places of sittings to be held for the hearing of representations;

(c) “Chair” includes the deputy chair;

(d) “Commission” means the Federal Electoral Boundaries Commission for the Province of Manitoba, established on November 1, 2021 by Order In Council 2021-0953 and proclaimed in the *Canada Gazette* on November 24, 2021;

(e) “map” means the map published with the advertisement showing the proposed division of the province into electoral districts;

(f) “representation” means a representation made in accordance with section 19 of the Act by an interested person as to the division of the province into electoral districts and the name proposed to be given to each electoral district;

(g) “Secretary” means the Secretary to the Commission; and

(h) “sitting” means a sitting held for the hearing of a representation in accordance with section 19 of the Act and includes sittings conducted by teleconference and videoconference.

3. Sittings shall be held and representations shall be made in a manner established by the Commission from time to time.

4. (1) All persons wishing to make a representation to the Commission at any sitting must notify the secretary of the Commission in writing within twenty-three (23) days from the date of the publication of the last advertisement, stating:

(a) the name and address of the person by whom the representation is sought; and

(b) the concise statement of the nature of the representation and of the interest of such person.

(2) The person signing the notice shall also state at which one of the places named in the advertisement they wish their representation to be heard.

5. Any person wishing to make a representation to the Commission shall advise the Secretary in writing of their official language preference and special needs they may have.

2. Dans les présentes règles :

(a) « annonce » désigne l’avis publié conformément au paragraphe 19(2) de la Loi indiquant les dates et les lieux des séances qui seront tenues pour entendre les observations;

(b) « carte » désigne la carte publiée avec l’annonce et montrant le partage proposé de la province en circonscriptions;

(c) « Commission » désigne la Commission de délimitation des circonscriptions électorales fédérales pour la province du Manitoba, établie le 1^{er} novembre 2021 par le décret 2021-0953 publié dans la *Gazette du Canada* le 24 novembre 2021;

(d) « Loi » désigne la *Loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales* (L.R.C. 1985, ch. E-3);

(e) « observation » désigne toute observation formulée conformément à l’article 19 de la Loi par une personne intéressée, à propos du partage de la province en circonscriptions et du nom proposé pour chaque circonscription;

(f) « président » inclut le président suppléant;

(g) « séance » désigne une séance tenue pour l’audition d’observations conformément à l’article 19 de la Loi et comprend les séances par téléconférence et vidéoconférence.

(h) « secrétaire » désigne le secrétaire de la Commission.

3. Les séances et la présentation des observations se dérouleront de la manière établie de temps à autre par la Commission.

4. (1) Toute personne qui souhaite présenter des observations à une séance de la Commission doit en aviser le secrétaire par écrit dans les vingt-trois (23) jours suivant la publication de la dernière annonce. Cet avis doit indiquer :

(a) les nom et adresse de la personne désirant présenter des observations;

(b) en termes concis, la nature des observations et de l’intérêt en cause.

(2) La personne qui présente un avis doit aussi y indiquer, parmi les lieux de séance indiqués dans l’annonce, celui où elle désire formuler ses observations.

5. Toute personne qui désire présenter des observations à la Commission doit aviser le secrétaire par écrit de la langue officielle dans laquelle elle désire être entendue; elle doit aussi indiquer ses besoins spéciaux s’il y a lieu.

6. If, when the notice in writing of a representation is received by the Secretary, the person signing the notice has not stated the place at which they wish their representation to be heard, the Secretary shall, in writing, ask that person at which one of the places set out in the advertisement they wish to be heard.
7. Notwithstanding anything contained in these rules, a person who has given notice of intention to make a representation and who has indicated a desire to be heard at one of the places specified in the advertisement may, with the consent of the Commission, or the Chair of the Commission, be heard at any other sitting specified in the advertisement.
8. At each sitting, the Commission shall decide the order in which representations are to be heard.
9. Having regard for issues surrounding the pandemic and the increased expectation from the public with regard to online services, the Commission will hold one or more virtual public hearings, depending on the utility and the demand. In addition to the principles to be applied to in-person public hearings, the following procedures and requirements apply to virtual public hearings:
- (a) the link to the virtual public hearing will be made available only to participants and observers who have registered with the Commission and to members of the media, who are not to share the link further;
- (b) a moderator will manage the agenda, the allotted speaking times and the microphones of the participants;
- (c) participants will have the option to share their screens;
- (d) the use of headsets by presenters is recommended;
- (e) presenters may choose to participate by phone;
- (f) simultaneous translation will be available, if requested.
10. (1) Two members of the Commission shall constitute a quorum for the holding of a sitting to hear representations.
- (2) If it appears to the Chairperson of the Commission that a quorum cannot be present at a sitting at any place named in the advertisement, or for any other valid reason, the Chairperson may postpone that sitting to a later date, and the Secretary shall advise any person who has given notice of their intention to make representations to the Commission that the Commission will hear their representation at the later date named.
6. Si le secrétaire constate, à la réception d'un avis écrit d'intention de présenter des observations, que la personne ayant signé l'avis n'a pas indiqué le lieu où elle souhaite être entendue, le secrétaire doit s'enquérir par écrit, auprès de ladite personne, du lieu indiqué dans l'annonce auquel elle désire être entendue.
7. Nonobstant toute disposition des présentes règles, toute personne qui a donné avis de son intention de présenter des observations et a exprimé le désir d'être entendue à l'un des lieux de séance indiqués dans l'annonce peut, avec le consentement de la Commission ou de sa présidente, être entendue à toute autre séance indiquée dans l'annonce.
8. À chaque séance, la Commission décidera de l'ordre dans lequel les observations seront entendues.
9. Compte tenu des répercussions de la pandémie et des attentes croissantes du public en matière de services en ligne, la Commission tiendra une ou plusieurs audiences publiques virtuelles, si elle l'estime utile et si la demande le justifie. En plus des principes applicables aux audiences publiques en personne, les procédures et exigences suivantes s'appliquent aux audiences publiques virtuelles :
- (a) le lien de l'audience publique virtuelle sera réservé aux participants et aux observateurs qui se sont inscrits auprès de la Commission et aux membres des médias, lesquels ne doivent communiquer ce lien à personne d'autre;
- (b) un modérateur gérera l'ordre du jour, le temps de parole alloué et les microphones des participants;
- (c) les participants pourront partager leur écran;
- (d) les présentateurs sont invités à porter un casque d'écoute;
- (e) les présentateurs pourront participer à l'audience par téléphone;
- (f) un service d'interprétation simultanée sera offert, sur demande.
10. (1) Deux membres de la Commission constituent le quorum nécessaire à la tenue d'une séance pour l'audition d'observations.
- (2) S'il apparaît à la présidente de la Commission que le quorum ne peut pas être atteint pour la tenue d'une séance à un lieu indiqué dans l'annonce, ou pour toute autre raison valable, la présidente peut reporter cette séance à une date ultérieure, et le secrétaire informera toute personne ayant signifié son intention d'y présenter des observations que la Commission entendra ses observations à la date ultérieure fixée.

11. If the hearing of a representation cannot be completed within the time allowed, the Chairperson may adjourn the sitting to a later date.
12. To avoid inconvenience and unnecessary costs, the Commission may, at its discretion, cancel a sitting when there are three or fewer representations duly scheduled.
13. The Commission may hear an oral representation by conference call or videoconference with the consent of the person wishing to make a representation.
14. The Commission shall have the power to waive any requirement that it deems necessary in the public interest.
15. All questions or communications to the Commission shall be addressed to:

Federal Electoral Boundaries Commission for Manitoba
Cargill Grain Building
240 Graham Avenue, Suite 210
Winnipeg, Manitoba
R3C 0J7

Email: MB@redecoupage-federal-redistribution.ca
Tel. (toll-free): 1-855-747-7226
Winnipeg: 204-984-0971

APPENDIX – Maps, Proposed Boundaries and Names of Electoral Districts

There shall be in the Province of Manitoba fourteen (14) electoral districts, named and described as follows, each of which shall return one member. The following applies to all descriptions in this publication:

- (a) reference to “road,” “street,” “avenue,” “highway,” “boulevard,” “drive,” “way,” “railway,” “bay,” “lake” or “river” signifies its centre line unless otherwise described;
- (b) wherever a word or expression is used to denote a territorial division, such word or expression shall indicate the territorial division as it existed or was bounded on the first day of January, 2021;
- (c) all villages, cities, towns, rural municipalities, municipalities and Indian reserves lying within the perimeter of an electoral district are included unless otherwise described;
- (d) all First Nation territories lying within the perimeter of the electoral district are included unless otherwise described;
- (e) the translation of the terms “street,” “avenue” and “boulevard” follows Treasury Board standards, while

11. Si la Commission ne peut pas terminer l’audition des observations dans le temps prévu, la présidente peut ajourner la séance à une date ultérieure.
12. Pour éviter les inconvénients et les dépenses inutiles, la Commission peut, à sa discrétion, annuler une séance pour laquelle trois présentations ou moins sont dûment prévues.
13. La Commission peut entendre une présentation orale par téléconférence ou vidéoconférence si la personne qui désire présenter les observations y consent.
14. La Commission a le pouvoir d’écarter toute exigence si elle estime qu’il y va de l’intérêt public.
15. Toute question ou correspondance à l’intention de la Commission doit être adressée à :

Commission de délimitation des circonscriptions
électorales fédérales pour le Manitoba
Immeuble Cargill Grain
240, avenue Graham, bureau 210
Winnipeg (Manitoba)
R3C 0J7

Courriel : MB@redecoupage-federal-redistribution.ca
Téléphone (sans frais) : 1-855-747-7226
Winnipeg : 204-984-0971

ANNEXE – Cartes géographiques, délimitations et noms proposés des circonscriptions électorales

Dans la province du Manitoba, il y aura quatorze (14) circonscriptions électorales, nommées et décrites comme suit, et dont chacune doit élire un député. Les définitions suivantes s’appliquent à toutes les descriptions contenues dans le présent document :

- a) toute mention de « chemin », « rue », « avenue », « route », « autoroute », « boulevard », « promenade », « passage », « voie ferrée », « baie », « lac » ou « rivière » fait référence à leur ligne médiane, à moins d’indication contraire;
- b) partout où il est fait usage d’un mot ou d’une expression pour désigner une division territoriale, ce mot ou cette expression indique la division territoriale telle qu’elle existait ou était délimitée le premier jour de janvier 2021;
- c) tous les villages, villes, municipalités rurales, municipalités et réserves indiennes situés à l’intérieur du périmètre d’une circonscription en font partie, à moins d’indication contraire;
- d) tous les territoires des Premières Nations situés à l’intérieur du périmètre de la circonscription en font partie, à moins d’indication contraire;

the translation of all other public thoroughfare designations is based on commonly used terms but has no official recognition;

(f) sections, townships, ranges and meridians are in accordance with the Dominion Lands system of survey and include the extension thereof in accordance with that system. They are abbreviated as Sec, Tp, R and E 1 or W 1; and

(g) all coordinates are in reference to the North American Datum of 1983 (NAD 83). The population figure of each electoral district is derived from the 2021 decennial census.

Brandon—Souris

(Population: 90,805)
(Map 1)

Consists of:

(a) that part of the Province of Manitoba described as follows: commencing at the intersection of the western boundary of the Province of Manitoba with the northerly limit of the Rural Municipality of Pipestone; thence easterly along said limit and the northerly limit of the Rural Municipality of Sifton to the westerly boundary of Sioux Valley Dakota Nation Indian Reserve; thence southerly and generally easterly along said boundary and the northerly limit of the Rural Municipality of Sifton to the westerly limit of the Rural Municipality of Whitehead; thence northerly along the westerly limit of said rural municipality to the northerly limit of the Rural Municipality of Whitehead; thence generally easterly along the northerly limit of said rural municipality, the Rural Municipality of Cornwallis and the City of Brandon to the intersection of the easterly limit of the City of Brandon, the westerly limit of the Rural Municipality of Cornwallis with the Trans-Canada Highway (Highway 1); thence easterly, northeasterly and easterly along said highway to Highway 351; thence generally easterly along said highway to 85 Road West; thence southerly along said road to the production of Road 56 North; thence generally easterly along said road to Highway 5; thence southerly along said highway to the northerly limit of the Municipality of Glenboro-South Cypress; thence easterly, southerly and easterly along the northerly limit of said municipality to the westerly limit of the Rural Municipality of Victoria; thence northerly, easterly and generally southerly along the westerly, northerly and easterly limit of said rural municipality to the northerly limit of the Municipality of Lorne; thence generally easterly and southerly along the northerly and easterly limit of said municipality to the northerly limit of the Municipality of Pembina; thence southerly, easterly and

e) la traduction des termes « rue », « avenue » et « boulevard » suit les normes du Conseil du Trésor. La traduction de toutes autres désignations de voie publique est basée sur des expressions fréquemment employées, mais n'est pas reconnue de façon officielle;

f) les sections, townships, rangs et méridiens sont conformes au Système d'arpentage des terres du Canada et comprennent leur extension conformément à ce système. Ils sont abrégés par Sec, Tp, Rg et E 1 ou O 1;

g) toutes les coordonnées renvoient au Système de référence nord-américain de 1983 (NAD 83). Le chiffre de population de chaque circonscription est tiré du recensement décennal de 2021.

Brandon—Souris

(Population : 90 805)
(Carte 1)

Comprend :

a) la partie de la province du Manitoba décrite comme suit : commençant à l'intersection de la frontière ouest de la province du Manitoba avec la limite nord de la municipalité rurale de Pipestone; de là vers l'est suivant ladite limite et la limite nord de la municipalité rurale de Sifton jusqu'à la limite ouest de la réserve indienne de Sioux Valley Dakota Nation; de là vers le sud et généralement l'est suivant ladite limite et la limite nord de la municipalité rurale de Sifton jusqu'à la limite ouest de la municipalité rurale de Whitehead; de là vers le nord suivant la limite ouest de ladite municipalité rurale jusqu'à la limite nord de la municipalité rurale de Whitehead; de là généralement vers l'est suivant la limite nord de ladite municipalité rurale, de la municipalité rurale de Cornwallis et de la ville de Brandon jusqu'à l'intersection de la limite est de la ville de Brandon et la limite ouest de la municipalité rurale de Cornwallis avec la route Transcanadienne (route 1); de là vers l'est, le nord-est et l'est suivant ladite route jusqu'à la route 351; de là généralement vers l'est suivant ladite route jusqu'à la route 85 Ouest; de là vers le sud suivant ladite route jusqu'au prolongement de la route 56 Nord; de là généralement vers l'est suivant ladite route jusqu'à la route 5; de là vers le sud suivant ladite route jusqu'à la limite nord de la municipalité de Glenboro-South Cypress; de là vers l'est, le sud et l'est suivant la limite nord de ladite municipalité jusqu'à la limite ouest de la municipalité rurale de Victoria; de là vers le nord, l'est et généralement le sud suivant la limite ouest, nord et est de ladite municipalité rurale jusqu'à la limite nord de la municipalité de Lorne; de là généralement vers l'est et le sud suivant la limite nord et est de ladite municipalité jusqu'à la limite nord de la municipalité de Pembina; de là vers le sud, l'est et le sud suivant la limite est de ladite municipalité jusqu'à

southerly along the easterly limit of said municipality to the southern boundary of the Province of Manitoba; thence westerly and northerly along the southern and western boundaries of said province to the point of commencement; and

(b) that part of the City of Brandon located in the Rural Municipality of Elton known as the Brandon Municipal Airport.

Churchill—Keewatinook Aski

(Population: 89,132)
(Map 1)

Consists of that part of the Province of Manitoba lying northerly and easterly of a line described as follows: commencing at the intersection of the western boundary of the Province of Manitoba and the northerly limit of the Municipality of Swan Valley West; thence easterly along said northerly limit to the westerly limit of the Municipality of Minitonas-Bowsman; thence southerly and easterly along the limit of said municipality to the westerly limit of the Rural Municipality of Mountain (South); thence generally southerly and easterly along the limit of said rural municipality to the westerly limit of the Rural Municipality of Mossey River; thence generally easterly, northerly and southerly along the limit of said rural municipality to the northerly limit of the Rural Municipality of Lakeshore; thence easterly and southerly along the limit of said rural municipality and the Rural Municipality of Alonsa (on the shoreline of Lake Manitoba) to Provincial Trunk Highway 68; thence southeasterly along said highway to the westerly limit of the Municipality of West Interlake; thence generally easterly and northerly along the limit of said municipality and the limit of the Rural Municipality of Grahamdale to the westerly limit of Fairford Indian Reserve No. 50 on the shoreline of Lake Winnipegosis; thence generally northerly, easterly and westerly along the said limit and the limit of the Rural Municipality of Grahamdale to the easterly limit of the Obushkudayang Indian Reserve; thence northerly and westerly along the limit of said Indian reserve to Provincial Road 513; thence westerly along said road to Martin Avenue; thence southerly along said avenue to 1 Street; thence westerly along said street to Provincial Road 513; thence southwesterly along said road to Ivaniski Road; thence southerly along said road to St. Martin Road; thence easterly along said road to the easterly limit of the Rural Municipality of Grahamdale; thence generally southerly along said limit to the westerly limit of Fairford Indian Reserve No. 50 on the shoreline of Lake Winnipegosis; thence southerly along said limit to the limit of the Rural Municipality of Grahamdale; thence generally southeasterly and easterly along the limit of said rural municipality to the westerly limit of the Rural Municipality of Fisher; thence generally northerly and easterly along the limit of said rural municipality and the northerly limit of the Municipality of Bifrost-Riverton to the westerly shoreline of Washow Bay

la frontière sud de la province du Manitoba; de là vers l'ouest et le nord suivant les frontières sud et ouest de ladite province jusqu'au point de départ;

b) la partie de la ville de Brandon située dans la municipalité rurale d'Elton constituant l'aéroport municipal de Brandon.

Churchill—Keewatinook Aski

(Population : 89 132)
(Carte 1)

Comprend la partie de la province du Manitoba située au nord et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la frontière ouest de la province du Manitoba avec la limite nord de la municipalité de Swan Valley West; de là vers l'est suivant ladite limite nord jusqu'à la limite ouest de la municipalité de Minitonas-Bowsman; de là vers le sud et l'est suivant la limite de ladite municipalité jusqu'à la limite ouest de la partie sud de la municipalité rurale de Mountain; de là généralement vers le sud et l'est suivant la limite de ladite municipalité rurale jusqu'à la limite ouest de la municipalité rurale de Mossey River; de là généralement vers l'est, le nord et le sud suivant la limite de ladite municipalité rurale jusqu'à la limite nord de la municipalité rurale de Lakeshore; de là vers l'est et le sud suivant la limite de ladite municipalité rurale et de la municipalité rurale d'Alonsa (sur la rive du lac Manitoba) jusqu'à la route provinciale n° 68; de là vers le sud-est suivant ladite route jusqu'à la limite ouest de la municipalité de West Interlake; de là généralement vers l'est et le nord suivant la limite de ladite municipalité et la limite de la municipalité rurale de Grahamdale jusqu'à la limite ouest de la réserve indienne de Fairford n° 50 sur la rive du lac Winnipegosis; de là généralement vers le nord, l'est et l'ouest suivant ladite limite et la limite de la municipalité rurale de Grahamdale jusqu'à la limite est de la réserve indienne d'Obushkudayang; de là vers le nord et l'ouest suivant la limite de ladite réserve indienne jusqu'à la route provinciale 513; de là vers l'ouest suivant ladite route jusqu'à l'avenue Martin; de là vers le sud suivant ladite avenue jusqu'à la rue 1; de là vers l'ouest suivant ladite rue jusqu'à la route provinciale 513; de là vers le sud-ouest suivant ladite route jusqu'au chemin Ivaniski; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'au chemin St. Martin; de là vers l'est suivant ledit chemin jusqu'à la limite est de la municipalité rurale de Grahamdale; de là généralement vers le sud suivant ladite limite jusqu'à la limite ouest de la réserve indienne de Fairford n° 50 sur la rive du lac Winnipegosis; de là vers le sud suivant ladite limite jusqu'à la limite de la municipalité rurale de Grahamdale; de là généralement vers le sud-est et l'est suivant la limite de ladite municipalité rurale jusqu'à la limite ouest de la municipalité rurale de Fisher; de là généralement vers le nord et l'est suivant la limite de ladite municipalité rurale et la limite nord de la municipalité de

in Lake Winnipeg; thence generally southwesterly and northeasterly along said shoreline to the northeasterly most point of Anderson Point; thence northeasterly in a straight line across Lake Winnipeg on the easterly shoreline of said lake at latitude 51°26'36"N; thence generally southerly along said shoreline to the northerly limit of the Fort Alexander Indian Reserve No. 3; thence southwesterly in a straight line across Traverse Bay to the intersection of the shoreline with the easterly limit of the Rural Municipality of Alexander; thence generally southerly and easterly along the limit of said rural municipality to the westerly limit of the Town of Powerview-Pine Falls; thence generally northerly and easterly along the limit of said town to the westerly limit of the Rural Municipality of Alexander; thence generally easterly and southerly along the limit of said rural municipality to the northerly limit of Tp 16; thence east along said limit to the eastern boundary of the Province of Manitoba.

Excluding:

(a) Manitou Island and Gunnlaugsson Island in the Lake Manitoba Narrows, belonging to the Rural Municipality of West Interlake; and

(b) that part of the Municipality of Minitonas-Bowsman lying westerly of River Avenue (Provincial Road 366).

Dauphin—Swan River—Neepawa

(Population: 90,662)
(Map 1)

Consists of:

(a) that part of the Province of Manitoba described as follows: commencing at the intersection of the western boundary of the Province of Manitoba with the northerly limit of the Municipality of Swan Valley West; thence easterly along the northerly limit of said municipality to the westerly limit of the Municipality of Minitonas-Bowsman; thence southerly and easterly along the limit of said municipality to the westerly limit of the Rural Municipality of Mountain (South); thence generally southerly and easterly along the limit of said rural municipality to the westerly limit of the Rural Municipality of Mossey River; thence generally easterly, northerly and southerly along the limit of said rural municipality to the northerly limit of the Rural Municipality of Lakeshore; thence easterly, southerly, easterly and generally southerly along the limit of said rural municipality, the easterly limit of the Rural Municipality of Alonsa (on the shoreline of Lake Manitoba) and the easterly limit of the Municipality of WestLake-Gladstone to the northerly limit of the Municipality of North Norfolk; thence southerly along said limit of said municipality to 60 Road North; thence generally

Bifrost-Riverton jusqu'à la rive ouest de la baie Washow du lac Winnipeg; de là généralement vers le sud-ouest et le nord-est suivant ladite rive jusqu'à l'extrémité nord-est de la pointe Anderson; de là vers le nord-est traversant le lac Winnipeg en ligne droite jusqu'à la rive est dudit lac à 51°26'36» de latitude N; de là généralement vers le sud suivant ladite rive jusqu'à la limite nord de la réserve indienne Fort Alexander n° 3; de là vers le sud-ouest traversant la baie Traverse en ligne droite jusqu'à l'intersection de la rive avec la limite est de la municipalité rurale d'Alexander; de là généralement vers le sud et l'est suivant la limite de ladite municipalité rurale jusqu'à la limite ouest de la ville de Powerview-Pine Falls; de là généralement vers le nord et l'est suivant la limite de ladite ville jusqu'à la limite ouest de la municipalité rurale d'Alexander; de là généralement vers l'est et le sud suivant la limite de ladite municipalité rurale jusqu'à la limite nord du Tp 16; de là vers l'est suivant ladite limite jusqu'à la frontière est de la province du Manitoba.

Excluant :

a) l'île Manitou et l'île Gunnlaugsson dans le passage du lac Manitoba appartenant à la municipalité rurale de West Interlake;

b) la partie de la municipalité de Minitonas-Bowsman située à l'ouest de l'avenue River (route provinciale 366).

Dauphin—Swan River—Neepawa

(Population : 90 662)
(Carte 1)

Comprend :

a) la partie de la province du Manitoba décrite comme suit : commençant à l'intersection de la frontière ouest de la province du Manitoba avec la limite nord de la municipalité de Swan Valley West; de là vers l'est suivant la limite nord de ladite municipalité jusqu'à la limite ouest de la municipalité de Minitonas-Bowsman; de là vers le sud et l'est suivant la limite de ladite municipalité jusqu'à la limite ouest de la partie sud de la municipalité rurale de Mountain; de là généralement vers le sud et l'est suivant la limite de ladite municipalité rurale jusqu'à la limite ouest de la municipalité rurale de Mossey River; de là généralement vers l'est, le nord et le sud suivant la limite de ladite municipalité rurale jusqu'à la limite nord de la municipalité rurale de Lakeshore; de là vers l'est, le sud, l'est et généralement vers le sud suivant la limite de ladite municipalité rurale, la limite est de la municipalité rurale d'Alonsa (sur la rive du lac Manitoba) et la limite est de la municipalité de WestLake-Gladstone jusqu'à la limite nord de la municipalité de North Norfolk; de là vers le sud suivant la limite de ladite municipalité jusqu'à la route 60 Nord; de là généralement vers l'est suivant

easterly along said road to 43 Road West; thence southerly along said road to an approximate latitude 49°52'20"N and longitude 98°26'16"W (production of 59 Road North); thence easterly in a straight line to the Assiniboine River to an approximate latitude 49°52'19"N and longitude 98°25'09"W; thence generally northeasterly along said river to the westerly production of 60 Road North from 40 Road West; thence easterly in a straight line along said production to 40 Road West; thence southerly along said road and 240 Road to the northerly limit of the Rural Municipality of Grey; thence westerly along said limit to the easterly limit of the Municipality of Norfolk-Treherne; thence southerly, generally westerly and generally northerly along the easterly, southerly and westerly limit of said municipality to the southerly limit of the Municipality of North Norfolk; thence westerly along said limit to the easterly limit of the Municipality of North Cypress-Langford; thence southerly, westerly, northerly and westerly along the easterly and southerly limit of said municipality to Highway 5; thence northerly along said highway to 56 Road North; thence westerly along said road and its production to 85 Road West; thence northerly along said road to Highway 351; thence generally westerly along said highway to the Trans-Canada Highway (Highway 1); thence westerly and southwesterly along said highway to the southerly limit of the Rural Municipality of Elton; thence generally westerly along said limit and the southerly limit of the Municipality of Riverdale to the easterly boundary of Sioux Valley Dakota Nation Indian Reserve; thence southerly along said boundary and the easterly limit of the Rural Municipality of Wallace-Woodworth to the southerly limit of said rural municipality; thence generally westerly along said limit and the southerly boundary of Sioux Valley Dakota Nation Indian Reserve to the western boundary of the Province of Manitoba; thence north along said boundary to the point of commencement; excluding that part of the City of Brandon located in the Rural Municipality of Elton known as the Brandon Municipal Airport; and

(b) that part of the Municipality of Minitonas-Bowsman lying westerly of River Avenue (Provincial Road 366).

Elmwood—Transcona

(Population: 98,324)
(Map 2)

Consists of:

(a) that part of the City of Winnipeg described as follows: commencing at the intersection of the Red River with the northwesterly production of Oakland Avenue; thence southeasterly along said production and Oakland Avenue to Raleigh Street; thence southwesterly

ladite route jusqu'à la route 43 Ouest; de là vers le sud suivant ladite route jusqu'à environ 49°52'20" de latitude N et 98°26'16" de longitude O (prolongement de la route 59 Nord); de là vers l'est en ligne droite jusqu'à la rivière Assiniboine à environ 49°52'19" de latitude N et 98°25'09" de longitude O; de là généralement vers le nord-est suivant ladite rivière jusqu'au prolongement vers l'ouest de la route 60 Nord à partir de la route 40 Ouest; de là vers l'est en ligne droite suivant ledit prolongement jusqu'à la route 40 Ouest; de là vers le sud suivant ladite route et la route 240 jusqu'à la limite nord de la municipalité rurale de Grey; de là vers l'ouest suivant ladite limite jusqu'à la limite est de la municipalité de Norfolk-Treherne; de là vers le sud, généralement vers l'ouest et généralement vers le nord suivant la limite est, sud et ouest de ladite municipalité jusqu'à la limite sud de la municipalité de North Norfolk; de là vers l'ouest suivant ladite limite jusqu'à la limite est de la municipalité de North Cypress-Langford; de là vers le sud, l'ouest, le nord et l'ouest suivant la limite est et sud de ladite municipalité jusqu'à la route 5; de là vers le nord suivant ladite route jusqu'à la route 56 Nord; de là vers l'ouest suivant ladite route et son prolongement jusqu'à la route 85 Ouest; de là vers le nord suivant ladite route jusqu'à la route 351; de là généralement vers l'ouest suivant ladite route jusqu'à la route Transcanadienne (route 1); de là vers l'ouest et le sud-ouest suivant ladite route jusqu'à la limite sud de la municipalité rurale d'Elton; de là généralement vers l'ouest suivant ladite limite et la limite sud de la municipalité de Riverdale jusqu'à la limite est de la réserve indienne de Sioux Valley Dakota Nation; de là vers le sud suivant ladite limite et la limite est de la municipalité rurale de Wallace-Woodworth jusqu'à la limite sud de ladite municipalité rurale; de là généralement vers l'ouest suivant ladite limite et la limite sud de la réserve indienne de Sioux Valley Dakota Nation jusqu'à la frontière ouest de la province du Manitoba; de là vers le nord suivant ladite frontière jusqu'au point de départ; excluant la partie de la ville de Brandon située dans la municipalité rurale d'Elton constituant l'aéroport municipal de Brandon;

b) la partie de la municipalité de Minitonas-Bowsman située à l'ouest de l'avenue River (route provinciale 366).

Elmwood—Transcona

(Population : 98 324)
(Carte 2)

Comprend :

a) la partie de la ville de Winnipeg décrite comme suit : commençant à l'intersection de la rivière Rouge avec le prolongement vers le nord-ouest de l'avenue Oakland; de là vers le sud-est suivant ledit prolongement et l'avenue Oakland jusqu'à la rue Raleigh; de là vers le

along said street to McLeod Avenue; thence south-easterly along said avenue and Grassie Boulevard to Lagimodiere Boulevard; thence southerly and south-westerly along said boulevard to the Canadian Pacific Railway; thence easterly along said railway to the easterly limit of the City of Winnipeg (Plessis Road); thence easterly, generally southerly, westerly, southerly, westerly and southerly along said city limit to Navin Road; thence westerly along the westerly production of said road to Lagimodiere Boulevard; thence northerly, northwesterly and northerly along said boulevard to the easterly production of Mission Street; thence westerly along said production and Mission Street to the Canadian Pacific Railway; thence northerly, northwesterly and westerly along said railway to the Red River; thence generally northerly along said river to the point of commencement; and

(b) that part of the Rural Municipality of Springfield lying southerly, westerly and northwesterly of a line described as follows: commencing at the intersection of the westerly limit of the Rural Municipality of Springfield and Lagimodiere Boulevard; thence easterly along said boulevard to the Red River Floodway; thence generally southerly and southwesterly along said floodway to the westerly limit of the Rural Municipality of Springfield.

Kildonan—St. Paul

(Population: 93,321)
(Map 2)

Consists of:

(a) the rural municipalities of East St. Paul and West St. Paul; and

(b) that part of the City of Winnipeg lying northeasterly and northerly of a line described as follows: commencing at the intersection of the easterly limit of said city with the Canadian Pacific Railway; thence westerly along said railway to Lagimodiere Boulevard; thence generally northeasterly along said boulevard to Grassie Boulevard; thence westerly and northwesterly along said boulevard and McLeod Avenue to Raleigh Street; thence northeasterly along said street to Oakland Avenue; thence northwesterly along said avenue and its northwest production to the Red River; thence generally southerly along said river to the southeasterly production of McAdam Avenue; thence northwesterly along said production, McAdam Avenue and its

intermittent productions to Main Street; thence southwesterly along said street to Inkster Boulevard; thence northwesterly along said boulevard to McPhillips Street; thence northeasterly along said street to Storie

sud-ouest suivant ladite rue jusqu'à l'avenue McLeod; de là vers le sud-est suivant ladite avenue et le boulevard Grassie jusqu'au boulevard Lagimodière; de là vers le sud et le sud-ouest suivant ledit boulevard jusqu'à la voie ferrée du Canadien Pacifique; de là vers l'est suivant ladite voie ferrée jusqu'à la limite est de la ville de Winnipeg (chemin Plessis); de là vers l'est, généralement le sud, l'ouest, le sud, l'ouest et le sud suivant ladite limite de la ville jusqu'au chemin Navin; de là vers l'ouest suivant le prolongement vers l'ouest dudit chemin jusqu'au boulevard Lagimodière; de là vers le nord, le nord-ouest et le nord suivant ledit boulevard jusqu'au prolongement vers l'est de la rue Mission; de là vers l'ouest suivant ledit prolongement et la rue Mission jusqu'à la voie ferrée du Canadien Pacifique; de là vers le nord, le nord-ouest et l'ouest suivant ladite voie ferrée jusqu'à la rivière Rouge; de là généralement vers le nord suivant ladite rivière jusqu'au point de départ;

b) la partie de la municipalité rurale de Springfield située au sud, à l'ouest et au nord-ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest de la municipalité rurale de Springfield avec le boulevard Lagimodière; de là vers l'est suivant ledit boulevard jusqu'au canal de dérivation de la rivière Rouge; de là généralement vers le sud et le sud-ouest suivant ledit canal de dérivation jusqu'à la limite ouest de la municipalité rurale de Springfield.

Kildonan—St. Paul

(Population : 93 321)
(Carte 2)

Comprend :

a) les municipalités rurales d'East St. Paul et de West St. Paul;

b) la partie de la ville de Winnipeg située au nord-est et au nord d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite est de ladite ville avec de la voie ferrée du Canadien Pacifique; de là vers l'ouest suivant ladite voie ferrée jusqu'au boulevard Lagimodière; de là généralement vers le nord-est suivant ledit boulevard jusqu'au boulevard Grassie; de là vers l'ouest et le nord-ouest suivant ledit boulevard et l'avenue McLeod jusqu'à la rue Raleigh; de là vers le nord-est suivant ladite rue jusqu'à l'avenue Oakland; de là vers le nord-ouest suivant ladite avenue et son prolongement vers le nord-ouest jusqu'à la rivière Rouge; de là généralement vers le sud suivant ladite rivière jusqu'au prolongement vers le sud-est de l'avenue McAdam; de là vers le nord-ouest suivant ledit prolongement, l'avenue McAdam et ses prolongements intermittents jusqu'à la rue Main; de là vers le sud-ouest suivant ladite rue jusqu'au boulevard Inkster; de là vers le nord-ouest suivant ledit boulevard jusqu'à la rue McPhillips; de là vers le

Road; thence northwesterly along said road to Pipeline Road; thence northerly along said road to the westerly limit of the City of Winnipeg (near Mollard Road).

Portage—Lisgar

(Population: 100,441)
(Map 1)

Consists of that part of the Province of Manitoba described as follows: commencing at the intersection of the southern boundary of said province with the westerly limit of the Rural Municipality of Stanley; thence generally northerly along said limit to the southerly limit of the Rural Municipality of Thompson; thence westerly and northerly along the southerly and westerly limit of said rural municipality to the southerly limit of the Rural Municipality of Dufferin; thence generally northerly along the westerly limit of said rural municipality and the westerly limit of the Rural Municipality of Grey to the southerly limit of the Rural Municipality of Portage la Prairie; thence easterly along said limit to 240 Road; thence northerly along said road and 40 Road West to 60 Road North; thence westerly along the production of said road to the Assiniboine River; thence generally southwestwardly along said river to approximate latitude 49°52'19"N and longitude 98°25'09"W; thence westerly in a straight line to 43 Road West at approximate latitude 49°52'20"N and longitude 98°26'16"W (also being the production of 59 Road North); thence northerly along said road to 60 Road North; thence generally westerly along said road to the westerly limit of the Rural Municipality of Portage la Prairie (being also the easterly limit of the Municipality of North Norfolk); thence generally northerly and generally easterly along the westerly and northerly limit (Lake Manitoba) of said rural municipality and the northwesterly limit (Lake Manitoba) of the Rural Municipality of Woodlands to the northerly limit of said rural municipality; thence easterly, generally northerly, easterly, southerly and generally westerly along the northerly, easterly and southerly limit of the Rural Municipality of Woodlands to the easterly limit of the Rural Municipality of Portage la Prairie; thence southerly along the easterly limit of said rural municipality to the easterly production of 430 Road; thence westerly along said production to 22 Road West; thence southerly along said road to the Trans-Canada Highway (Highway 1); thence southeasterly along said highway to the easterly limit of the Rural Municipality of Portage la Prairie; thence generally southerly along said limit to the northerly limit of the Rural Municipality of Grey; thence easterly along said limit to the westerly limit of the Rural Municipality of Macdonald; thence generally easterly and generally southerly along the northerly and easterly limit of said rural municipality to the northerly limit of the Rural Municipality of Morris; thence easterly along said limit to the westerly limit of the Rural Municipality of De Salaberry; thence

nord-est suivant ladite rue jusqu'au chemin Storie; de là vers le nord-ouest suivant ledit chemin jusqu'au chemin Pipeline; de là vers le nord suivant ledit chemin et la limite ouest de la ville de Winnipeg (près du chemin Mollard).

Portage—Lisgar

(Population : 100 441)
(Carte 1)

Comprend la partie de la province du Manitoba décrite comme suit : commençant à l'intersection de la frontière sud de ladite province avec la limite ouest de la municipalité rurale de Stanley; de là généralement vers le nord suivant ladite limite jusqu'à la limite sud de la municipalité rurale de Thompson; de là vers l'ouest et le nord suivant la limite sud et ouest de ladite municipalité rurale jusqu'à la limite sud de la municipalité rurale de Dufferin; de là généralement vers le nord suivant la limite ouest de ladite municipalité rurale et la limite ouest de la municipalité rurale de Grey jusqu'à la limite sud de la municipalité rurale de Portage la Prairie; de là vers l'est suivant ladite limite jusqu'à la route 240; de là vers le nord suivant ladite route et la route 40 Ouest jusqu'à la route 60 Nord; de là vers l'ouest suivant le prolongement de ladite route jusqu'à la rivière Assiniboine; de là généralement vers le sud-ouest suivant ladite rivière jusqu'à environ 49°52'19" de latitude N et 98°25'09" de longitude O; de là vers l'ouest en ligne droite jusqu'à la route 43 Ouest à environ 49°52'20" de latitude N et 98°26'16" de longitude O (également le prolongement de la route 59 Nord); de là vers le nord suivant ladite route jusqu'à la route 60 Nord; de là généralement vers l'ouest suivant ladite route jusqu'à la limite ouest de la municipalité rurale de Portage la Prairie (également la limite est de la municipalité de North Norfolk); de là généralement vers le nord et généralement vers l'est suivant la limite ouest et nord (lac Manitoba) de ladite municipalité rurale et la limite nord-ouest (lac Manitoba) de la municipalité rurale de Woodlands jusqu'à la limite nord de ladite municipalité rurale; de là vers l'est, généralement le nord, l'est, le sud et généralement l'ouest suivant la limite nord, est et sud de la municipalité rurale de Woodlands jusqu'à la limite est de la municipalité rurale de Portage la Prairie; de là vers le sud suivant la limite est de ladite municipalité rurale jusqu'au prolongement vers l'est de la route 430; de là vers l'ouest suivant ledit prolongement jusqu'à la route 22 Ouest; de là vers le sud suivant ladite route jusqu'à la route Transcanadienne (route 1); de là vers le sud-est suivant ladite route jusqu'à la limite est de la municipalité rurale de Portage la Prairie; de là généralement vers le sud suivant ladite limite jusqu'à la limite nord de la municipalité rurale de Grey; de là vers l'est suivant ladite limite jusqu'à la limite ouest de la municipalité rurale de Macdonald; de là généralement vers l'est et généralement vers le sud suivant la limite nord et est de ladite municipalité rurale jusqu'à la limite nord de la municipalité rurale de Morris; de là vers l'est suivant

easterly, southerly, easterly and generally southerly along the northerly and easterly limits of said rural municipality to the northerly limit of the Municipality of Emerson-Franklin; thence southerly along the easterly limit of said municipality to the southern boundary of the Province of Manitoba; thence west along said boundary to the point of commencement.

Provencher

(Population: 97,650)
(Map 1)

Consists of that part of the Province of Manitoba described as follows: commencing at the intersection of the southern boundary of said province with the westerly limit of the Rural Municipality of Stuartburn; thence generally northerly along said limit to the southerly limit of the Rural Municipality of Hanover; thence northerly, westerly, northerly and westerly along the limit of said rural municipality to the easterly limit of the Rural Municipality of Ritchot; thence westerly, generally northerly and generally northeasterly along the southerly, westerly and northerly limits of said rural municipality to the westerly limit of the Rural Municipality of Springfield; thence northerly along said limit to the Red River Floodway at approximate latitude 49°47'56"N and longitude 97°01'35"W; thence northeasterly and generally northerly along said floodway to Lagimodiere Boulevard (Highway 59); thence westerly along said boulevard to the westerly limit of the Rural Municipality of Springfield; thence northerly, easterly, northerly, generally northeasterly, easterly, southerly and easterly along the westerly and northerly limits of said rural municipality to the westerly limit of the Rural Municipality of Reynolds; thence northerly, easterly, southerly, easterly and northerly along the westerly and northerly limit of said rural municipality, the easterly limit of the Rural Municipality of Whitemouth and the easterly limit of the Local Government District of Pinawa to the southerly limit of the Rural Municipality of Lac du Bonnet (on Eleanor Lake); thence northerly along the easterly limit of said rural municipality to the southerly limit of the Rural Municipality of Alexander; thence easterly and generally northerly along the southerly and easterly limits of said rural municipality to the northerly limit of Tp 16; thence east along said limit to the eastern boundary of the Province of Manitoba; thence south and west along the eastern and southern boundaries of said province to the point of commencement.

St. Boniface—St. Vital

(Population: 98,751)
(Map 2)

Consists of that part of the City of Winnipeg described as follows: commencing at the intersection of the Red River with the Canadian Pacific Railway (near Elmwood Road);

ladite limite jusqu'à la limite ouest de la municipalité rurale de De Salaberry; de là vers l'est, le sud, l'est et généralement le sud suivant les limites nord et est de ladite municipalité rurale jusqu'à la limite nord de la municipalité rurale d'Emerson-Franklin; de là vers le sud suivant la limite est de ladite municipalité jusqu'à la frontière sud de la province du Manitoba; de là vers l'ouest suivant ladite frontière jusqu'au point de départ.

Provencher

(Population : 97 650)
(Carte 1)

Comprend la partie de la province du Manitoba décrite comme suit : commençant à l'intersection de la frontière sud de ladite province avec la limite ouest de la municipalité rurale de Stuartburn; de là généralement vers le nord suivant ladite limite jusqu'à la limite sud de la municipalité rurale de Hanover; de là vers le nord, l'ouest, le nord et l'ouest suivant la limite de ladite municipalité rurale jusqu'à la limite est de la municipalité rurale de Ritchot; de là vers l'ouest, généralement vers le nord et généralement vers le nord-est suivant les limites sud, ouest et nord de ladite municipalité rurale jusqu'à la limite ouest de la municipalité rurale de Springfield; de là vers le nord suivant ladite limite jusqu'au canal de dérivation de la rivière Rouge à environ 49°47'56" de latitude N et 97°01'35" de longitude O; de là vers le nord-est et généralement vers le nord suivant ledit canal de dérivation jusqu'au boulevard Lagimodière (route 59); de là vers l'ouest suivant ledit boulevard jusqu'à la limite ouest de la municipalité rurale de Springfield; de là vers le nord, l'est, le nord, généralement vers le nord-est, l'est, le sud et l'est suivant les limites ouest et nord de ladite municipalité rurale jusqu'à la limite ouest de la municipalité rurale de Reynolds; de là vers le nord, l'est, le sud, l'est et le nord suivant les limites ouest et nord de ladite municipalité rurale, la limite est de la municipalité rurale de Whitemouth et la limite est du district d'administration locale de Pinawa jusqu'à la limite sud de la municipalité rurale de Lac-du-Bonnet (en bordure du lac Eleanor); de là vers le nord suivant la limite est de ladite municipalité rurale jusqu'à la limite sud de la municipalité rurale d'Alexander; de là vers l'est et généralement vers le nord suivant les limites sud et est de ladite municipalité rurale jusqu'à la limite nord du Tp 16; de là vers l'est suivant ladite limite jusqu'à la frontière est de la province du Manitoba; de là vers le sud et l'ouest suivant les frontières est et sud de ladite province jusqu'au point de départ.

Saint-Boniface—Saint-Vital

(Population : 98 751)
(Carte 2)

Comprend la partie de la ville de Winnipeg décrite comme suit : commençant à l'intersection de la rivière Rouge avec la voie ferrée du Canadien Pacifique (près du chemin

thence easterly, southeasterly and southerly along said railway to Mission Street; thence easterly along said street and its easterly production to Lagimodiere Boulevard; thence southerly, southeasterly and southerly along said boulevard to the westerly production of Navin Road at approximate latitude 49°50'29"N and longitude 97°02'58"W; thence easterly along said production to the easterly limit of the City of Winnipeg; thence southerly, westerly and southwesterly along said limit to the Seine River; thence southwesterly in a straight line to a point on Four Mile Road at approximate latitude 49°47'22"N and longitude 97°03'20"W; thence southwesterly along said road to St. Anne's Road; thence northwesterly along said road to Bishop Grandin Boulevard; thence southwesterly along said boulevard to St. Mary's Road; thence southerly along said road to River Road; thence southwesterly along said road to a point at approximate latitude 49°49'05"N and longitude 97°07'10"W; thence southeasterly in a straight line to a point at approximate latitude 49°49'03"N and longitude 97°07'09"W; thence southerly in a straight line to the Red River at approximate latitude 49°48'59"N and longitude 97°07'08"W; thence generally northerly along said river to the point of commencement.

Selkirk—Interlake—Eastman

(Population: 97,682)
(Map 1)

Consists of:

(a) the rural municipalities of: Alexander, Armstrong, Bifrost-Riverton, Brokenhead, Coldwell, Fisher, Gimli, Lac du Bonnet, Rockwood, Rosser, St. Andrews, St. Clements, St. Laurent, Victoria Beach, West Interlake and Whitemouth;

(b) the Rural Municipality of Grahamdale, excluding that part described as follows: commencing at the intersection of the westerly limit of the Obushkudayang Indian Reserve with Provincial Road 513; thence westerly along said road to Martin Avenue; thence southerly along said avenue to 1 Street; thence westerly along said street to Provincial Road 513; thence southwesterly along said road to Ivaniski Road; thence southerly along said road to St. Martin Road; thence easterly along said road to the easterly limit of the Rural Municipality of Grahamdale; thence generally northerly and easterly along the limit of said rural municipality to the southerly limit of the Obushkudayang Indian Reserve; thence generally westerly along the limit of said reserve to the point of commencement;

(c) the Local Government District of Pinawa;

Elmwood); de là vers l'est, le sud-est et le sud suivant ladite voie ferrée jusqu'à la rue Mission; de là vers l'est suivant ladite rue et son prolongement vers l'est jusqu'au boulevard Lagimodière; de là vers le sud, le sud-est et le sud suivant ledit boulevard jusqu'au prolongement ouest du chemin Navin situé à environ 49°50'29" de latitude N et 97°02'58" de longitude O; de là vers l'est suivant ledit prolongement jusqu'à la limite est de la ville de Winnipeg; de là vers le sud, l'ouest et le sud-ouest suivant ladite limite jusqu'à la rivière Seine; de là vers le sud-ouest en ligne droite jusqu'à un point sur le chemin Four Mile situé à 49°47'22" de latitude N et 97°03'20" de longitude O; de là vers le sud-ouest suivant ledit chemin jusqu'au chemin St. Anne's; de là vers le nord-ouest suivant ledit chemin jusqu'au boulevard Bishop Grandin; de là vers le sud-ouest suivant ledit boulevard jusqu'au chemin St. Mary's; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'au chemin River; de là vers le sud-ouest suivant ledit chemin jusqu'à un point situé à environ 49°49'05" de latitude N et 97°07'10" de longitude O; de là vers le sud-est en ligne droite jusqu'à un point situé à 49°49'03" de latitude N et 97°07'09" de longitude O; de là vers le sud en ligne droite jusqu'à la rivière Rouge à environ 49°48'59" de latitude N et 97°07'08" de longitude O; de là généralement vers le nord suivant ladite rivière jusqu'au point de départ.

Selkirk—Interlake—Eastman

(Population : 97 682)
(Carte 1)

Comprend :

a) les municipalités rurales de : Alexander, Armstrong, Bifrost-Riverton, Brokenhead, Coldwell, Fisher, Gimli, Lac-du-Bonnet, Rockwood, Rosser, St. Andrews, St. Clements, St. Laurent, Victoria Beach, West Interlake et Whitemouth;

b) la municipalité rurale de Grahamdale, excluant la partie décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest de la réserve indienne d'Obushkudayang avec la route provinciale 513; de là vers l'ouest suivant ladite route jusqu'à l'avenue Martin; de là vers le sud suivant ladite avenue jusqu'à la 1^{re} Rue; de là vers l'ouest suivant ladite rue jusqu'à la route provinciale 513; de là vers le sud-ouest suivant ladite route jusqu'au chemin Ivaniski; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'au chemin St. Martin; de là vers l'est suivant ledit chemin jusqu'à la limite est de la municipalité rurale de Grahamdale; de là généralement vers le nord et l'est suivant la limite de ladite municipalité rurale jusqu'à la limite sud de la réserve indienne d'Obushkudayang; de là généralement vers l'ouest suivant la limite de ladite réserve jusqu'au point de départ;

c) le district d'administration locale de Pinawa;

(d) the City of Selkirk; the towns of Arborg, Beausejour, Lac du Bonnet, Powerview–Pine Falls, Stonewall, Teulon and Winnipeg Beach; the Village of Dunnottar;

(e) the Indian reserves of Brokenhead No. 4 and Dog Creek No. 46;

(f) that part of the Province of Manitoba described as follows: commencing at the intersection of the easterly limit of the Rural Municipality of Bifrost-Riverton with the southerly shoreline of Washow Bay in Lake Winnipeg; thence generally northeasterly along said shoreline to the northeasternmost point of Anderson Point; thence northeasterly in a straight line across Lake Winnipeg to the easterly shoreline of said lake at latitude 51°26'36"N; thence generally southerly along said shoreline to the northerly limit of Fort Alexander Indian Reserve No. 3; thence southwesterly in a straight line across Traverse Bay to the intersection of the shoreline with the easterly limit of the Rural Municipality of Alexander; thence generally westerly and northerly along the shoreline of Lake Winnipeg to the southerly limit of the Rural Municipality of Bifrost-Riverton at approximate latitude 51°07'36"N; thence westerly and northerly along the limit of said rural municipality to the point of commencement; and

(g) Manitou Island and Gunnlaugsson Island in the Lake Manitoba Narrows, belonging to the Rural Municipality of West Interlake.

Winnipeg Centre

(Population: 96,951)
(Map 2)

Consists of that part of the City of Winnipeg described as follows: commencing at the intersection of the Red River with the Assiniboine River; thence generally westerly along the Assiniboine River to the southerly production of Ferry Road; thence northerly along said production and Ferry Road and its intermittent production to latitude 49°53'59"N; thence easterly in a straight line to a point at latitude 49°53'59"N and longitude 97°12'47"W; thence northerly in a straight line to Wellington Avenue at longitude 97°12'48"W; thence generally easterly along said avenue to the southerly production of Sherwin Road; thence northerly along said production and Sherwin Road to Dublin Avenue; thence westerly along the westerly production of said avenue to the southerly production of Airport Road; thence northerly along said production and Airport Road to Notre Dame Avenue; thence westerly along said avenue to the westerly limit of the City of Winnipeg (Brookside Boulevard); thence northerly along said limit to the main line of the Canadian Pacific Railway; thence southeasterly along said railway to Arlington Street; thence northeasterly along said street to Burrows Avenue; thence southeasterly along said avenue and its

d) la ville de Selkirk; les villes de : Arborg, Beauséjour, Lac-du-Bonnet, Powerview-Pine Falls, Stonewall, Teulon et Winnipeg Beach; le village de Dunnottar;

e) les réserves indiennes de Brokenhead n° 4 et Dog Creek n° 46;

f) la partie de la province du Manitoba décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite est de la municipalité rurale de Bifrost-Riverton avec la rive sud de la baie Washow du lac Winnipeg; de là généralement vers le nord-est suivant ladite rive jusqu'au point le plus au nord-est de la pointe Anderson; de là vers le nord-est traversant le lac Winnipeg en ligne droite jusqu'à la rive est dudit lac à 51°26'36" de latitude N; de là généralement vers le sud suivant ladite rive jusqu'à la limite nord de la réserve indienne de Fort Alexander n° 3; de là vers le sud-ouest traversant la baie Traverse en ligne droite jusqu'à l'intersection de la rive avec la limite est de la municipalité rurale d'Alexander; de là généralement vers l'ouest et le nord suivant ladite rive du lac Winnipeg jusqu'à la limite sud de la municipalité rurale de Bifrost-Riverton à environ 51°07'36" de latitude N; de là vers l'ouest et le nord suivant la limite de ladite municipalité rurale jusqu'au point de départ;

g) l'île Manitou et l'île Gunnlaugsson dans le passage du lac Manitoba, faisant partie de la municipalité rurale de West Interlake.

Winnipeg-Centre

(Population : 96 951)
(Carte 2)

Comprend la partie de la ville de Winnipeg décrite comme suit : commençant à l'intersection de la rivière Rouge avec la rivière Assiniboine; de là généralement vers l'ouest suivant la rivière Assiniboine jusqu'au prolongement vers le sud du chemin Ferry; de là vers le nord suivant ledit prolongement et le chemin Ferry ainsi que son prolongement intermittent jusqu'à 49°53'59" de latitude N; de là vers l'est en ligne droite jusqu'à un point situé à 49°53'59" de latitude N et 97°12'47" de longitude O; de là vers le nord en ligne droite jusqu'à l'avenue Wellington à 97°12'48" de longitude O ; de là généralement vers l'est suivant ladite avenue jusqu'au prolongement vers le sud du chemin Sherwin; de là vers le nord suivant ledit prolongement et le chemin Sherwin jusqu'à l'avenue Dublin; de là vers l'ouest suivant le prolongement vers l'ouest de ladite avenue jusqu'au prolongement vers le sud du chemin Airport; de là vers le nord suivant ledit prolongement et le chemin Airport jusqu'à l'avenue Notre Dame; de là vers l'ouest suivant ladite avenue jusqu'à la limite ouest de la ville de Winnipeg (boulevard Brookside); de là vers le nord suivant ladite limite jusqu'à la ligne principale de la voie ferrée du Canadien Pacifique; de là vers le sud-est suivant

production to the Red River; thence generally southerly along said river to the point of commencement.

Winnipeg North

(Population: 95,082)
(Map 2)

Consists of that part of the City of Winnipeg described as follows: commencing at the intersection of the northerly limit of said city with Pipeline Road; thence southerly along said road to Storie Road; thence southeasterly along said road to McPhillips Street; thence southwesterly along said street to Inkster Boulevard; thence southeasterly along said boulevard to Main Street; thence northerly along said street to McAdam Avenue; thence southeasterly along said avenue and its intermittent productions to the Red River; thence generally southwesterly along said river to the southeasterly production of Burrows Avenue; thence northwesterly along said production and Burrows Avenue to Arlington Street; thence southwesterly along said street to the main line of the Canadian Pacific Railway; thence northwesterly along said railway to the westerly limit of the City of Winnipeg (Brookside Boulevard); thence northerly and easterly along the westerly and northerly limits of said city to the point of commencement.

Winnipeg South

(Population: 95,515)
(Map 2)

Consists of that part of the City of Winnipeg lying westerly and southerly of a line described as follows: commencing at the intersection of the Seine River with the easterly limit of said city; thence southwesterly in a straight line to a point on Four Mile Road at approximate latitude 49°47'22"N and longitude 97°03'20"W; thence southwesterly along said road to St. Anne's Road; thence northwesterly along said road to Bishop Grandin Boulevard; thence southwesterly along said boulevard to St. Mary's Road; thence southerly along said road to River Road; thence southwesterly along said road to a point at approximate latitude 49°49'05"N and longitude 97°07'10"W; thence southeasterly in a straight line to a point at approximate latitude 49°49'03"N and longitude 97°07'09"W; thence southerly in a straight line to the Red River at approximate latitude 49°48'59"N and longitude 97°07'08"W; thence westerly and northerly along said river to Bishop Grandin Boulevard; thence generally southwesterly along said boulevard to the northbound lane of Kenaston Boulevard; thence generally southerly along said boulevard to Bison Drive; thence southwesterly along said drive to Appleford Gate; thence southerly along

ladite voie ferrée jusqu'à la rue Arlington; de là vers le nord-est suivant ladite rue jusqu'à l'avenue Burrows; de là vers le sud-est suivant ladite avenue et son prolongement jusqu'à la rivière Rouge; de là généralement vers le sud suivant ladite rivière jusqu'au point de départ.

Winnipeg-Nord

(Population : 95 082)
(Carte 2)

Comprend la partie de la ville de Winnipeg décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite nord de ladite ville avec le chemin Pipeline; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'au chemin Storie; de là vers le sud-est suivant ledit chemin jusqu'à la rue McPhillips; de là vers le sud-ouest suivant ladite rue jusqu'au boulevard Inkster; de là vers le sud-est suivant ledit boulevard jusqu'à la rue Main; de là vers le nord suivant ladite rue jusqu'à l'avenue McAdam; de là vers le sud-est suivant ladite avenue et son prolongement intermittent jusqu'à la rivière Rouge; de là généralement vers le sud-ouest suivant ladite rivière jusqu'au prolongement vers le sud-est de l'avenue Burrows; de là vers le nord-ouest suivant ledit prolongement et l'avenue Burrows jusqu'à la rue Arlington; de là vers le sud-ouest suivant ladite rue jusqu'à la ligne principale de la voie ferrée du Canadien Pacifique; de là vers le nord-ouest suivant ladite voie ferrée jusqu'à la limite ouest de la ville de Winnipeg (boulevard Brookside); de là vers le nord et l'est suivant les limites ouest et nord de ladite ville jusqu'au point de départ.

Winnipeg-Sud

(Population : 95 515)
(Carte 2)

Comprend la partie de la ville de Winnipeg située à l'ouest et au sud d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la rivière Seine avec la limite est de ladite ville; de là vers le sud-ouest en ligne droite jusqu'à un point sur le chemin Four Mile situé à 49°47'22" de latitude N et 97°03'20" de longitude O; de là vers le sud-ouest suivant ledit chemin jusqu'au chemin St. Anne's; de là vers le nord-ouest suivant ledit chemin jusqu'au boulevard Bishop Grandin; de là vers le sud-ouest suivant ledit boulevard jusqu'au chemin St. Mary's; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'au chemin River; de là vers le sud-ouest suivant ledit chemin jusqu'à un point situé à environ 49°49'05" de latitude N et 97°07'10" de longitude O; de là vers le sud-est en ligne droite jusqu'à un point situé à 49°49'03" de latitude N et 97°07'09" de longitude O; de là vers le sud en ligne droite jusqu'à la rivière Rouge à environ 49°48'59" de latitude N et 97°07'08" de longitude O; de là vers l'ouest et le nord suivant ladite rivière jusqu'au boulevard Bishop Grandin; de là généralement vers le sud-ouest suivant ledit boulevard jusqu'à la voie en direction nord du boulevard Kenaston; de là généralement vers le sud suivant ledit boulevard jusqu'à la

said road to a point at approximate latitude 49°47'22"N and longitude 97°12'38"W; thence westerly in a straight line to a point at approximate latitude 49°47'22"N and longitude 97°12'43"W; thence southerly in a straight line to a point at approximate latitude 49°47'19"N and longitude 97°12'44"W; thence westerly in a straight line to the westerly limit of the City of Winnipeg (Brady Road) at approximate latitude 49°47'19"N and longitude 97°12'50"W.

Winnipeg South Centre

(Population: 100,160)
(Map 2)

Consists of that part of the City of Winnipeg described as follows: commencing at the intersection of the Assiniboine River and Kenaston Boulevard (at St James Bridge); thence southerly along said boulevard to the easterly production of Wilkes Avenue; thence westerly along said production and Wilkes Avenue to McCreary Road; thence southerly along said road to the southerly limit of the City of Winnipeg (Wyper Road); thence generally easterly, southerly, easterly and southerly along the southerly and westerly limits of said city to a point at approximate latitude 49°47'19"N and longitude 97°12'50"W; thence easterly in a straight line to a point at approximate latitude 49°47'19"N and longitude 97°12'44"W; thence northerly in a straight line to a point at approximate latitude 49°47'22"N and longitude 97°12'43"W; thence easterly in a straight line to Appleford Gate at approximate latitude 49°47'22"N and longitude 97°12'38"W; thence northerly along said road to Bison Drive; thence generally northeasterly along said drive to the northbound lane of Kenaston Boulevard; thence generally northerly along said boulevard to Bishop Grandin Boulevard; thence generally northeasterly along said boulevard to the Red River; thence generally northerly along said river to the Assiniboine River; thence generally westerly along said river to the point of commencement.

Winnipeg West

(Population: 97,677)
(Map 1 and 2)

Consists of:

- (a) the rural municipalities of Cartier, Headingley and St. François Xavier;
- (b) that part of the Rural Municipality of Portage la Prairie lying northerly, easterly and southerly of a line described as follows: commencing at the intersection of the easterly limit of said rural municipality and the

promenade Bison; de là vers le sud-ouest suivant ladite promenade jusqu'à Appleford Gate; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à un point situé à environ 49°47'22" de latitude N et 97°12'38" de longitude O; de là vers l'ouest en ligne droite jusqu'à un point situé à environ 49°47'22" de latitude N et 97°12'43" de longitude O; de là vers le sud en ligne droite jusqu'à un point situé à environ 49°47'19" de latitude N et 97°12'44" de longitude O; de là vers l'ouest en ligne droite jusqu'à la limite ouest de la ville de Winnipeg (chemin Brady) à environ 49°47'19" de latitude N et 97°12'50" de longitude O.

Winnipeg-Centre-Sud

(Population : 100 160)
(Carte 2)

Comprend la partie de la ville de Winnipeg décrite comme suit : commençant à l'intersection de la rivière Assiniboine avec le boulevard Kenaston (au pont St. James); de là vers le sud suivant ledit boulevard jusqu'au prolongement vers l'est de l'avenue Wilkes; de là vers l'ouest suivant ledit prolongement et l'avenue Wilkes jusqu'au chemin McCreary; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à la limite sud de la ville de Winnipeg (chemin Wyper); de là généralement vers l'est, le sud, l'est et le sud suivant les limites sud et ouest de ladite ville jusqu'à un point situé à environ 49°47'19" de latitude N et 97°12'50" de longitude O; de là vers l'est en ligne droite jusqu'à un point situé à environ 49°47'19" de latitude N et 97°12'44" de longitude O; de là vers le nord en ligne droite jusqu'à un point situé à environ 49°47'22" de latitude N et 97°12'43" de longitude O; de là vers l'est en ligne droite jusqu'à Appleford Gate situé à environ 49°47'22" de latitude N et 97°12'38" de longitude O; de là vers le nord suivant ledit chemin jusqu'à la promenade Bison; de là généralement vers le nord-est suivant ladite promenade jusqu'à la voie en direction nord du boulevard Kenaston; de là généralement vers le nord suivant ledit boulevard jusqu'au boulevard Bishop Grandin; de là généralement vers le nord-est suivant ledit boulevard jusqu'à la rivière Rouge; de là généralement vers le nord suivant ladite rivière jusqu'à la rivière Assiniboine; de là généralement vers l'ouest suivant ladite rivière jusqu'au point de départ.

Winnipeg-Ouest

(Population : 97 677)
(Carte 1 et 2)

Comprend :

- a) les municipalités rurales de : Cartier, Headingley et Saint-François-Xavier;
- b) la partie de la municipalité rurale de Portage la Prairie située au nord, à l'est et au sud d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite est de ladite municipalité rurale avec la route

Trans-Canada Highway (Highway 1); thence westerly along said highway to 22 Road West; thence northerly along said road to 430 Road; thence easterly along the easterly production of said road to the easterly limit of the Rural Municipality of Portage la Prairie; and

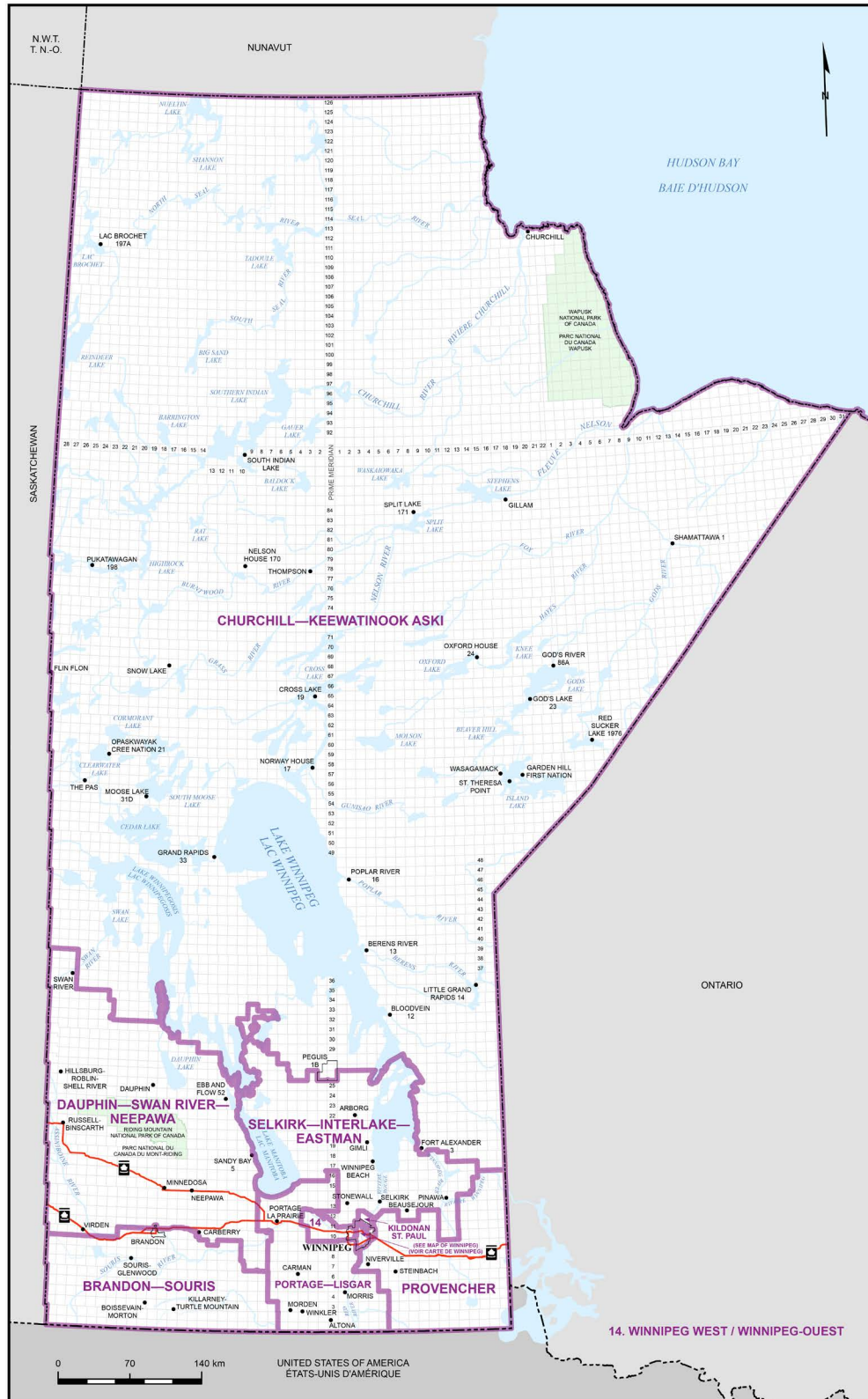
(c) that part of the City of Winnipeg lying westerly of a line described as follows: commencing at the intersection of the westerly limit of said city (Brookside Boulevard) and Notre Dame Avenue; thence easterly along said avenue to Airport Road; thence generally southerly along said road and its production to the westerly production of Dublin Avenue; thence easterly along said avenue to Sherwin Road; thence southerly along said road and its production to Wellington Avenue; thence generally westerly along said avenue to a point at approximate latitude 49°54'06"N and longitude 97°12'48"W; thence southerly in a straight line to a point at approximate latitude 49°53'59"N and longitude 97°12'47"W; thence westerly in a straight line to the northerly production of Ferry Road at latitude 49°53'59"N; thence southerly along said road and its intermittent productions to the Assiniboine River; thence generally easterly along said river to Kenaston Boulevard (at St James Bridge); thence southerly along said boulevard to a point at approximate latitude 49°50'49"N and longitude 97°12'28"W; thence westerly in a straight line to a point at approximate latitude 49°50'49"N and longitude 97°12'42"W; thence westerly in a straight line to McCreary Road; thence southerly along said road to the southerly limit of the City of Winnipeg (Wyper Road).

Transcanadienne (route 1); de là vers l'ouest suivant ladite route jusqu'à la route 22 Ouest; de là vers le nord suivant ladite route jusqu'à la route 430; de là vers l'est suivant le prolongement vers l'est de ladite route jusqu'à la limite est de la municipalité rurale de Portage la Prairie;

c) la partie de la ville de Winnipeg située à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite ouest de ladite ville (boulevard Brookside) avec l'avenue Notre Dame; de là vers l'est suivant ladite avenue jusqu'au chemin Airport; de là généralement vers le sud suivant ledit chemin et son prolongement jusqu'au prolongement vers l'ouest de l'avenue Dublin; de là vers l'est suivant ladite avenue jusqu'au chemin Sherwin; de là vers le sud suivant ledit chemin et son prolongement jusqu'à l'avenue Wellington; de là généralement vers l'ouest suivant ladite avenue jusqu'à un point situé à environ 49°54'06" de latitude N et 97°12'48" de longitude O; de là vers le sud en ligne droite jusqu'à un point situé à environ 49°53'59" de latitude N et 97°12'47" de longitude O; de là vers l'ouest en ligne droite jusqu'au prolongement vers le nord du chemin Ferry à 49°53'59" de latitude N ; de là vers le sud suivant ledit chemin et son prolongement intermittent jusqu'à la rivière Assiniboine; de là généralement vers l'est suivant ladite rivière jusqu'au boulevard Kenaston (au pont St. James); de là vers le sud suivant ledit boulevard jusqu'à un point situé à environ 49°50'49" de latitude N et 97°12'28" de longitude O; de là vers l'ouest en ligne droite jusqu'à un point situé à environ 49°50'49" de latitude N et 97°12'42" de longitude O; de là vers l'ouest en ligne droite jusqu'au chemin McCreary; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à la limite sud de la ville de Winnipeg (chemin Wyper).

Map 1 – Manitoba

Carte 1 – Manitoba



Carte 2 – Ville de Winnipeg

Map 2 – City of Winnipeg

