

# Canada Gazette

## Part I



# Gazette du Canada

## Partie I

OTTAWA, SATURDAY, FEBRUARY 19, 2022

OTTAWA, LE SAMEDI 19 FÉVRIER 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](mailto: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<sup>er</sup> 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<sup>e</sup> 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](mailto:TPSGC.QuestionsLO-OLQueries.PWGSC@tpsgc-pwgsc.gc.ca).

**TABLE OF CONTENTS**

<b>Government notices</b> .....	701
Appointment opportunities .....	709
<b>Parliament</b>	
House of Commons .....	711
<b>Commissions</b> .....	712
(agencies, boards and commissions)	
<b>Miscellaneous notices</b> .....	714
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
<b>Proposed regulations</b> .....	716
(including amendments to existing regulations)	
<b>Index</b> .....	748

**TABLE DES MATIÈRES**

<b>Avis du gouvernement</b> .....	701
Possibilités de nominations .....	709
<b>Parlement</b>	
Chambre des communes .....	711
<b>Commissions</b> .....	712
(organismes, conseils et commissions)	
<b>Avis divers</b> .....	714
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
<b>Règlements projetés</b> .....	716
(y compris les modifications aux règlements existants)	
<b>Index</b> .....	749

**GOVERNMENT NOTICES****DEPARTMENT OF EMPLOYMENT AND SOCIAL DEVELOPMENT****CANADA STUDENT LOANS REGULATIONS***Interest rates*

In accordance with subsection 13(3) of the *Canada Student Loans Regulations*, notice is hereby given that, pursuant to subsections 13(1) and 13(2) respectively, the Minister of Employment, Workforce Development and Disability Inclusion has fixed the Class “A” rate of interest at 1.375% and the Class “B” rate of interest at 2.125% for the loan year of August 1, 2021, to July 31, 2022.

Note that, as per the *Budget Implementation Act, 2021, No. 1.*, during the period that begins on April 1, 2021, and ends on March 31, 2023, no interest is payable by a borrower on a guaranteed student loan.

February 10, 2022

**Atiq Rahman**

Assistant Deputy Minister  
Learning Branch

**DEPARTMENT OF HEALTH****CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999***Final guidelines for Canadian recreational water quality for cyanobacteria and their toxins*

Pursuant to subsection 55(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, the Minister of Health hereby gives notice of the final guidelines for Canadian recreational water quality for cyanobacteria and their toxins. The technical document for these guidelines is available on the [Water Quality website](#). This document underwent a public consultation period of 90 days in 2020 and was updated to take into consideration the comments received.

February 18, 2022

**Greg Carreau**

Director General  
Safe Environments Directorate  
On behalf of the Minister of Health

**AVIS DU GOUVERNEMENT****MINISTÈRE DE L'EMPLOI ET DU DÉVELOPPEMENT SOCIAL****RÈGLEMENT FÉDÉRAL SUR LES PRÊTS AUX ÉTUDIANTS***Taux d'intérêt*

Conformément au paragraphe 13(3) du *Règlement fédéral sur les prêts aux étudiants*, avis est par les présentes donné que, en application des paragraphes 13(1) et 13(2) respectivement, la ministre de l'Emploi, du Développement de la main-d'œuvre et de l'Inclusion des personnes en situation de handicap a fixé le taux d'intérêt de la catégorie « A » à 1,375 % et le taux d'intérêt de la catégorie « B » à 2,125 %, pour l'année de prêt du 1<sup>er</sup> août 2021 au 31 juillet 2022.

Veillez également noter que, en vertu de la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2021*, au cours de la période commençant le 1<sup>er</sup> avril 2021 et se terminant le 31 mars 2023, les prêts garantis aux étudiants ne portent pas intérêt pour l'emprunteur.

Le 10 février 2022

Le sous-ministre adjoint  
Direction générale de l'apprentissage  
**Atiq Rahman**

**MINISTÈRE DE LA SANTÉ****LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)***Recommandations au sujet de la qualité des eaux utilisées à des fins récréatives au Canada finalisées pour les cyanobactéries et leurs toxines*

En vertu du paragraphe 55(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, le ministre de la Santé donne avis, par la présente, des recommandations au sujet de la qualité des eaux utilisées à des fins récréatives au Canada finalisées pour les cyanobactéries et leurs toxines. Le document technique des recommandations est disponible sur le [site Web sur la qualité de l'eau](#). Ce document a fait l'objet d'une consultation publique d'une durée de 90 jours en 2020 et a été mis à jour pour tenir compte des commentaires obtenus.

Le 18 février 2022

Le directeur général  
Direction de la sécurité des milieux  
**Greg Carreau**  
Au nom du ministre de la Santé

**ANNEX**

This document includes information on cyanobacteria and their toxins. It outlines guideline values and select strategies for managing health risks related to exposure to cyanobacteria (also known as blue-green algae) and their toxins. Most scientific studies on cyanobacterial toxins focus on microcystins, as they are regarded as the most important of the freshwater cyanotoxins. Other cyanotoxins, such as anatoxin-a, saxitoxin, and cylindrospermopsin, have more limited information available. A risk management approach that focuses on the identification and control of water quality hazards and their associated risks before the point of contact with the recreational water user represents the best strategy for the protection of public health.

**Guideline values**

The guideline values for cyanobacteria and their toxins are divided into direct measures for cyanotoxins and indicators of the potential presence of cyanotoxins (such as the presence of cyanobacteria or chlorophyll). The guideline values are the following maximum acceptable concentrations; these values can be used alone or in combination.

Total microcystins guideline value: 10 µg/L

Total cyanobacteria cells: 50 000 cells/mL

Total cyanobacterial biovolume: 4.5 mm<sup>3</sup>/L

Total chlorophyll *a*: 33 µg/L

The Guidelines for Canadian Recreational Water Quality comprise multiple guideline technical documents that consider the various factors that could interfere with the safety of recreational waters from a human health perspective. These include technical documents on understanding and managing recreational waters; fecal indicator organisms; microbiological methods for monitoring fecal contamination; cyanobacteria and their toxins; physical, aesthetic, and chemical characteristics; and microbiological pathogens and other biological hazards. These documents provide guideline values for specific parameters used to monitor water quality hazards, and recommend monitoring and risk management strategies.

Recreational waters are considered to be any natural fresh, marine or estuarine bodies of water that are used for recreational purposes; these include lakes, rivers, and

**ANNEXE**

Ce document renferme des renseignements sur les cyanobactéries et leurs toxines. Il décrit les valeurs recommandées et certaines stratégies pour la gestion des risques sanitaires liés à l'exposition aux cyanobactéries (également appelées algues bleues) et à leurs toxines. La plupart des études scientifiques sur les toxines de cyanobactéries portent essentiellement sur les microcystines, car celles-ci sont considérées comme étant les cyanotoxines d'eau douce les plus importantes. Pour d'autres cyanotoxines, notamment l'anatoxine-a, la saxitoxine et la cylindrospermopsine, on dispose de renseignements plus limités. La meilleure stratégie pour assurer la protection de la santé publique consiste en une approche de gestion des risques axée sur la détermination et la maîtrise des dangers liés à la qualité de l'eau et des risques connexes avant que l'utilisateur n'entre en contact avec les eaux récréatives.

**Valeur de la recommandation**

Les valeurs recommandées pour les cyanobactéries et leurs toxines sont divisées en mesures directes pour les cyanotoxines et indicateurs de la présence potentielle de cyanotoxines (comme la présence de cyanobactéries ou de chlorophylle). Les valeurs recommandées sont les concentrations maximales acceptables suivantes; ces valeurs peuvent être utilisées seules ou en combinaison.

Concentration maximale de microcystines recommandée : 10 µg/L

Nombre total de cellules de cyanobactéries : 50 000 cellules/mL

Biovolume total de cyanobactéries : 4,5 mm<sup>3</sup>/L

Chlorophylle *a* totale : 33 µg/L

Les Recommandations au sujet de la qualité des eaux utilisées à des fins récréatives au Canada sont composées de plusieurs documents techniques qui tiennent compte des divers facteurs susceptibles de nuire à la salubrité des eaux utilisées à des fins récréatives du point de vue de la santé humaine. Il s'agit notamment de documents techniques sur la compréhension et la gestion des eaux récréatives; les organismes indicateurs de contamination fécale; les méthodes microbiologiques de surveillance de la contamination fécale; les cyanobactéries et leurs toxines; les caractéristiques physiques, esthétiques et chimiques; ainsi que les agents pathogènes microbiologiques et les autres dangers biologiques. Ces documents fournissent des valeurs indicatives pour des paramètres précis utilisés pour surveiller les dangers liés à la qualité de l'eau, et ils recommandent des stratégies de surveillance et de gestion des risques.

Par eaux utilisées à des fins récréatives, on entend les plans d'eaux douces, marines ou estuariennes naturelles utilisés à de telles fins. Cela comprend donc les lacs, les

human-made constructions (e.g. quarries, artificial lakes) that are filled with untreated natural waters. Jurisdictions may choose to apply these guidelines to natural waters that have limited treatment applied (e.g. short-term application of disinfection for an athletic event), although in these scenarios the guidelines should be used with caution, as indicator organisms are easier to disinfect than other disease-causing microorganisms (e.g. protozoan pathogens).

Recreational activities that could present a human health risk through intentional or incidental immersion and ingestion include primary contact activities (e.g. swimming, bathing, wading, windsurfing and waterskiing) and secondary contact activities (e.g. canoeing, boating or fishing).

Each guideline technical document has been established based on current, published scientific research related to health effects, aesthetic effects, and beach management considerations. The responsibility for recreational water quality generally falls under provincial and territorial jurisdiction; therefore, the policies and approaches, as well as the resulting management decisions, may vary between jurisdictions. The guideline technical documents are intended to guide decisions by provincial, territorial and local authorities that are responsible for the management of recreational waters.

For a complete list of the guideline technical documents available, please refer to the Guidelines for Canadian Recreational Water Quality summary document available on the Canada.ca website. For issues related to drinking water, please consult the *Guidelines for Canadian Drinking Water Quality: Guideline Technical Document – Cyanobacterial toxins* (Health Canada, 2017).

More details on the risk management of recreational water quality are available in the *Guidelines for Canadian Recreational Water Quality: Understanding and Managing Risks in Recreational Waters* technical document (Health Canada, in preparation).

rivières et les ouvrages (par exemple les carrières, les lacs artificiels) qui sont remplis d'eaux naturelles non traitées. Les divers ordres de gouvernement peuvent choisir d'appliquer ces recommandations aux eaux naturelles qui font l'objet d'un traitement limité (par exemple l'application à court terme d'un désinfectant pour une manifestation sportive), bien que dans ces scénarios, les recommandations doivent être utilisées avec prudence, car la désinfection élimine plus facilement les organismes indicateurs que d'autres microorganismes pathogènes (comme les protozoaires pathogènes).

Les activités récréatives qui pourraient présenter un risque pour la santé humaine à la suite d'une immersion ou d'une ingestion intentionnelle ou accidentelle comprennent les activités entraînant un contact primaire (par exemple la natation, la baignade, le pataugeage, la planche à voile et le ski nautique) et les activités entraînant un contact secondaire (par exemple le canot, la navigation de plaisance ou la pêche).

Chaque document technique s'appuie sur des recherches scientifiques en cours et publiées concernant les effets sur la santé, les effets esthétiques et les considérations relatives à la gestion des plages. La qualité des eaux utilisées à des fins récréatives relève généralement de la compétence des provinces et des territoires et, par conséquent, les politiques et les approches, ainsi que les décisions de gestion, peuvent varier d'un gouvernement à l'autre. Les documents techniques sont destinés à guider les décisions des autorités provinciales, territoriales et locales responsables de la gestion des eaux utilisées à des fins récréatives.

Pour une liste complète des documents techniques disponibles, veuillez consulter le document de synthèse des Recommandations au sujet de la qualité des eaux utilisées à des fins récréatives au Canada sur le site Web Canada.ca. Pour les questions reliées à l'eau potable, veuillez consulter les *Recommandations pour la qualité de l'eau potable au Canada : Document technique – Les toxines cyanobactériennes* (Santé Canada, 2017).

De plus amples renseignements sur la gestion des risques associés aux eaux utilisées à des fins récréatives sont disponibles dans le document technique *Recommandations au sujet de la qualité des eaux utilisées à des fins récréatives au Canada : Comprendre et gérer les risques dans les eaux récréatives* (Santé Canada, en préparation).

**DEPARTMENT OF HEALTH****CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999***Removal of substances with no commercial activity from the Revised In Commerce List*

Whereas the substances in Annex I are substances that were determined not to have commercial activity in Canada for use in products regulated under the *Food and Drugs Act*, based on the responses to the *Notice of intent to remove low volume or discontinued substances from the Revised In Commerce List*, as well as the consultation document on that notice; and

Whereas the notice of intent was followed by a 60-day comment period, as well as a voluntary follow-up survey to obtain further details from stakeholders as necessary,

Therefore, notice is hereby given that the Minister of Health has removed 602<sup>1</sup> substances referred to in Annex I from the *Revised In Commerce List* (R-ICL).

Substances removed from the R-ICL can still enter into Canadian commerce subject to applicable statutes, including the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)* made under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

**Contact information**

Regulatory Affairs Unit  
Healthy Environments and Consumer Safety Branch  
Health Canada  
269 Laurier Avenue West, 5th Floor, PL 4905B  
Ottawa, Ontario  
K1A 0K9  
Telephone (local): 613-948-3591  
Telephone (toll-free): 1-866-996-9913  
Email: [eau-uee@hc-sc.gc.ca](mailto:eau-uee@hc-sc.gc.ca)

Please include your full contact information: name, address, telephone number and email address.

**Greg Carreau**

Director General  
Safe Environments Directorate  
On behalf of the Minister of Health

<sup>1</sup> Although there are 604 Chemical Abstracts Service Registry Numbers (CAS RNs) listed in Annex I, there are only 602 unique substances as there are two substances that have duplicate CAS RNs. These two pairs of duplicates are (1) CAS RNs 67914-69-6 and 85058-43-1; and (2) CAS RNs 68479-64-1 and 79702-63-9

**MINISTÈRE DE LA SANTÉ****LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)***Retrait de substances sans activité commerciale de la Liste révisée des substances commercialisées*

Attendu que les substances figurant à l'annexe I sont des substances qui n'ont pas d'activité commerciale au Canada pour être utilisées dans des produits réglementés en vertu de la *Loi sur les aliments et drogues*, en se fondant sur les réponses à l'*Avis d'intention de retirer les substances en faibles quantités et les substances dont la fabrication ou l'importation a été interrompue de la Liste révisée des substances commercialisées*, ainsi qu'au document de consultation afférent;

Attendu que l'avis d'intention a été suivi d'une période de commentaires de 60 jours, ainsi que d'un sondage de suivi volontaire pour obtenir de plus amples renseignements auprès des intervenants, au besoin,

Par conséquent, avis est ainsi donné que le ministre de la Santé a retiré 602<sup>1</sup> substances mentionnées à l'annexe I de la *Liste révisée des substances commercialisées* (LRSC).

Les substances retirées de la LRSC peuvent toujours entrer sur le marché canadien sous réserve des lois applicables, y compris le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)* pris en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

**Coordonnées**

Unité des affaires réglementaires  
Direction générale de la santé environnementale et de la sécurité des consommateurs  
Santé Canada  
269, avenue Laurier Ouest, 5<sup>e</sup> étage, IA 4905B  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0K9  
Téléphone (numéro local) : 613-948-3591  
Téléphone (numéro sans frais) : 1-866-996-9913  
Courriel : [eau-uee@hc-sc.gc.ca](mailto:eau-uee@hc-sc.gc.ca)

Veillez inclure vos coordonnées complètes : nom, adresse, numéro de téléphone et adresse électronique.

Le directeur général  
Direction de la sécurité des milieux

**Greg Carreau**

Au nom du ministre de la Santé

<sup>1</sup> Bien qu'il y ait 604 numéros d'enregistrement du Chemical Abstracts Service (NE CAS) inscrits à l'annexe I, il n'y a que 602 substances uniques, car deux substances ont des NE CAS en double. Ces deux paires de doublons sont : (1) NE CAS 67914-69-6 et 85058-43-1; et (2) NE CAS 68479-64-1 et 79702-63-9

**ANNEX I**

Substances with no commercial activity removed from the Revised In Commerce List

51-15-0	518-40-1
53-43-0	522-40-7
59-46-1	522-51-0
60-31-1	552-94-3
60-41-3	530-43-8
63-89-8	538-02-3
64-73-3	556-38-7
66-40-0	557-61-9
68-05-3	576-55-6
71-81-8	594-45-6
79-17-4	603-85-0
83-73-8	611-75-6
85-19-8	644-62-2
85-70-1	645-05-6
86-75-9	660-27-5
87-18-3	719-59-5
90-39-1	820-66-6
91-68-9	832-01-9
94-43-9	865-44-1
95-84-1	866-82-0
96-83-3	977-79-7
97-18-7	1093-16-9
99-57-0	1112-38-5
102-29-4	1176-08-5
102-98-7	1314-84-7
103-16-2	1315-04-4
104-98-3	1317-26-6
115-76-4	1322-14-1
116-38-1	1399-80-0
122-11-2	1415-73-2
123-78-4	1463-95-2
126-27-2	1553-41-9
138-39-6	1570-64-5
141-02-6	1641-17-4
141-94-6	1778-02-5
145-13-1	1929-30-2
148-79-8	1953-02-2
153-61-7	1972-08-3
299-39-8	1976-28-9
302-96-5	2016-45-7
316-42-7	2040-10-0
357-07-3	2136-71-2
362-74-3	2451-01-6
481-06-1	2152-34-3
483-18-1	2180-18-9
491-58-7	2224-49-9
513-10-0	2315-66-4

**ANNEXE I**

Substances sans activité commerciale retirées de la Liste révisée des substances commercialisées

2370-64-1	6966-09-2
2420-29-3	7091-57-8
2487-40-3	7147-34-4
2565-36-8	7187-62-4
2638-43-9	7211-53-2
2748-88-1	7230-93-5
2784-94-3	7446-27-7
2835-98-5	7492-32-2
2919-66-6	7492-68-4
2944-65-2	7732-97-0
3184-65-4	7789-46-0
3251-56-7	7790-44-5
3374-30-9	8007-56-5
3385-03-3	8015-61-0
3520-90-9	9002-64-6
3521-84-4	9006-52-4
3564-09-8	9039-53-6
3599-32-4	9065-63-8
3902-71-4	10031-23-9
4372-02-5	10031-59-1
4419-92-5	10101-63-0
4478-97-1	10124-48-8
4618-23-9	10124-49-9
4697-14-7	10139-47-6
4861-19-2	10192-46-8
4991-65-5	10233-14-4
5175-83-7	10294-31-2
5353-26-4	10294-70-9
5588-33-0	10326-21-3
5697-02-9	10361-76-9
5714-73-8	10417-86-4
5725-96-2	10418-03-8
5836-69-1	10476-84-3
5858-61-7	10476-86-5
5863-51-4	11092-32-3
5905-52-2	11108-73-9
5936-28-7	11116-97-5
6159-41-7	12018-01-8
6219-67-6	12122-15-5
6219-69-8	12217-41-3
6273-99-0	12217-43-5
6358-53-8	12221-52-2
6371-76-2	12222-04-7
6371-96-6	12640-40-3
6505-30-2	12651-23-9
6548-12-5	12684-19-4
6640-03-5	13103-34-9

13103-75-8	25482-78-4	41927-88-2	61886-59-7
13408-62-3	25709-83-5	42116-76-7	62625-14-3
13412-64-1	25709-84-6	49625-21-0	63084-98-0
13429-07-7	25852-45-3	49697-38-3	64211-45-6
13682-92-3	26264-02-8	50545-60-3	64924-67-0
13779-98-1	26538-44-3	50610-28-1	65473-14-5
13838-16-9	26545-51-7	50679-08-8	65389-08-4
13870-90-1	26658-83-3	50800-85-6	65899-73-2
14028-44-5	26915-12-8	50982-74-6	65405-96-1
14452-57-4	27177-03-3	50994-40-6	66095-81-6
14465-68-0	27177-07-7	51023-21-3	66575-29-9
14639-25-9	27636-82-4	51192-09-7	66671-82-7
14769-73-4	27640-89-7	51311-89-8	67783-98-6
15686-51-8	28212-44-4	51513-58-7	67846-16-6
15763-02-7	28261-54-3	51781-21-6	67874-65-1
15792-51-5	28602-69-9	51810-70-9	67914-69-6
15905-86-9	28855-27-8	51852-65-4	68015-98-5
16040-38-3	29457-07-6	52128-35-5	68239-79-2
16508-79-5	31282-04-9	52557-98-9	68239-83-8
16508-80-8	31512-74-0	53171-04-3	68239-84-9
16561-29-8	31846-06-7	54527-84-3	68373-14-8
16693-53-1	32093-35-9	54590-52-2	68401-82-1
16824-78-5	32310-26-2	55837-20-2	68413-33-2
17121-12-9	33089-61-1	55852-15-8	68479-64-1
17375-37-0	33239-19-9	55901-20-7	68797-65-9
17619-86-2	33907-46-9	55940-73-3	68844-77-9
17672-22-9	33907-47-0	56211-40-6	68889-49-6
17879-97-9	34464-38-5	56554-41-7	68890-92-6
17949-65-4	34769-44-3	56767-76-1	68910-56-5
18089-54-8	34965-01-0	56827-95-3	68915-25-3
18358-13-9	35602-69-8	57072-40-9	68929-04-4
18917-91-4	35711-34-3	57524-53-5	68935-40-0
20537-88-6	37203-87-5	57834-50-1	68953-59-3
20559-55-1	37220-90-9	57934-97-1	68953-68-4
20636-48-0	37222-66-5	57963-76-5	69537-38-8
20858-25-7	37270-89-6	57963-77-6	69712-56-7
20882-75-1	38480-64-7	58855-36-0	70729-87-2
21034-17-3	38577-97-8	59587-08-5	71060-72-5
21109-95-5	38621-51-1	59599-53-0	71109-09-6
21127-45-7	38886-21-4	59599-58-5	71463-34-8
21245-01-2	38916-34-6	59708-52-0	71735-79-0
21256-18-8	38975-03-0	59792-81-3	71850-81-2
22194-22-5	39322-04-8	60031-93-8	71957-08-9
22366-99-0	39456-59-2	60106-89-0	72230-86-5
22801-45-2	40160-92-7	60662-14-8	73772-45-9
23059-38-3	40188-41-8	60684-33-5	75018-70-1
23250-42-2	40738-57-6	60778-99-6	75911-79-4
23288-49-5	40958-31-4	61692-77-1	77851-07-1
24545-86-6	41080-66-4	61702-44-1	77923-28-5
24905-87-1	41669-40-3	61790-62-3	78509-74-7



78616-98-5	97862-89-0	123997-26-2	147059-72-1
79120-33-5	97862-97-0	124046-05-5	147221-93-0
79702-63-9	97952-68-6	124046-40-8	147550-61-6
80435-42-3	99542-23-1	125494-59-9	148506-50-7
81783-01-9	99610-72-7	125804-04-8	148812-63-9
81818-54-4	96684-40-1	125804-08-2	150378-17-9
81907-73-5	98530-76-8	125804-10-6	152923-56-3
82030-87-3	99948-86-4	126506-93-2	153259-65-5
82752-99-6	100418-33-5	126595-07-1	153559-49-0
83615-24-1	100684-33-1	127061-56-7	155683-77-5
83763-47-7	100684-38-6	127311-98-2	155715-93-8
84041-77-0	100684-49-9	128973-71-7	156028-14-7
84366-81-4	101831-37-2	128973-73-9	156715-43-4
84563-62-2	102868-96-2	128973-74-0	157009-77-3
84605-12-9	103622-85-1	129496-10-2	158765-79-8
84608-82-2	103810-94-2	129541-40-8	159317-32-5
84642-57-9	104333-00-8	130291-58-6	162030-43-5
84753-08-2	105816-04-4	131044-77-4	162011-90-7
84878-34-2	105859-93-6	131044-78-5	162888-05-3
85058-43-1	105883-51-0	131216-83-6	163545-26-4
85066-57-5	105883-52-1	131410-48-5	165101-51-9
85264-33-1	106233-09-4	131812-48-1	165745-27-7
85765-48-6	106392-12-5	131812-49-2	169590-61-8
86050-77-3	106631-38-3	131812-51-6	172376-82-8
86419-69-4	107753-78-6	131812-52-7	173763-15-0
86481-08-5	108050-54-0	131812-67-4	173937-91-2
87233-61-2	108347-90-6	132467-76-6	175357-18-3
88103-59-7	109423-22-5	133652-38-7	175893-70-6
90283-04-8	109485-61-2	133814-18-3	177080-35-2
90529-57-0	110332-91-7	133814-19-4	182700-78-3
90817-34-8	113010-52-9	133934-09-5	185018-43-3
92045-77-7	113089-59-1	134112-42-8	187175-42-4
92348-62-4	113507-06-5	135326-54-4	187991-39-5
93385-13-8	113221-73-1	136207-49-3	190270-74-7
93385-14-9	112362-50-2	136279-32-8	191114-48-4
93507-51-8	115340-78-8	136505-01-6	193888-44-7
93841-25-9	115956-13-3	137044-11-2	193892-43-2
94158-13-1	117704-25-3	138068-37-8	205537-77-5
94201-62-4	118390-30-0	139247-28-2	215647-85-1
94218-72-1	119691-49-5	140678-14-4	219989-84-1
94247-26-4	119831-19-5	142104-11-8	220119-17-5
94277-32-4	120066-54-8	142164-39-4	220714-63-6
94333-50-3	120138-50-3	142891-20-1	223717-75-7
94333-51-4	120373-24-2	143201-11-0	227200-22-8
95193-70-7	121546-77-8	143653-53-6	227605-22-3
95371-16-7	121684-92-2	144025-09-2	243133-67-7
95576-89-9	121734-19-8	144377-73-1	243137-53-3
95576-92-4	121888-66-2	144610-93-5	245443-07-6
97375-39-8	121888-67-3	146192-98-5	246864-39-1
97862-76-5	121888-68-4	146632-08-8	261713-82-0

288839-50-9  
305812-16-2  
308068-34-0  
308068-94-2

308068-97-5  
308074-11-5  
321735-42-6  
345648-01-3

348120-88-7  
642072-46-6  
706808-37-9  
869734-19-0

1007304-55-3  
1034015-50-3  
1072005-10-7  
1429320-75-1

## OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL INSTITUTIONS

### BANK ACT

*The Huntington National Bank — Approval to have a financial establishment in Canada*

Notice is hereby given, pursuant to subsection 522.21(1) of the *Bank Act*, that the Minister of Finance approved, on June 24, 2021, The Huntington National Bank to have a financial establishment in Canada.

February 19, 2022

**Peter Routledge**

Superintendent of Financial Institutions

## OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL INSTITUTIONS

### INSURANCE COMPANIES ACT

*Co-operators Life Insurance Company — Letters patent of amalgamation and order to commence and carry on business*

Notice is hereby given of the issuance,

- pursuant to subsection 251(1) of the *Insurance Companies Act*, of letters patent amalgamating and continuing Co-operators Life Insurance Company and CUMIS Life Insurance Company as one company under the name, in English, Co-operators Life Insurance Company, and, in French, Co-operators Compagnie d'Assurance-Vie, effective December 31, 2021; and
- pursuant to subsection 52(4) of the *Insurance Companies Act*, of an order authorizing Co-operators Life Insurance Company to commence and carry on business, and to insure risks falling within the classes of accident and sickness insurance, credit protection insurance, limited to the insurance against the involuntary loss of employment by a person, and life insurance, effective December 31, 2021.

February 19, 2022

**Peter Routledge**

Superintendent of Financial Institutions

## BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES

### LOI SUR LES BANQUES

*The Huntington National Bank — Agrément relatif aux établissements financiers au Canada*

Avis est par les présentes donné, en vertu du paragraphe 522.21(1) de la *Loi sur les banques*, que le ministre des Finances a consenti, le 24 juin 2021, à ce que The Huntington National Bank ait un établissement financier au Canada.

Le 19 février 2022

Le surintendant des institutions financières

**Peter Routledge**

## BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES

### LOI SUR LES SOCIÉTÉS D'ASSURANCES

*Co-operators Compagnie d'Assurance-Vie — Lettres patentes de fusion et autorisation de fonctionnement*

Avis est par les présentes donné de la délivrance,

- conformément au paragraphe 251(1) de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, de lettres patentes fusionnant et prorogeant Co-operators Compagnie d'Assurance-Vie et La Compagnie d'Assurance-Vie CUMIS en une seule société sous la dénomination sociale, en français, Co-operators Compagnie d'Assurance-Vie, et, en anglais, Co-operators Life Insurance Company, à compter du 31 décembre 2021;
- conformément au paragraphe 52(4) de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, d'une autorisation de fonctionnement autorisant Co-operators Compagnie d'Assurance-Vie à commencer à fonctionner et à effectuer des opérations d'assurance dans les branches d'accidents et maladie, protection de crédit limitée à l'assurance contre la perte involontaire d'un emploi, et assurance-vie, à compter du 31 décembre 2021.

Le 19 février 2022

Le surintendant des institutions financières

**Peter Routledge**

**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	Canada Development Investment Corporation	
Chief Executive Officer	Canadian Centre on Substance Abuse	
Member	Canadian Cultural Property Export Review Board	
Chief Executive Officer	Canadian Dairy Commission	
Chairperson	Polar Knowledge Canada	
Member	Polar Knowledge Canada	

**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	Corporation de développement des investissements du Canada	
Premier dirigeant	Centre canadien de lutte contre les toxicomanies	
Membre	Commission canadienne d'examen des exportations de biens culturels	
Président et premier dirigeant	Commission canadienne du lait	
Président	Savoir polaire Canada	
Administrateur	Savoir polaire Canada	

<b>Position</b>	<b>Organization</b>	<b>Closing date</b>	<b>Poste</b>	<b>Organisation</b>	<b>Date de clôture</b>
Vice-Chairperson	Polar Knowledge Canada		Vice-président	Savoir polaire Canada	
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	
Director	Canadian Museum of History		Directeur	Musée canadien de l'histoire	
Director	Canadian Museum of Nature		Directeur	Musée canadien de la nature	
Member	Canadian Museum of Nature		Membre	Musée canadien de la nature	
Director	Bank of Canada		Administrateur	Banque du Canada	
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	
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	
Chairperson	Patented Medicine Prices Review Board Canada		Président	Conseil d'examen du prix des médicaments brevetés Canada	
Director (Federal)	Québec Port Authority		Administrateur (fédéral)	Administration portuaire de Québec	
Director	Royal Canadian Mint		Membre	Monnaie royale canadienne	
Director	Windsor-Detroit Bridge Authority		Administrateur	Autorité du pont Windsor-Détroit	

## 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<sup>e</sup> 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***(Erratum)***CANADA REVENUE AGENCY****INCOME TAX ACT***Revocation of registration of a charity*

The notice of intention to revoke sent to the charity listed below because it had requested it in accordance to the *Income Tax Act* was published in error in the *Canada Gazette*, Part I, Vol. 155, No. 38, Saturday, September 18, 2021, on page 4903:

Business number Numéro d'entreprise	Name / Nom Address / Adresse
132378134RR0001	WORLDWIDE WELLNESS / PAIN CONTROL ORGANIZATION NORTH BAY, ONT.

**Tony Manconi**

Director General  
Charities Directorate

**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.

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION****DECISIONS**

Decision number / Numéro de la décision	Publication date / Date de publication	Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province
2022-30	February 10, 2022 / 10 février 2022	Lewis Birnberg Hanet, LLP	REVOLT TV	Across Canada / L'ensemble du Canada	

**COMMISSIONS***(Erratum)***AGENCE DU REVENU DU CANADA****LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU***Révocation de l'enregistrement d'un organisme de bienfaisance*

L'avis d'intention de révoquer envoyé à l'organisme de bienfaisance indiqué ci-après parce qu'il l'avait demandé tel qu'il est requis en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* a été publié par erreur dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, vol. 155, n° 38, le samedi 18 septembre 2021, à la page 4903 :

Le directeur général  
Direction des organismes de bienfaisance  
**Tony Manconi**

**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.

**CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES****DÉCISIONS**

**PARKS CANADA AGENCY****SPECIES AT RISK ACT**

*Description of critical habitat of the Eastern Waterfan (Peltigera hydrothyria) in Fundy National Park of Canada*

The Eastern Waterfan (*Peltigera hydrothyria*), a dark green or grey aquatic lichen with distinctive fan-shaped lobes that is deeply veined on its undersurface, is listed on Schedule 1 of the *Species at Risk Act* (SARA). In Canada, the Eastern Waterfan occurs only in New Brunswick, Nova Scotia and Quebec. It grows at or below water level in cool, clear, partially shaded streams.

The *Recovery Strategy and Action Plan for the Eastern Waterfan (Peltigera hydrothyria) in Canada* identifies critical habitat for the species in a number of areas, including within Fundy National Park of Canada.

Notice is hereby given, pursuant to subsection 58(2) of the *Species at Risk Act*, that 90 days after the date of publication of this notice, subsection 58(1) of the SARA will apply to the critical habitat of the Eastern Waterfan, identified in the Recovery Strategy and Action Plan for that species that is included in the Species at Risk Public Registry, and that is located within Fundy National Park of Canada, the boundaries of which are described in Schedule 1 to the *Canada National Parks Act*.

**Julie M. Leblanc**

Field Unit Superintendent  
New Brunswick South Field Unit

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

*Description de l'habitat essentiel du peltigère éventail d'eau de l'Est (Peltigera hydrothyria) dans le parc national Fundy du Canada*

Le peltigère éventail d'eau de l'Est (*Peltigera hydrothyria*) est un lichen aquatique à thalle vert foncé ou gris, qui présente des lobes en éventail distinctifs et est profondément nervuré sur sa face inférieure. L'espèce est inscrite à l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP). Au Canada, il est présent seulement au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et au Québec. Il pousse au niveau de l'eau ou sous l'eau dans des cours d'eau frais et limpide, partiellement ombragés.

Le *Programme de rétablissement et Plan d'action pour le peltigère éventail d'eau de l'Est (Peltigera hydrothyria) au Canada* désigne l'habitat essentiel de l'espèce dans plusieurs régions, y compris le parc national Fundy du Canada.

Avis est par la présente donné, conformément au paragraphe 58(2) de la *Loi sur les espèces en péril*, que 90 jours après la date de publication du présent avis, le paragraphe 58(1) de la LEP s'appliquera à l'habitat essentiel du peltigère éventail d'eau de l'Est, tel qu'il est défini dans le programme de rétablissement et plan d'action de cette espèce figurant dans le Registre public des espèces en péril et qui est situé dans le parc national Fundy du Canada, dont les limites sont décrites à l'annexe 1 de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*.

La directrice de l'unité de gestion  
Unité de gestion du Sud du Nouveau-Brunswick

**Julie M. Leblanc**

**MISCELLANEOUS NOTICES****NORTH AMERICAN SPECIALTY INSURANCE COMPANY****APPLICATION TO ESTABLISH A CANADIAN BRANCH**

Notice is hereby given that North American Specialty Insurance Company (“NAS”), an entity incorporated and formed under the laws of Missouri, and an affiliate of Westport Insurance Corporation (“Westport”), intends to file with the Superintendent of Financial Institutions (the “Superintendent”), on or after February 21, 2022, an application under section 574 of the *Insurance Companies Act* (Canada) for an order approving the insuring in Canada of risks, within the following classes of insurance: property; accident and sickness; aircraft; automobile; boiler and machinery; credit; fidelity; hail; liability; marine; and surety. The head office of NAS is located in Kansas City, Missouri, and its Canadian chief agency will be located in Toronto, Ontario.

The application to the Superintendent is to establish a new Canadian branch of NAS. Currently, Westport operates in Canada through its Canadian branch. Subject to the approval of the Superintendent, it is the intention of Westport to transfer the operations of its existing Canadian branch to the proposed branch of NAS. Subject to regulatory approval in the United States, the name NAS will be changed to Swiss Re Corporate Solutions America Insurance Corporation, which would also be the name under which its Canadian branch would operate.

January 21, 2022

**North American Specialty Insurance Company**

**UFSC HERITAGE LIFE INSURANCE FRATERNAL SOCIETY****CERTIFICATE OF CONTINUANCE**

Notice is hereby given, pursuant to subsection 39(3) of the *Insurance Companies Act* (Canada), that UFSC Heritage Life Insurance Fraternal Society (“UFSC”) intends to apply to the Minister of Finance (Canada), on or after March 15, 2022, for approval in writing to apply under the *Canada Not-for-profit Corporations Act* for a certificate of continuance under that Act. It is proposed that upon

**AVIS DIVERS****NORTH AMERICAN SPECIALTY INSURANCE COMPANY****DEMANDE D'ÉTABLISSEMENT D'UNE SUCCURSALE CANADIENNE**

Avis est donné par les présentes que North American Specialty Insurance Company (« NAS »), société constituée et formée sous le régime des lois du Missouri et membre du même groupe que la Société d'assurance Westport (« Westport »), a l'intention de déposer auprès du surintendant des institutions financières (le « surintendant »), le 21 février 2022 ou après cette date, une demande en vertu de l'article 574 de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada) pour obtenir l'agrément l'autorisant à garantir au Canada des risques relatifs aux branches d'assurance suivantes : biens; accidents et maladie; aviation; automobile; chaudières et panne de machines; crédit; détournements; grêle; responsabilité; maritime; et caution. Le bureau principal de NAS est situé à Kansas City, au Missouri, et son agence principale au Canada sera située à Toronto, en Ontario.

La demande déposée auprès du surintendant vise l'établissement d'une nouvelle succursale canadienne de NAS. À l'heure actuelle, Westport exerce ses activités au Canada par l'intermédiaire de sa succursale canadienne. Sous réserve de l'approbation du surintendant, Westport a l'intention de transférer les activités de sa succursale canadienne actuelle à la succursale canadienne envisagée de NAS. Sous réserve de l'approbation des autorités de réglementation aux États-Unis, la dénomination sociale de NAS sera remplacée par Swiss Re Corporate Solutions America Insurance Corporation, qui serait également la dénomination sous laquelle sa succursale canadienne exercerait ses activités.

Le 21 janvier 2022

**North American Specialty Insurance Company**

**UFSC HERITAGE LIFE INSURANCE FRATERNAL SOCIETY****CERTIFICATION DE PROROGATION**

Par la présente, il est donné avis que, conformément au paragraphe 39(3) de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada), l'UFSC Heritage Life Insurance Fraternal Society (« UFSC ») entend solliciter auprès du ministre des Finances (Canada), le 15 mars 2022 ou après cette date, l'agrément écrit afin de demander un certificat de prorogation en vertu de la *Loi canadienne sur les*



such certificate of continuance coming into force the corporation's legal name will be changed to UFSC Heritage Life Association.

Any person who objects to UFSC's discontinuance from the *Insurance Companies Act* (Canada) may submit the objection in writing to the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, 12th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before March 15, 2022.

Winnipeg, February 4, 2022

**Michael A. Lasko**  
President and Chief Executive Officer

*organisations à but non lucratif*. Il est proposé qu'à l'entrée en vigueur de ce certificat de prorogation, la dénomination sociale de la société soit remplacée par UFSC Heritage Life Association.

Quiconque s'oppose à cette cessation en vertu de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada) peut soumettre une objection par écrit au Surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, 12<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 15 mars 2022.

Winnipeg, le 4 février 2022

Le président et chef de l'exploitation  
**Michael A. Lasko**

---

**PROPOSED REGULATIONS**

Table of contents

**Transport, Dept. of**

Administrative Monetary Penalties (Canada  
Marine Act) Regulations..... 717

**RÈGLEMENTS PROJETÉS**

Table des matières

**Transports, min. des**

Règlement sur les sanctions  
administratives pécuniaires (Loi maritime  
du Canada) ..... 717

## Administrative Monetary Penalties (Canada Marine Act) Regulations

**Statutory authority**  
*Canada Marine Act*

**Sponsoring department**  
Department of Transport

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

#### Issues

Enforcement officers (EOs) exercising authorities under the *Canada Marine Act* (CMA) and its regulations have limited options for addressing violations. Most of the time, EOs have only two possibilities for addressing non-compliance with the CMA, the *Port Authorities Operations Regulations*, the *Public Ports and Public Port Facilities Regulations*, the *Seaway Property Regulations*, or the *Natural and Man-made Harbour Navigation and Use Regulations*: issue a warning or recommend prosecution.

While there are provisions designated under the *Contraventions Regulations* for which tickets may be issued, these are presently only applicable to the St. Lawrence Seaway, with a single exception applicable within the *Port Authorities Operations Regulations*.

Prosecution is the most serious enforcement action available. For cases of regulatory non-compliance which are considered a minor or less serious violation, the enforcement response of prosecution does not match the relative seriousness of the non-compliance. In addition, judicial proceedings are costly and time-consuming, and are difficult to justify for a non-compliance that is of a minor or less serious nature. As a result, in all four areas of responsibility throughout the country, EOs rely on issuing warnings to address non-compliance, which means that the CMA and its regulations are underenforced. Stakeholders responsible for enforcing the CMA have reported that warnings have been ineffective in bringing regulated entities into compliance.

## Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires (Loi maritime du Canada)

**Fondement législatif**  
*Loi maritime 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.)*

#### Enjeux

Les agents de l'autorité (AA) exerçant des pouvoirs en vertu de la *Loi maritime du Canada* (LMC) et de ses règlements disposent d'options limitées pour sanctionner les violations. La plupart du temps, les AA ne disposent que de deux possibilités pour sanctionner les cas de non-conformité à la LMC, au *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires*, au *Règlement sur les ports publics et installations portuaires publiques*, au *Règlement sur les biens de la voie maritime*, ou au *Règlement relatif à la navigation dans les ports naturels et les ports aménagés et à leur utilisation* : émettre un avertissement ou recommander des poursuites judiciaires.

Bien qu'il existe des dispositions désignées dans le *Règlement sur les contraventions* qui permettent de donner des contraventions, celles-ci ne s'appliquent actuellement qu'à la voie maritime du Saint-Laurent, avec une seule exception applicable dans le cadre du *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires*.

Les poursuites judiciaires constituent la mesure d'application de la loi la plus répressive dont disposent les autorités. Pour les cas de non-conformité réglementaire qui sont considérés comme des violations mineures ou moins graves, la mesure d'application de la loi que constituent les poursuites judiciaires ne correspond pas à la gravité de la non-conformité. En outre, les procédures judiciaires, coûteuses en temps et en argent, sont difficiles à justifier pour ces situations. En conséquence, à travers le pays les AA s'appuient essentiellement sur des avertissements pour sanctionner les cas de non-conformité, une mesure jugée inefficace pour assurer la mise en conformité des entités réglementées selon les intervenants responsables de l'application de la LMC. Il en résulte que la LMC et ses règlements sont sous-appliqués.

Administrative Monetary Penalties (AMP) offer a flexible tool for enforcing federal offences of a regulatory nature. AMPs allow EOs to issue monetary penalties, as an alternative to recommending prosecution, to anyone found to have violated requirements. AMPs allow the offender to choose to pay the penalty without having to appear in court. They are designed to bring regulated entities into compliance without the legal ramifications of a criminal record or imprisonment.

## Background

The CMA and its regulations set requirements around the movement and operation of marine vessels within Canadian ports to ensure predictability and efficiency, and to protect the safety of people, property, and the environment.

The CMA divides the marine sector into four unique operating units: (i) Canada Port Authorities; (ii) Public Ports; (iii) the St. Lawrence Seaway; and (iv) Department of National Defence Harbours. The CMA empowers the Minister of Transport to designate EOs responsible for the compliance and enforcement in each operating unit. Each unit is responsible for safe and efficient operation inside land and water within its jurisdiction and can engage in, among other things, marine traffic control. The scope of regulated entities is wide and includes any person, corporation or ship within the jurisdiction of the operating unit. For example, a ship, its operator or owner, a crewmember, a fisher, or a company carrying out dredging operations inside the regulated zone are all regulated entities.

In 2017, the Centre for Enforcement Expertise (CEE) of Transport Canada (TC) launched the *Canada Marine Act Compliance Program*. Charged with standardizing enforcement across each operating unit, the *Canada Marine Act Compliance Program* consulted with stakeholders, including the Association of Canadian Port Authorities, the St. Lawrence Seaway Management Corporation, TC (as the operator of public ports) and the Department of National Defence to understand their concerns with how the CMA and its regulations were enforced. Discussions held by the CEE uncovered a number of concerns — including EOs' limited options to support a graduated enforcement approach.

To address these concerns, the CEE structured a two-phased approach. The first phase, occurring over 2018–2019, saw the creation of an oversight manual and the development of a comprehensive training program for EOs.

Les sanctions administratives pécuniaires (SAP) constituent un outil d'application de la loi souple pour sanctionner les infractions de nature réglementaire. Les SAP permettent aux AA de donner une pénalité comme alternative à une poursuite judiciaire. Le contrevenant peut choisir de payer la pénalité sans devoir comparaître au tribunal. Les SAP visent à mettre en conformité les entités réglementées sans les conséquences juridiques d'un casier judiciaire ou d'un emprisonnement.

## Contexte

La LMC et ses règlements établissent des exigences concernant le mouvement et l'exploitation des navires dans les ports canadiens afin d'en assurer la prévisibilité et l'efficacité et de protéger la sécurité des personnes, des biens et de l'environnement.

La LMC divise le secteur maritime en quatre unités opérationnelles distinctes : (i) les administrations portuaires canadiennes; (ii) les ports publics; (iii) la voie maritime du Saint-Laurent; et (iv) les ports administrés par le ministère de la Défense nationale. La LMC habilite le ministre des Transports à désigner des AA responsables de la conformité et de l'application de la loi dans chacune des unités opérationnelles. Chaque unité est responsable de l'exploitation sécuritaire et efficace à l'intérieur des terres et des eaux relevant de sa compétence et peut procéder, entre autres, au contrôle de la circulation maritime. L'étendue des entités réglementées est vaste, car elle comprend toute personne physique ou morale ou tout navire relevant de la compétence de l'unité opérationnelle. Par exemple, un navire, son exploitant ou propriétaire, un membre d'équipage, un pêcheur ou une entreprise réalisant des opérations de dragage à l'intérieur de la zone réglementée sont tous considérés comme des entités réglementées.

En 2017, le Centre d'expertise en matière d'application de la loi (CEAL) de Transports Canada (TC) a lancé le Programme de conformité à la *Loi maritime du Canada*. Chargé de normaliser l'application de la loi dans chaque unité opérationnelle, le Programme de conformité à la *Loi maritime du Canada* a consulté divers intervenants, notamment l'Association des administrations portuaires canadiennes, la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, TC (en tant qu'exploitant de ports publics) et le ministère de la Défense nationale, pour comprendre leurs préoccupations au sujet de la façon dont la LMC et ses règlements ont été appliqués. Les discussions qui ont eu lieu au sein du CEAL ont mis en lumière un certain nombre de préoccupations, notamment les options limitées dont disposent les AA pour mettre en œuvre une approche graduelle de l'application de la loi.

Pour répondre à ces préoccupations, le CEAL a établi une approche en deux phases. La première, qui a eu lieu lors de l'exercice 2018-2019, a vu la création d'un manuel de surveillance et l'élaboration d'un programme complet de formation pour les AA.

The second phase included analyzing the potential for AMPs to help EOs enforce the CMA and its regulations. The CMA provides the Governor in Council with authority to make regulations to establish AMPs for violations of the CMA or its regulations. This proposal is a direct result of that analysis.

AMPs are a tool for enforcing federal offences of a regulatory nature by means of a monetary penalty, which the offender can choose to pay without having to appear in court. Imposed through an administrative (not penal) process (i.e. violators are issued a notice of violation by an EO, which outlines the violation and the monetary penalty that the violator must pay), AMPs are designed to bring regulated entities into compliance without the legal ramifications of a criminal record or imprisonment. AMPs are a flexible enforcement tool, designed to be proportionate to the nature of the violation in question. AMPs regimes often use graduated penalty structures, which provide for increasing penalty amounts for repeat violations by the same entity.

### Objective

This proposal would create new regulations to enable an AMPs regime under the CMA. The objective of the proposed amendments is to ensure a more predictable and transparent enforcement regime both for EOs and regulated parties.

An AMPs regime would allow penalizing violations that do not warrant prosecution, but for which a warning is not a sufficient response. The implementation of a flexible, transparent and predictable enforcement regime that includes warnings, AMPs, and prosecutions is expected to reduce non-compliance with the CMA and its regulations, thereby helping to ensure the safety and security of Canada's marine navigation sector.

### Description

The proposed Regulations introduce AMPs for violations of the CMA and the following associated regulations: the *Port Authorities Operations Regulations*; the *Natural and Man-made Harbour Navigation and Use Regulations*; the *Public Ports and Public Port Facilities Regulations*; and the *Seaway Property Regulations*. These regulations deal with the safety, order and day-to-day work of specific ports, harbours and properties managed by

- Canada Port Authorities;
- TC;
- St. Lawrence Seaway Management Corporation; and
- the Department of National Defence.

La seconde phase prévoyait l'analyse du potentiel des SAP pour aider les AA à faire appliquer la LMC et ses règlements. La LMC donne au gouverneur en conseil le pouvoir de prendre des règlements pour établir des SAP pour les violations de la LMC ou de ses règlements. La présente proposition résulte directement de cette analyse.

Les SAP sont un outil permettant de sanctionner les infractions de nature réglementaire à une loi fédérale au moyen d'une sanction pécuniaire, que le contrevenant peut choisir de payer sans devoir comparaître au tribunal. Imposées par le biais d'un processus administratif (non pénal) (c'est-à-dire que les contrevenants se voient remettre par un AA un procès-verbal de violation, qui décrit la violation et la pénalité que le contrevenant doit payer), les SAP visent à mettre en conformité les entités réglementées sans les conséquences légales d'un casier judiciaire ou d'un emprisonnement. Les pénalités sont un outil d'application de la loi souple, conçues pour être proportionnelles à la nature de la violation. Les régimes de SAP utilisent souvent des structures de gradation qui prévoient des montants de pénalité progressifs pour des violations répétées commises par la même entité.

### Objectif

La présente proposition créerait un nouveau règlement permettant l'application d'un régime de SAP en vertu de la LMC. L'objectif des modifications proposées est d'assurer un régime d'application de la loi prévisible et transparent, tant pour les AA que pour les parties réglementées.

Un régime de SAP permettrait de sanctionner des violations qui ne justifient pas de poursuites judiciaires, mais pour lesquelles un avertissement ne constitue pas une mesure suffisante. La mise en œuvre d'un régime d'application de la loi souple, transparent et prévisible qui prévoit des avertissements, des SAP et des poursuites judiciaires devrait réduire le nombre de cas de non-conformité à la LMC et à ses règlements, contribuant ainsi à assurer la sécurité et la sûreté du secteur de la navigation maritime au Canada.

### Description

Le projet de règlement instaure des pénalités au titre de violations de la LMC et des règlements connexes suivants : le *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires*; le *Règlement relatif à la navigation dans les ports naturels et les ports aménagés et à leur utilisation*; le *Règlement sur les ports publics et installations portuaires publiques* et le *Règlement sur les biens de la voie maritime*. Ces règlements traitent de la sécurité, de l'ordre et du fonctionnement quotidien de certains ports et biens gérés par :

- les administrations portuaires canadiennes;
- TC;

The proposed Regulations identify each provision of the CMA and regulations for which an AMP could be issued. The new AMPs regime would include flexible penalty amounts. In setting the amounts, TC rated each violation as minor, serious or very serious. Penalties for very serious violations could reach the maximum fines allowed by the CMA, while minor violations would have much lower fines. The total penalty amounts vary depending on the severity level attached to the violation and aggravating or mitigating factors, up to a maximum of \$5,000 for an individual and \$25,000 for a corporation or a ship. In some cases, violations committed or continued on more than one day would lead to separate penalties for each day. The proposed Regulations include a schedule setting out the general procedure to calculate individual penalties.

Penalties would take into consideration any history of non-compliance by the violator, the harm the violation could cause to people, property and the environment, any potential economic gains (e.g. a ship leaving detention without authorization to resume operations), as well as any mitigating factors.

Any party issued a penalty would be able to request that the Transportation Appeals Tribunal of Canada (TATC) review the decision. Upon review, the Tribunal may decide to uphold, change, or set aside the penalty. As with any decision, the regulated parties have the opportunity to appeal a decision of the TATC or apply to the Federal Court for judicial review of the decision.

The proposed Regulations designates as an AMP a total of 85 provisions, distributed as follows:

- CMA (6);
- *Port Authorities Operations Regulations* (21);
- *Public Ports and Public Port Facilities Regulations* (21);
- *Seaway Property Regulations* (21); and
- *Natural and Man-made Harbour Navigation and Use Regulations* (16).

Some examples of proposed designated provisions are provided in the tables below, including whether a new penalty could be issued for each day that a violation

- la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent;
- le ministère de la Défense nationale.

Le projet de règlement énumère chaque disposition de la LMC et de ses règlements en vertu de laquelle une SAP pourrait être émise. Le nouveau régime de SAP prévoirait des montants de pénalité souples. Pour fixer ces montants, TC a classé chaque violation selon les catégories suivantes : mineure, grave ou très grave. Les pénalités au titre de violations très graves pourraient atteindre le montant maximal permis par la LMC, tandis que les violations mineures donneraient lieu à des amendes d'un montant bien plus faible. Les montants totaux des pénalités varient en fonction du niveau de gravité associé à la violation et des circonstances aggravantes ou atténuantes, jusqu'à concurrence de 5 000 \$ pour une personne physique et 25 000 \$ pour une personne morale ou un navire. Dans certains cas, les violations commises ou se poursuivant sur plusieurs jours donneraient lieu à des pénalités distinctes pour chaque jour. Le projet de règlement comprend une annexe exposant la procédure générale qui permet de calculer chaque pénalité.

Les pénalités prendraient en considération tout antécédent de non-conformité du contrevenant, le préjudice susceptible d'être causé aux personnes, aux biens et à l'environnement par la violation, les éventuels gains économiques (par exemple un navire en rétention qui quitte les lieux sans autorisation afin de reprendre ses activités), ainsi que les circonstances atténuantes.

Toute partie se voyant infliger une pénalité serait en droit de demander la révision de la décision par le Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC). Lors de la révision, le Tribunal peut décider de maintenir, modifier ou annuler la pénalité. Comme pour toute décision, les parties réglementées ont la possibilité de faire appel d'une décision rendue par le TATC ou de faire une demande de révision judiciaire de la décision auprès de la Cour fédérale.

Le projet de règlement désigne comme SAP un total de 85 dispositions, réparties comme suit :

- LMC (6);
- *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires* (21);
- *Règlement sur les ports publics et installations portuaires publiques* (21);
- *Règlement sur les biens de la voie maritime* (21);
- *Règlement relatif à la navigation dans les ports naturels et les ports aménagés et à leur utilisation* (16).

Quelques exemples des dispositions désignées proposées sont fournis dans les tableaux ci-dessous, indiquant notamment si une nouvelle pénalité pourrait être infligée

continues. Please note that the description of the violations are not included in the regulations and are provided here to facilitate understanding only.

pour chaque jour pendant lequel une violation se poursuit. Veuillez noter que la description des violations ne figure pas dans le projet de règlement et est uniquement fournie ici pour en faciliter la compréhension.

#### Examples of proposed designated provisions for the *Canada Marine Act*

Provision	Description of violation	Severity of violation	Separate violation for each day?
Paragraph 59(1)(b)	Failing to follow a direction issued by a person designated by a port authority to engage in traffic control	Very serious	No
Subsection 116(2)	Giving an order for a ship to depart from a port in which it is currently detained	Very serious	No
Paragraph 126(c)	Obstructing or hindering an enforcement officer	Very serious	No

#### Exemples de dispositions désignées proposées de la *Loi maritime du Canada*

Disposition	Description de la violation	Gravité de la violation	Violation distincte pour chaque jour?
Alinéa 59(1)b)	Ne pas se conformer aux ordres d'une personne désignée par une administration portuaire pour procéder au contrôle de la circulation	Très grave	Non
Paragraphe 116(2)	Donner l'ordre à un navire de quitter le port où il est actuellement retenu	Très grave	Non
Alinéa 126c)	Gêner l'action d'un agent de l'autorité	Très grave	Non

#### Examples of proposed designated provisions for the *Port Authorities Operations Regulations*

Provision	Description of violation	Severity of violation	Separate violation for each day?
Paragraph 5(a)	Jeopardizing the safety or health of persons in the port	Very serious	No
Paragraph 5(d)	Interfering with an authorized activity	Serious	No
Paragraph 17(b)	Failing to submit a report to the port authority detailing an emergency situation as soon as possible	Minor	No

#### Exemples de dispositions désignées proposées du *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires*

Disposition	Description de la violation	Gravité de la violation	Violation distincte pour chaque jour?
Alinéa 5a)	Menacer la sécurité ou la santé des personnes dans le port	Très grave	Non
Alinéa 5d)	Nuire à toute activité autorisée	Grave	Non
Alinéa 17b)	Ne pas présenter à l'administration portuaire un rapport détaillé de la situation d'urgence dès que possible	Mineure	Non

**Examples of proposed designated provisions for the *Public Ports and Public Port Facilities Regulations***

Provision	Description of violation	Severity of violation	Separate violation for each day?
Paragraph 14(b)	Interfering with navigation	Very serious	Yes
Paragraph 14(d)	Interfering with an authorized activity in the public port or the public port facility	Serious	No
Subsection 40(3)	Failing to provide the port official with the description, quantity and tonnage of the cargo loaded, unloaded or transferred at each berth or anchorage within 24 hours after the loading, unloading or transferral, but before the ship's departure	Minor	No

**Exemples de dispositions désignées proposées du *Règlement sur les ports publics et installations portuaires publiques***

Disposition	Description de la violation	Gravité de la violation	Violation distincte pour chaque jour?
Alinéa 14b)	Gêner la navigation	Très grave	Oui
Alinéa 14d)	Nuire à toute activité autorisée dans le port public ou à l'installation portuaire publique	Grave	Non
Paragraphe 40(3)	Ne pas fournir au responsable de port la description, la quantité et le tonnage de la cargaison qui est chargée, déchargée ou transbordée à chaque poste ou mouillage dans les 24 heures suivant le chargement, le déchargement ou le transbordement mais avant le départ du navire	Mineure	Non

**Examples of proposed designated provisions for the *Seaway Property Regulations***

Provision	Description of violation	Severity of violation	Separate violation for each day?
Paragraph 5(c)	Obstructing or adversely affecting any part of the Seaway or Seaway property	Very serious	Yes
Paragraph 18(a)	Failing to post notices, lights and a barricade, or station a person, at the site of a dangerous situation	Serious	No
Paragraph 19(b)	Failing to submit a timely written report to the Manager describing the activity and explaining why the situation was regarded as an emergency	Minor	No

**Exemples de dispositions désignées proposées du *Règlement sur les biens de la voie maritime***

Disposition	Description de la violation	Gravité de la violation	Violation distincte pour chaque jour?
Alinéa 5c)	Obstruer une partie de la voie maritime ou des biens de la voie maritime ou avoir un effet néfaste sur cette partie	Très grave	Oui
Alinéa 18a)	Négliger d'afficher les avis, de mettre en place des appareils d'éclairage et d'ériger une barricade, ou de poster une personne sur les lieux de la situation dangereuse	Grave	Non
Alinéa 19b)	Ne pas présenter sans délai au gestionnaire un rapport écrit décrivant l'activité et expliquant pour quelles raisons la situation était considérée comme urgente	Mineure	Non



### Examples of proposed designated provisions for the *Natural and Man-made Harbour Navigation and Use Regulations*

Provision	Description of violation	Severity of violation	Separate violation for each day?
Paragraph 3(f)	Adversely affecting sediment or water quality	Very serious	Yes
Paragraph 4(1)(c)	Failing to provide the harbour official with a timely report	Minor	No
Paragraph 8(c)	Failing to submit, as requested by a harbour official, a copy of each report made to a municipal, provincial or federal authority detailing an emergency situation	Minor	No

### Exemples de dispositions désignées proposées du *Règlement relatif à la navigation dans les ports naturels et les ports aménagés et à leur utilisation*

Disposition	Description de la violation	Gravité de la violation	Violation distincte pour chaque jour?
Alinéa 3f)	Altérer la qualité des sédiments ou de l'eau	Très grave	Oui
Alinéa 4(1)c)	Ne pas présenter un rapport au responsable de port aussitôt que possible	Mineure	Non
Alinéa 8c)	Ne pas présenter, comme l'a demandé le responsable de port, une copie des rapports détaillés de la situation d'urgence faits aux autorités municipales, provinciales et fédérales	Mineure	Non

#### Regulatory development

##### Consultation

TC applied a targeted communication plan to update, educate and seek feedback from key stakeholders, including vessel operators.

Consultations were mostly conducted through the Canada Marine Act Compliance Program Advisory Panel, which included representatives from (i) Halifax Port Authority, (ii) St. John's Port Authority, (iii) Windsor Port Authority, (iv) Montreal Port Authority, (v) Vancouver Fraser Port Authority, (vi) Association of Canadian Port Authorities, (vii) Canadian Forces, and (viii) St. Lawrence Seaway Management Corporation.

In May 2018, TC distributed a survey to the Panel to gain insight into the specifics of enforcement-related activities across Canada. Survey responses showed EOs felt the CMA and its regulations needed a proportionate penalty structure for effective enforcement.

In August 2018, TC hosted a workshop with the Panel to review the survey feedback. During this workshop, the panel members developed a report outlining the provisions in the CMA and the regulations proposed for designation as an AMP. Panel members shared the report with

#### Élaboration de la réglementation

##### Consultation

TC a mis en œuvre un plan de communication ciblé pour aviser et informer les intervenants clés, y compris les exploitants de navires, et pour recueillir leurs commentaires.

Les consultations ont été principalement menées par le comité consultatif du Programme de conformité à la Loi maritime du Canada, qui comprenait des représentants des entités suivantes : (i) l'Administration portuaire d'Halifax, (ii) l'Administration portuaire de St. John's, (iii) l'Administration portuaire de Windsor, (iv) l'Administration portuaire de Montréal, (v) l'Administration portuaire Vancouver Fraser, (vi) l'Association des administrations portuaires canadiennes, (vii) les Forces canadiennes, et (viii) la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent.

En mai 2018, TC a distribué un sondage au comité pour recueillir ses suggestions sur les détails des activités liées à l'application de la loi partout au Canada. Les réponses au sondage ont montré que les AA pensent que la LMC et ses règlements ont besoin d'une structure de pénalités proportionnelles aux violations afin de rendre l'application de la loi efficace.

En août 2018, TC a organisé un atelier avec le comité pour examiner les réponses au sondage. Lors de cet atelier, les membres du comité ont rédigé un rapport présentant les dispositions de la LMC et le projet de règlement pour désigner ces dispositions comme pénalités. Les membres

marine transport users (e.g. vessel operators, Canadian Port Authorities, Seaway Authorities) to elicit additional feedback. The Panel and TC reconvened in April 2019. There were no substantial or material changes to the list of proposed AMPs or the proposed penalty structure discussed in August of 2018. Through the Panel's activities, all the stakeholders involved in the enforcement of the CMA and its regulations were consulted on the list of the proposed AMPs and penalty structure. They consistently articulated support of the proposal.

Since 2019, TC continued to have regular check-ins with members of the Panel on the status of the enforcement tools proposal. During this period, TC has also participated in the Association of Canadian Port Authorities regular subcommittee meetings on enforcement, at which requests for increased enforcement options have continually been expressed. Committee members included representatives from each of the Canadian Port Authorities, the Saint Lawrence Seaway, TC and the Department of National Defence.

The proposal was published online on TC's [Public Involvement and Consultations website](#) for 30 days, from May 20 to June 21, 2021. This consultation included examples of the types of violations that would be subject to AMPs, as well as the penalty ranges that have been identified. It gave an opportunity to members of the general public and affected stakeholders, such as vessel operators, to comment on the proposal. No comments on the proposal were received.

The improved enforceability resulting from an AMPs regime has been requested by stakeholders involved in enforcing the CMA and its regulations to improve safety and security in Canadian ports. These stakeholders strongly support the implementation of an AMPs regime. Discussions during the COVID-19 pandemic indicate the current situation has only increased their desire for more enforcement tools under the CMA.

#### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

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

du comité ont communiqué le rapport aux utilisateurs du transport maritime (par exemple exploitants de navires, administrations portuaires canadiennes, administrations des voies maritimes) pour recueillir des commentaires supplémentaires. Le comité et TC se sont à nouveau réunis en avril 2019. Aucune modification importante n'a été apportée à la liste des pénalités proposées ou à la structure de pénalités proposée discutées en août 2018. Grâce aux activités du comité, tous les intervenants participant à l'application de la LMC et de ses règlements ont été consultés au sujet de la liste et de la structure des pénalités proposées. Ils ont également manifesté de façon constante leur appui en faveur de la proposition.

Depuis 2019, TC a des contacts réguliers avec les membres du comité au sujet de l'état d'avancement de la proposition sur les outils d'application de la loi. Durant cette période, TC a également participé aux réunions régulières du sous-comité de l'Association des administrations portuaires canadiennes sur l'application de la loi, où des voix se sont exprimées de façon constante en faveur d'un plus grand nombre d'options d'application de la loi. Les membres de ce sous-comité comprenaient des représentants des administrations portuaires canadiennes, de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, de TC et du ministère de la Défense nationale.

La proposition a été publiée en ligne sur la [page Web consacrée à la participation du public et aux consultations](#) de TC pendant 30 jours, du 20 mai au 21 juin 2021. Cette consultation comportait des exemples des types de violations qui seraient assujetties aux pénalités, ainsi que des barèmes de pénalité qui ont été fixés. Elle permettait au grand public et aux intervenants touchés, tels que les exploitants de navires, de soumettre leurs commentaires sur la proposition. Toutefois, aucun commentaire sur la proposition n'a été recueilli.

L'applicabilité de la loi accrue découlant d'un régime de pénalités a été demandée par les intervenants participant à l'application de la LMC et de ses règlements pour renforcer la sécurité et la sûreté dans les ports canadiens. Ces intervenants soutiennent vigoureusement la mise en œuvre d'un régime de pénalités. Les discussions qui ont eu lieu durant la pandémie de COVID-19 indiquent que la situation actuelle n'a fait qu'accroître leur désir de disposer d'un plus grand nombre d'outils d'application de la loi en vertu de la LMC.

#### *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 effectuée pour déterminer si la proposition est susceptible de donner lieu à des obligations prévues dans les traités modernes. Cette évaluation a examiné la portée géographique et l'objet de la proposition par rapport aux traités modernes en vigueur et aucune obligation relative aux traités modernes n'a été relevée.

### Instrument choice

All violations under the CMA and its associated regulations cannot realistically be prosecuted. The strenuous resource costs and time frames for a prosecution would not be in the public interest in the vast majority of instances of non-compliance. In the absence of an enforcement tool such as the AMPs regime to address regulatory violations that would not warrant a prosecution, but for which a warning is not a sufficient response, under-enforcement of the CMA and its regulations would continue.

AMPs are an ideal enforcement instrument because they are flexible, with a range of penalty amounts, and are easily administered. This is in contrast to warnings, which have limited effect; contraventions, which are presently very limited under the CMA and its regulations; and recommending prosecution, which requires a resource-exhaustive investigation, cooperation with the Public Prosecution Service of Canada, and other court-related resources. An AMPs regime is the best option to improve the enforcement of the CMA. Developing regulations in accordance with section 129.03 of the CMA is the only option to implement an AMPs regime and provide this essential enforcement tool to EOs. No non-regulatory options were considered.

### Regulatory analysis

The proposed Regulations would create an AMPs regime for violations under the CMA, the *Natural and Man-made Harbour Navigation and Use Regulations*, *Port Authorities Operations Regulations*, *Public Port and Public Facilities Regulations*, and *Seaway Property Regulations*. The AMPs regime would provide EOs with additional tools and instruments to provide a proportionate response to non-compliance. The proposed Regulations would result in a total cost of \$18,900 (present value in 2019 Canadian dollars, discounted to the base year of 2021 at a 7% discount rate) from 2022 to 2031 to the Government of Canada and third-party enforcement companies. Costs would include the redevelopment of an existing training module for new EOs, and the development and implementation of a refresher course for existing EOs.

Benefits of the proposed Regulations would include the introduction of a more flexible tool to standardize the escalation of a response, while promoting compliance and enforcement. The potential use of monetary penalties rather than prosecutions would result in a more cost-effective method to enforce compliance and reduce violations.

### Choix de l'instrument

Il est peu réaliste de croire que toutes les violations de la LMC et de ses règlements connexes peuvent donner lieu à des poursuites judiciaires. Dans la grande majorité des cas de non-conformité, les coûts élevés en ressources et les longs délais associés aux poursuites judiciaires ne seraient pas dans l'intérêt du public. Sans régime de SAP, donc en l'absence d'un outil d'application de la loi pour sanctionner les infractions à la réglementation pour lesquelles les poursuites judiciaires sont inappropriées, alors qu'un avertissement ne constitue pas une mesure suffisante, la LMC et ses règlements continueraient d'être sous-appliqués.

Les SAP constituent un instrument d'application de la loi idéal, car elles offrent une grande souplesse (différents montants de pénalité) et sont faciles à administrer. Cela contraste avec les avertissements (qui ont des effets limités), les contraventions (qui sont actuellement très limitées en vertu de la LMC et de ses règlements) et la recommandation de poursuites judiciaires, qui nécessitent une enquête mobilisant des ressources importantes, une coopération avec le Service des poursuites pénales du Canada, et d'autres ressources judiciaires. Un régime de SAP est la meilleure option pour améliorer l'application de la LMC. L'élaboration d'un règlement conformément au paragraphe 129.03 de la LMC est la seule option permettant de mettre en œuvre un régime de pénalités et de fournir cet outil essentiel d'application de la loi aux AA. Aucune option autre que réglementaire n'a été envisagée.

### Analyse de la réglementation

Le projet de règlement créerait un régime de pénalités pour les violations de la LMC, du *Règlement relatif à la navigation dans les ports naturels et les ports aménagés et à leur utilisation*, du *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires*, du *Règlement sur les ports publics et installations portuaires publiques*, et du *Règlement sur les biens de la voie maritime*. Le régime de pénalités donnerait aux AA des outils et instruments supplémentaires pour infliger des pénalités proportionnelles aux violations. Le projet de règlement entraînerait un coût total de 18 900 \$ (valeur actuelle en dollars canadiens de 2019, actualisée par rapport à l'année de base 2021 à un taux d'actualisation de 7 %), de 2022 à 2031, pour le gouvernement du Canada et les entreprises tierces chargées de l'application de la loi. Les coûts comprendraient la refonte d'un module de formation existant pour les nouveaux AA, ainsi que l'élaboration et la mise en œuvre d'un cours de recyclage pour les AA actuels.

Le projet de règlement présenterait plusieurs avantages, notamment le fait d'introduire un outil plus souple pour normaliser la gradation d'une réponse, tout en favorisant la conformité et l'application de la loi. Le recours possible aux sanctions pécuniaires au lieu des poursuites judiciaires constituerait une méthode plus rentable pour sanctionner les cas de non-conformité et réduire le nombre de violations.

### *Analytical framework*

The costs and benefits for the proposed Regulations have been assessed in accordance with the Treasury Board Secretariat (TBS) [Policy on Cost-Benefit Analysis](#) by comparing the baseline 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 that would follow implementation of the proposed Regulations. Where possible, impacts are quantified and monetized, with only the direct costs and benefits for stakeholders being considered in the analysis.

Taxes, fees, levies and other charges constitute transfers from one group to another and are therefore not considered to be compliance or administrative costs, whether they are intended as incentives to foster compliance and change behaviour or whether their purpose is to recover the costs of providing a service. Correspondingly, the costs to pay for AMPs, as well as the revenue to the Government of Canada generated through AMPs, are not considered costs nor benefits within the scope of the regulatory analysis since they are outside the normal course of business, occurring only in instances of non-compliance.

Unless otherwise stated, all costs are expressed in present value terms (2019 Canadian dollars, discounted to the base year of 2021 at a 7% discount rate) over a 10-year analytical period (2022–2031).

### *Affected stakeholders*

The proposed Regulations would impact the Government of Canada (11 EOs employed by TC and 4 EOs employed by the Department of National Defence), third-party enforcement companies (69 EOs employed by Canada Port Authorities and 18 EOs employed by the St. Lawrence Seaway Management Corporation), vessel owners and Canadians. EOs are responsible for enforcing regulations under the CMA for vessels transiting regulated entities including 58 public ports and 2 harbours (employed by the Government of Canada), 18 Canada Port Authorities (employed by Canada Port Authorities) and the St. Lawrence Seaway (employed by the St. Lawrence Seaway Management Corporation). While TC would incur costs associated with the development of training courses, TC, the Department of National Defence and third-party enforcement companies would incur costs associated with EOs' participation of the refresher course (opportunity costs).

### *Cadre analytique*

Les coûts et avantages du projet de règlement ont été évalués conformément à la [Politique sur l'analyse coûts-avantages](#) du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT) en comparant le scénario de référence au scénario réglementaire. Le scénario de référence décrit ce qui est susceptible de se produire à l'avenir si le gouvernement du Canada ne met pas en œuvre le projet de règlement. Le scénario réglementaire fournit des renseignements sur les résultats visés à la suite de l'application du projet de règlement. Lorsque cela est possible, les effets sont quantifiés et évalués en valeur pécuniaire, en ne tenant compte que des coûts et avantages directs pour les intervenants dans l'analyse.

Les taxes, frais, prélèvements et autres charges constituent des transferts d'un groupe à un autre et ne sont pas considérés comme des coûts de conformité ou des coûts administratifs, qu'ils visent à servir de mesures incitatives pour favoriser la conformité et modifier les comportements, ou que leur but soit de recouvrer les coûts associés à la fourniture d'un service. En conséquence, les coûts à payer pour les pénalités ainsi que les recettes générées par les pénalités pour le gouvernement du Canada ne sont considérés ni comme des coûts ni comme des avantages dans le cadre de l'analyse de la réglementation, car ils ne sont pas engagés ou générés dans le cours normal des affaires, mais seulement dans des cas de non-conformité.

Sauf indication contraire, tous les coûts exprimés en valeur actuelle (en dollars canadiens de 2019, actualisés par rapport à l'année de base à un taux d'actualisation de 7 %) sur une période d'analyse de 10 ans (2022-2031).

### *Intervenants concernés*

Le projet de règlement aurait des répercussions sur le gouvernement du Canada (11 AA employés par TC et 4 AA employés par le ministère de la Défense nationale), les entreprises tierces chargées de l'application de la loi (69 AA employés par les administrations portuaires canadiennes et 18 AA employés par la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent), les propriétaires de navires et les Canadiens. Les AA sont responsables de l'application de la réglementation en vertu de la LMC pour les navires transitant par les entités réglementées, notamment 58 ports publics et 2 ports (employés par le gouvernement du Canada), 18 administrations portuaires canadiennes (employées par les administrations portuaires canadiennes) et la voie maritime du Saint-Laurent (employée par la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent). Bien que TC subirait des coûts associés à l'élaboration des cours de formation, TC, le ministère de la Défense nationale et les entreprises tierces chargées de l'application de la loi subiraient des coûts associés à la participation des AA au cours de recyclage (coûts de renonciation).

Vessel owners would be subject to the AMPs regime and associated fees for non-compliance, which are not considered incremental costs. The proposed Regulations are expected to provide vessel owners with increased predictability surrounding enforcement and an incentive to increase compliance. Increased compliance would in turn result in safety benefits for Canadian ports. The implementation of an AMPs regime is also expected to benefit vessel owners by reducing the likelihood of prosecutions and costs associated with court proceedings.

### *Baseline and regulatory scenarios*

Under the baseline scenario, EOs do not have access to flexible enforcement tools that are proportionate and reflect violation severity. When encountering non-compliance with the CMA and associated regulations, EOs can either issue a warning or prosecute for non-compliance. In the absence of these proposed Regulations, compliance would continue to be either overenforced, underenforced or not enforced at all.

Under the regulatory scenario, the proposed AMPs regime would address the challenges EOs are facing in the current compliance environment. The proposed Regulations would provide decision-making capabilities to bring regulated parties into compliance through proportional responses while assessing the underlying risk and harm of violations. The proposed Regulations would require the redevelopment of the current training course for EOs and the development and implementation of a refresher course for existing EOs.

### *Benefits and costs*

The proposed Regulations aim to provide EOs exercising authority under the CMA and its regulations with access to more flexible enforcement tools that are proportionate and can reflect the severity of each violation (minor, serious or very serious). The total net costs of the proposed Regulations are estimated to be \$18,900 in the first year of implementation (2022), of which \$3,916 would be carried by enforcement companies and \$14,984 would be incurred by the Government of Canada.

#### **Benefits**

The proposal is expected to better achieve the intended goals of the CMA by promoting compliance and enforcement through the introduction of an AMPs regime. The proposed Regulations would provide EOs with the necessary tools required to provide a proportionate response to non-compliance. The ability to issue penalties for non-compliance would provide EOs with a gradual and standardized approach for accountability. It is anticipated that due to the potential risk associated with receiving a

Les propriétaires de navires seraient soumis au régime de SAP et aux frais connexes en cas de non-conformité, qui ne sont pas considérés comme des coûts différentiels. Le projet de règlement devrait offrir aux propriétaires de navires une plus grande prévisibilité en matière d'application de la loi et les inciter à accroître la conformité. Une conformité accrue pourrait se traduire à son tour par des retombées positives en matière de sécurité pour les ports canadiens. La mise en œuvre d'un régime de pénalités devrait également profiter aux propriétaires de navires en réduisant la probabilité de poursuites et les coûts associés aux procédures judiciaires.

### *Scénarios de référence et réglementaires*

Selon le scénario de référence, les AA n'ont pas accès à des outils d'application de la loi souples qui sont proportionnels et qui reflètent la gravité de la violation. En cas de non-conformité à la LMC et à ses règlements connexes, les AA peuvent soit émettre un avertissement, soit intenter des poursuites pour non-conformité. En l'absence du règlement proposé, certains cas de non-conformité continueraient d'être sanctionnés trop fortement, trop faiblement, ou aucunement.)

Dans le cadre du scénario réglementaire, le régime de SAP proposé permettrait de relever les défis auxquels les AA sont confrontés dans l'environnement de conformité actuel. Le projet de règlement fournirait des capacités de prise de décision pour mettre en conformité les parties réglementées par des réponses proportionnelles tout en évaluant le risque et le préjudice sous-jacents des violations. Le projet de règlement exigerait la refonte du cours de formation actuel pour les AA, ainsi que l'élaboration et la mise en œuvre d'un cours de recyclage pour les AA existants.

### *Avantages et coûts*

Le projet de règlement vise à donner aux AA exerçant leur autorité en vertu de la LMC et de ses règlements l'accès à des outils d'application de la loi plus souples qui sont proportionnels et peuvent refléter la gravité de chaque violation (mineure, grave ou très grave). Le coût total net du projet de règlement est estimé à 18 900 \$ pour la première année de mise en œuvre (2022), dont 3 916 \$ seraient assumés par les entreprises d'application de la loi et 14 984 \$ par le gouvernement du Canada.

#### **Avantages**

La proposition devrait permettre de mieux atteindre les objectifs énoncés dans la LMC en favorisant la conformité et l'application de la loi par la mise en œuvre d'un régime de SAP. Le projet de règlement fournira aux AA les outils nécessaires pour apporter une réponse proportionnelle en cas de non-conformité. La possibilité d'octroyer des pénalités en cas de non-conformité fournirait aux AA une approche progressive et normalisée en matière de responsabilité. Il est prévu qu'en raison du risque potentiel

monetary penalty, violators would be incentivized to comply with the CMA and its regulations. This is expected to result in a reduction in the number of violations when compared to the baseline scenario.<sup>1</sup> The use of monetary penalties to enforce compliance and the avoidance of prosecutions in court would provide stakeholders with cost savings and increased predictability surrounding enforcement. Canadians would benefit by an incremental reduction of violations and it is anticipated that compliance would rise once the proposed Regulations come into force.

### Costs

Costs associated with the proposed Regulations would be incurred by the Government of Canada (TC and the Department of National Defence) and third-party enforcement companies (Canada Port Authorities and the St. Lawrence Seaway Management Corporation), in the first year of implementation (2022). The proposed Regulations would result in a total incremental cost of \$18,900, of which \$14,984 would be incurred by the Government of Canada and \$3,916 would be incurred by third-party enforcement companies. The Government of Canada and third-party enforcement companies do not anticipate any new hires relating to the coming into force of the proposed Regulations, thus monitoring compliance of the CMA with the same level of existing operational funding under the regulatory scenario and baseline scenario.

### Redevelopment of the existing enforcement officer training module

Newly hired EOs are required to participate in a 4.5-day introductory training module. Since the existing training module does not capture every aspect of the proposed AMPs regime, there is a need for TC to redevelop this module with the same length. TC estimates that two employees (EC-05<sup>2</sup> and ED-EDS-3<sup>3</sup>) would take 15 business days to redevelop the training module. Note that newly hired EOs would not incur additional training costs as there would not be a change to the training hours. The incremental costs to TC associated with redeveloping the EO training module is anticipated to be \$13,805, incurred in the first year of implementation (2022).

associé à l'imposition d'une sanction pécuniaire, les contrevenants seront incités à se conformer à la LMC et à ses règlements. Cela devrait entraîner une réduction du nombre de violations par rapport au scénario de référence<sup>1</sup>. L'utilisation de sanctions pécuniaires pour faire respecter la conformité et l'évitement des poursuites devant les tribunaux permettraient aux intervenants de réaliser des économies et d'accroître la prévisibilité de l'application de la loi. Les Canadiens bénéficieraient d'une réduction progressive des violations et il est prévu que la conformité augmentera une fois que le projet de règlement entrera en vigueur.

### Coûts

Les coûts associés au projet de règlement seraient assumés par le gouvernement du Canada (TC et le ministère de la Défense nationale) et par des entreprises tierces chargées de l'application de la loi (les administrations portuaires canadiennes et la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent), au cours de la première année de mise en œuvre (2022). Le projet de règlement entraînerait un coût différentiel total de 18 900 \$, dont 14 984 \$ seraient assumés par le gouvernement du Canada et 3 916 \$ par les entreprises tierces chargées de l'application de la loi. Le gouvernement du Canada et les entreprises tierces chargées de l'application de la loi ne prévoient pas de nouvelles embauches liées à l'entrée en vigueur du projet de règlement, ce qui permet de surveiller la conformité à la LMC avec le même niveau de financement opérationnel existant que celui utilisé dans le cadre du scénario réglementaire et du scénario de référence.

### Refonte du module de formation existant pour les agents de l'autorité

Les AA nouvellement embauchés doivent participer à un module de formation d'initiation de 4,5 jours. Étant donné que le module de formation existant ne couvre pas tous les aspects du régime de pénalités proposé, il est nécessaire pour TC d'adapter ce module, tout en maintenant la même durée totale. TC estime qu'il faudrait 15 jours ouvrables à deux employés (EC-05<sup>2</sup> et ED-EDS-3<sup>3</sup>) pour adapter le module de formation. Il convient de noter que les AA nouvellement embauchés n'engageront pas de frais de formation supplémentaires, car les heures de formation ne seront pas modifiées. Les coûts différentiels pour TC associés à la refonte du module de formation pour les AA devraient s'élever à 13 805 \$ et être engagés au cours de la première année de mise en œuvre (2022).

<sup>1</sup> Transport Canada does not have the necessary data available on current violations to estimate the number of violations that could be avoided by the implementation of the proposed Regulations.

<sup>2</sup> The wage rate including associated overhead (30%) used for this employee (EC-05) is \$64 per hour. The pay rates are based on the highest [TBS rates of pay for public service employees](#).

<sup>3</sup> The wage rate including associated overhead (30%) used for this employee (ED-EDS-3) is \$67 per hour. The pay rates are based on the highest [TBS rates of pay for public service employees](#).

<sup>1</sup> Transports Canada ne dispose pas des données nécessaires sur les violations actuelles pour estimer le nombre de violations qui pourraient être évitées par la mise en œuvre du projet de règlement.

<sup>2</sup> Le taux de salaire, y compris les frais généraux connexes (30 %), utilisé pour cet employé (EC-05) est de 64 \$ l'heure. Les taux de rémunération sont basés sur les [taux de rémunération les plus élevés du SCT pour les employés de la fonction publique](#).

<sup>3</sup> Le taux de salaire, y compris les frais généraux connexes (30 %), utilisé pour cet employé (ED-EDS-3) est de 67 \$ l'heure. Les taux de rémunération sont basés sur les [taux de rémunération les plus élevés du SCT pour les employés de la fonction publique](#).

### Development of an AMPs refresher course

The proposed Regulations would require existing EOs to participate in an information session (one hour), outlining how to determine and properly administer AMPs for non-compliance with the CMA. This refresher course would target existing EOs who have already taken the existing 4.5 day enforcement training and would be familiar with the new AMPs regime, but require training specifically on administration of the program. This would result in minimal cost implications to TC, including a one-time cost for the development of the course. This course is expected to be administered online. Under the baseline scenario, a refresher course on the new AMPs regime has not yet been created. TC estimates that one employee (ED-EDS-3) would take one business day to create the course using existing training material. Incremental costs associated with the development of this course is anticipated to be \$468, incurred in the first year of implementation (2022).

### Participation of an AMPs refresher course

There are currently 87 third-party EOs<sup>4</sup> and 15 government EOs (PM-04)<sup>5</sup> enforcing the CMA. It is expected that each of the existing EOs would need to devote one hour to participate in the refresher course. This course is expected to be administered online. Under the baseline scenario, a refresher course has not yet been created. This cost would take into consideration the opportunity cost of forgone work hours in order to take part in the new AMPs refresher course. Incremental costs associated with the participation of this course is anticipated to be \$4,627 incurred in the first year of implementation (2022). These costs would be incurred by the Government of Canada (\$711) and third-party enforcement companies (\$3,916).

The total costs, to be incurred in the first year of implementation (2022), are estimated to be \$18,900.

<sup>4</sup> The wage rate including associated overhead (25%) used for private sector technical inspectors and regulatory officers is \$48 per hour. This rate is based on Statistics Canada Table 98-400-X2016304 (2016 census, employment income statistics).

<sup>5</sup> The wage rate including associated overhead (30%) used for public service EOs (PM-04) is \$51 per hour. The pay rates are based on the highest TBS rates of pay for public service employees.

### Élaboration d'un cours de recyclage sur les pénalités

Le projet de règlement exigerait que les AA existants participent à une séance d'information (une heure), décrivant comment déterminer et administrer correctement les SAP pour non-conformité à la LMC. Ce cours de recyclage s'adresse aux AA existants qui ont déjà suivi la formation de 4,5 jours sur l'application de la loi et qui connaissent le nouveau régime de pénalités, mais qui ont besoin d'une formation spécifique sur l'administration du programme. Cela entraînerait des coûts minimes pour TC, y compris un coût unique pour l'élaboration du cours. Ce cours devrait être offert en ligne. Selon le scénario de référence, un cours de recyclage sur le nouveau régime de pénalités n'a pas encore été créé. TC estime qu'il faudrait un jour ouvrable à un employé (ED-EDS-3) pour créer le cours en utilisant le matériel de formation existant. Les coûts différentiels associés à l'élaboration de ce cours devraient s'élever à 468 \$ et être engagés au cours de la première année de mise en œuvre (2022).

### Participation à un cours de recyclage sur les pénalités

Il y a actuellement 87 AA tiers<sup>4</sup> et 15 AA du gouvernement (PM-04)<sup>5</sup> qui appliquent la LMC. Chaque AA existant devrait consacrer une heure pour participer au cours de recyclage. Ce cours devrait être offert en ligne. Selon le scénario de référence, un cours de recyclage n'a pas encore été créé. Ce coût tiendrait compte du coût de renonciation des heures de travail perdues pour participer au nouveau cours de recyclage sur les pénalités. Les coûts différentiels associés à la participation à ce cours devraient s'élever à 4 627 \$ et être engagés au cours de la première année de mise en œuvre (2022). Ces coûts seraient assumés par le gouvernement du Canada (711 \$) et par les entreprises tierces chargées de l'application de la loi (3 916 \$).

Les coûts totaux, qui seront engagés au cours de la première année de mise en œuvre (2022), sont estimés à 18 900 \$.

<sup>4</sup> Le taux de salaire, y compris les frais généraux connexes (25 %), utilisé pour les inspecteurs techniques et les agents de réglementation du secteur privé est de 48 \$ l'heure. Ce taux est basé sur le tableau 98-400-X2016304 de Statistique Canada (recensement de 2016, statistiques sur les revenus d'emploi).

<sup>5</sup> Le taux de salaire, y compris les frais généraux connexes (30 %), utilisé pour les AA de la fonction publique (PM-04) est de 51 \$ l'heure. Les taux de rémunération sont basés sur les taux de rémunération les plus élevés du SCT pour les employés de la fonction publique.

## Cost-benefit statement

## Énoncé des coûts et avantages

Number of years: 10 (2022–2031)  
 Base year for costing: 2021  
 Present value base year: 2019  
 Discount rate: 7%

Nombre d'années : 10 (2022-2031)  
 Année de base pour le calcul des coûts : 2021  
 Valeur actuelle pour l'année de base : 2019  
 Taux d'actualisation : 7 %

## Monetized costs

Impacted stakeholder	Description of cost	Base year	Other relevant years	Final year	Total (present value)	Annualized value
Enforcement companies	Opportunity costs	\$3,916	\$0	\$0	\$3,916	\$557
Government	Redevelopment of AMPs module	\$13,805	\$0	\$0	\$13,805	\$1,966
	Development of AMPs refresher course	\$468	\$0	\$0	\$468	\$67
	Opportunity costs	\$711	\$0	\$0	\$711	\$101
All stakeholders	<b>Total costs</b>	<b>\$18,900</b>	<b>\$0</b>	<b>\$0</b>	<b>\$18,900</b>	<b>\$2,691</b>

## Coûts monétisés

Intervenant concerné	Description du coût	Année de base	Autres années pertinentes	Dernière année	Total (valeur actuelle)	Valeur calculée sur une année
Entreprises d'application de la loi	Coûts de renonciation	3 916 \$	0 \$	0 \$	3 916 \$	557 \$
Gouvernement	Refonte des modules de pénalités	13 805 \$	0 \$	0 \$	13 805 \$	1 966 \$
	Élaboration d'un cours de recyclage sur les pénalités	468 \$	0 \$	0 \$	468 \$	67 \$
	Coûts de renonciation	711 \$	0 \$	0 \$	711 \$	101 \$
Tous les intervenants	<b>Coûts totaux</b>	<b>18 900 \$</b>	<b>0 \$</b>	<b>0 \$</b>	<b>18 900 \$</b>	<b>2 691 \$</b>

## Summary of monetized costs and benefits

Impacts	Base year	Other relevant years	Final year	Total (present value)	Annualized value
Total costs	\$18,900	\$0	\$0	\$18,900	\$2,691
Total benefits	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
Net impact	-\$18,900	\$0	\$0	-\$18,900	-\$2,691

## Résumé des coûts et avantages monétisés

Répercussions	Année de base	Autres années pertinentes	Dernière année	Total (valeur actuelle)	Valeur calculée sur une année
Coûts totaux	18 900 \$	0 \$	0 \$	18 900 \$	2 691 \$
Total des avantages	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$
Incidence nette	-18 900 \$	0 \$	0 \$	-18 900 \$	-2 691 \$



### *Small business lens*

An analysis conducted under the small business lens concluded that the proposed Regulations would not have any impacts on small businesses.

### *One-for-one rule*

The one-for-one rule does not apply to this proposal as the proposed Regulations would not introduce a change in the administrative burden to business.

### *Regulatory cooperation and alignment*

This proposal is not related to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation forum.

AMPs regimes are common in the Canadian federal regulatory landscape, and several AMPs regimes are already in place at TC. AMPs regimes are also used to foster compliance with a wide range of federal regulations in other countries, including the United States, the United Kingdom, and Australia. In the United States, AMPs are used to enforce acts and regulations in ports and in the parts of the St. Lawrence Seaway under American jurisdiction.

### *Strategic environmental assessment*

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

### *Gender-based analysis plus*

When applying the gender-based analysis plus lens to the proposal, it was determined that these proposed Regulations are not expected to disproportionately impact any group of persons on the basis of identity factors such as gender, race, ethnicity, sexuality, religion, and age. Moreover, during consultations with stakeholders, no concerns were raised about disproportionate impacts based on identity factors.

### *Rationale*

The proposed Regulations are aimed at expanding the enforcement options available to EOs. The changes are expected to result in greater and more consistent enforcement of regulatory offences, thus operating both as an incentive to violators to come back into compliance and as a deterrent for future violations. Ultimately, the goal is to increase overall compliance and improve safety for all

### *Lentille des petites entreprises*

Une analyse menée du point de vue des petites entreprises a permis de conclure que le projet de règlement n'aurait pas de répercussions sur les petites entreprises.

### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à cette proposition, car il n'y a pas de changement dans le fardeau administratif des entreprises.

### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Cette proposition n'est pas liée à un plan de travail ou à un engagement pris dans le cadre d'un forum officiel de coopération réglementaire.

Les régimes de SAP sont courants dans le paysage réglementaire fédéral canadien, et plusieurs régimes de SAP sont déjà en place à TC. Les SAP sont également utilisées pour favoriser la conformité pour un large éventail de secteurs réglementaires au niveau fédéral dans d'autres pays, notamment aux États-Unis, au Royaume-Uni et en Australie. Aux États-Unis, les SAP sont notamment employées pour faire appliquer les lois et les règlements dans les ports et dans les parties de la voie maritime du Saint-Laurent sous compétence américaine.

### *Évaluation environnementale stratégique*

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

### *Analyse comparative entre les sexes plus*

En appliquant l'analyse comparative entre les sexes plus à la proposition, il a été déterminé que le règlement proposé ne devrait pas avoir d'incidence disproportionnée sur un groupe de personnes sur la base de facteurs d'identité tels que le sexe, la race, l'ethnicité, la sexualité, la religion et l'âge. De plus, lors des consultations avec les intervenants, aucune préoccupation n'a été soulevée quant aux répercussions disproportionnées relatives aux facteurs d'identité.

### *Justification*

Le projet de règlement vise à accroître les options en matière d'application de la loi dont disposent les AA. Ces changements devraient se traduire par une application plus importante et plus cohérente des infractions à la réglementation, ce qui aura pour effet d'inciter les contrevenants à se mettre en conformité et de les dissuader de commettre de nouvelles violations. Ultiment, l'objectif

regulated parties navigating Canada's marine transportation sector.

### *Implementation*

The proposed Regulations would come into force on the day that they are registered, which TC currently anticipates will be in spring 2022. The AMPs regime will be available for use by EOs as soon as the proposed Regulations are in force. The AMPs will be an additional tool available to EOs. EOs will still have the option of issuing written warnings, issuing a ticket under the *Contraventions Regulations*, or pursuing prosecution.

Payment of penalties, which must be made by credit card, or a certified cheque or money order made payable to the Receiver General for Canada, would need to be made within 30 days after the day on which a notice of violation is served.

Anyone who is issued a monetary penalty can ask to have that decision reviewed and appealed by the Transportation Appeals Tribunal of Canada (TATC). The TATC will review the decision and then decide to either uphold, vary (change) or set aside the penalty.

Prior to the coming into force of the proposed Regulations, TC will ensure that its partner organizations through the Association of Canadian Port Authorities, the St. Lawrence Seaway, and the Department of National Defence are provided specific details about the implementation of the new enforcement regime as well as guidance on best practices.

All EOs under the CMA have already received training on issuing AMPs. An AMPs refresher course would be developed in 2022 and administered online to EOs to further foster a sense of familiarity with AMPs. This training would ensure EOs from all operating units have the necessary knowledge and tools to support a clear and consistent enforcement regime across the country. This will ensure that all EOs are ready and able to implement the new penalty regime upon entry into force of the proposed Regulations.

### **Contact**

Kim Hibbeln  
Executive Director  
Centre of Enforcement Expertise  
Transport Canada  
Place de Ville, Tower C  
330 Sparks Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5  
Email: [tc.cmacprogram-programmeclmc.tc@tc.gc.ca](mailto:tc.cmacprogram-programmeclmc.tc@tc.gc.ca)

est d'accroître la conformité globale et d'améliorer la sécurité pour toutes les parties réglementées qui œuvrent dans le secteur du transport maritime au Canada.

### *Mise en œuvre*

Le projet de règlement entrerait en vigueur le jour de son enregistrement, qui, selon les prévisions actuelles de TC, aura lieu au printemps 2022. Le régime de SAP pourra être utilisé par les AA dès que le projet de règlement entrera en vigueur. Les SAP seront un outil supplémentaire à la disposition des AA. Les AA auront toujours la possibilité d'émettre un avertissement écrit, de dresser une contravention en vertu du *Règlement sur les contraventions* ou d'intenter des poursuites.

Le paiement de la pénalité, qui doit être effectué par carte de crédit ou par chèque certifié ou mandat libellés à l'ordre du receveur général du Canada, devra être fait dans les 30 jours suivant la date de signification du procès-verbal.

Quiconque reçoit une SAP peut demander que celle-ci soit révisée et portée en appel par le Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC). Le TATC examinera la décision et décidera ensuite de maintenir, de modifier (changer) ou d'annuler la sanction.

Avant l'entrée en vigueur du projet de règlement, TC s'assurera que ses organisations partenaires, par l'entremise de l'Association des administrations portuaires canadiennes, de la voie maritime du Saint-Laurent et du ministère de la Défense nationale, reçoivent des détails précis sur la mise en œuvre du nouveau régime d'application de la loi ainsi que des conseils sur les pratiques exemplaires.

En vertu de la LMC, tous les AA ont déjà reçu une formation sur l'émission de SAP. Un cours de recyclage sur les pénalités serait élaboré en 2022 et offert en ligne aux AA afin de les familiariser davantage avec le nouveau régime. Cette formation permettrait de s'assurer que les AA de toutes les unités opérationnelles disposent des connaissances et des outils nécessaires pour soutenir un régime d'application de la loi clair et cohérent dans tout le pays. Cela permettra de s'assurer que tous les AA sont prêts et aptes à mettre en œuvre le nouveau régime de pénalités dès l'entrée en vigueur du projet de règlement.

### **Personne-ressource**

Kim Hibbeln  
Directrice exécutive  
Centre d'expertise en matière d'application de la loi  
Transports Canada  
Place de Ville, tour C  
330, rue Sparks  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5  
Courriel : [tc.cmacprogram-programmeclmc.tc@tc.gc.ca](mailto:tc.cmacprogram-programmeclmc.tc@tc.gc.ca)

## PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to section 129.03<sup>a</sup> of the *Canada Marine Act*<sup>b</sup>, proposes to make the annexed *Administrative Monetary Penalties (Canada Marine Act) Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 60 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Kim Hibbeln, Executive Director, Centre of Enforcement Expertise, Transport Canada, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, 3rd Floor, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (email: [kim.hibbeln@tc.gc.ca](mailto:kim.hibbeln@tc.gc.ca)).

Ottawa, February 10, 2022

Wendy Nixon  
Assistant Clerk of the Privy Council

## Administrative Monetary Penalties (Canada Marine Act) Regulations

### Definition

#### Definition of Act

**1** In these Regulations, **Act** means the *Canada Marine Act*.

### Designation

#### Provisions of the Act and its regulations

**2** A provision of the Act or its regulations that is set out in column 1 of a Part of Schedule 1 is designated as a provision whose contravention may be proceeded with as a violation in accordance with the Act.

### Classification

#### Seriousness of violation

**3** A violation of a provision set out in column 1 of a Part of Schedule 1 is classified as minor, serious or very serious as set out in column 2 of that Part.

## PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 129.03<sup>a</sup> de la *Loi maritime du Canada*<sup>b</sup>, se propose de prendre le *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires (Loi maritime du Canada)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Kim Hibbeln, directrice exécutive, Centre d'expertise en application de la loi, Transports Canada, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, 3<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (courriel : [kim.hibbeln@tc.gc.ca](mailto:kim.hibbeln@tc.gc.ca)).

Ottawa, le 10 février 2022

La greffière adjointe du Conseil privé  
Wendy Nixon

## Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires (Loi maritime du Canada)

### Définition

#### Définition de Loi

**1** Dans le présent règlement, **Loi** s'entend de la *Loi maritime du Canada*.

### Désignation

#### Dispositions de la Loi et de ses règlements

**2** Les dispositions de la Loi ou de ses règlements mentionnées à la colonne 1 d'une partie de l'annexe 1 sont désignées comme des textes dont la contravention peut être poursuivie à titre de violation sous le régime de la Loi.

### Qualification

#### Gravité des violations

**3** La violation de toute disposition mentionnée à la colonne 1 d'une partie de l'annexe 1 est qualifiée de mineure, de grave ou de très grave selon ce qui est prévu à la colonne 2 de cette partie.

<sup>a</sup> S.C. 2008, c. 21, s. 57

<sup>b</sup> S.C. 1998, c. 10

<sup>a</sup> L.C. 2008, ch. 21, art. 57

<sup>b</sup> L.C. 1998, ch. 10

## Penalties

### Maximum amount — individual

**4 (1)** The maximum amount of a penalty payable by an individual with respect to a violation of a provision set out in column 1 of a Part of Schedule 1 is

- (a) \$1,250 in the case of a minor violation;
- (b) \$2,500 in the case of a serious violation; and
- (c) \$5,000 in the case of a very serious violation.

### Maximum amount — corporation or ship

**(2)** The maximum amount of a penalty payable by a corporation or ship with respect to a violation of a provision set out in column 1 of a Part of Schedule 1 is

- (a) \$6,250 in the case of a minor violation;
- (b) \$12,500 in the case of a serious violation; and
- (c) \$25,000 in the case of a very serious violation.

### Calculation — penalty

**5 (1)** The amount of the penalty for each violation is to be determined by the formula

$$A + B + C + D - E$$

where

- A** is the baseline penalty amount as determined under section 6;
- B** is the history of non-compliance amount, if any, as determined under section 7;
- C** is the harm amount, if any, as determined under section 8;
- D** is the economic gain amount, if any, as determined under section 9; and
- E** is the mitigating factor amount, if any, as determined under subsection (2).

### Determination of mitigating factor amount

**(2)** The mitigating factor amount referred to in element E of the formula is obtained by multiplying the percentage determined under section 10 by the sum of elements A, B, C and D.

### Baseline penalty amount

**6** The baseline penalty amount applicable to a violation is the amount set out in column 2 of Part 1 of Schedule 2, in the case of an individual, or Part 2 of that Schedule, in the case of a corporation or ship, that corresponds to the seriousness of the violation set out in column 1 of the applicable Part.

## Pénalités

### Montant maximal — personne physique

**4 (1)** Le montant maximal de la pénalité à payer par une personne physique à l'égard de la violation de toute disposition mentionnée à la colonne 1 d'une partie de l'annexe 1 est de :

- a) 1 250 \$ dans le cas d'une violation mineure;
- b) 2 500 \$ dans le cas d'une violation grave;
- c) 5 000 \$ dans le cas d'une violation très grave.

### Montant maximal — personne morale ou navire

**(2)** Le montant maximal de la pénalité à payer par une personne morale ou un navire à l'égard de la violation de toute disposition mentionnée à la colonne 1 d'une partie de l'annexe 1 est de :

- a) 6 250 \$ dans le cas d'une violation mineure;
- b) 12 500 \$ dans le cas d'une violation grave;
- c) 25 000 \$ dans le cas d'une violation très grave.

### Calcul de la pénalité

**5 (1)** Le montant de la pénalité applicable à une violation est calculé selon la formule suivante :

$$A + B + C + D - E$$

où :

- A** représente le montant de la pénalité de base prévu à l'article 6;
- B** le cas échéant, le montant attribuable aux antécédents de non-conformité prévu à l'article 7;
- C** le cas échéant, le montant attribuable aux dommages prévu à l'article 8;
- D** le cas échéant, le montant attribuable à l'avantage économique prévu à l'article 9;
- E** le cas échéant, le montant attribuable aux facteurs atténuants prévu au paragraphe (2).

### Calcul du montant attribuable aux facteurs atténuants

**(2)** Le montant attribuable aux facteurs atténuants visé à l'élément E de la formule est obtenu par la multiplication du pourcentage prévu à l'article 10 par la somme des éléments A, B, C et D de cette formule.

### Montant de la pénalité de base

**6** Le montant de la pénalité de base applicable à une violation est celui prévu à la colonne 2 de la partie 1 de l'annexe 2 dans le cas d'une personne physique, ou de la partie 2 de cette annexe dans le cas d'une personne morale ou d'un navire, selon la gravité de la violation indiquée à la colonne 1 de la partie applicable.

**History of non-compliance amount**

**7 (1)** If the violator has a history of non-compliance, the history of non-compliance amount applicable to a violation is the amount set out – for the number of incidents of non-compliance – in column 3 of Part 1 of Schedule 2, in the case of an individual, or Part 2 of that Schedule, in the case of a corporation or ship, that corresponds to the seriousness of the violation set out in column 1 of the applicable Part.

**History of non-compliance**

**(2)** A violator has a history of non-compliance if, in the five years before the violation,

**(a)** a notice of violation was issued to them for a violation of the same provision or a similar provision of the Act or its regulations, and they

**(i)** have paid the penalty for the violation under section 129.06 of the Act,

**(ii)** are deemed, under section 129.09 of the Act, to have committed the violation, or

**(iii)** were subject to a determination made under subsection 129.1(3) or 129.11(3) of the Act that they committed the violation; or

**(b)** the violator was found guilty of an offence under the Act.

**Harm amount**

**8 (1)** If the violation results or may result in harm, the harm amount is the amount set out in column 4 of Part 1 of Schedule 2, in the case of an individual, or Part 2 of that Schedule, in the case of a corporation or ship, that corresponds to the seriousness of the violation set out in column 1, and that corresponds to the category of real or potential impact on the safety of persons and property and on the environment, as determined under subsection (2) of the applicable Part.

**Category of impact**

**(2)** The category of real or potential impact is

**(a)** weak, if the real or potential impact of the violation is trivial;

**(b)** moderate, if the real or potential impact of the violation is not trivial but there is no substantial or wide-spread impact on property or the environment and no injury to anyone; and

**(c)** high, if the real or potential impact of the violation on property or the environment is substantial or wide-spread or an individual is injured.

**Montant attribuable aux antécédents de non-conformité**

**7 (1)** Si l'auteur de la violation a des antécédents de non-conformité, le montant attribuable à ceux-ci est celui prévu en fonction de leur nombre à la colonne 3 de la partie 1 de l'annexe 2 dans le cas d'une personne physique, ou de la partie 2 de cette annexe dans le cas d'une personne morale ou d'un navire, selon la gravité de la violation indiquée à la colonne 1 de la partie applicable.

**Antécédents de non-conformité**

**(2)** L'auteur de la violation a des antécédents de non-conformité si, dans les cinq ans précédant celle-ci :

**a)** il a fait l'objet d'un procès-verbal pour une violation de la même disposition — ou une disposition semblable — de la Loi ou de ses règlements et, selon le cas, il :

**(i)** a payé la pénalité applicable au titre de l'article 129.06 de la Loi,

**(ii)** est réputé responsable de la violation au titre de l'article 129.09 de la Loi,

**(iii)** est visé par une décision rendue en vertu des paragraphes 129.1(3) ou 129.11(3) de la Loi selon laquelle il a commis cette violation;

**b)** il a été déclaré coupable d'une infraction prévue par la Loi.

**Montant attribuable aux dommages**

**8 (1)** Si des dommages découlent ou risquent de découler de la violation, le montant attribuable à ceux-ci est celui prévu à la colonne 4 de la partie 1 de l'annexe 2, dans le cas d'une personne physique, ou de la partie 2 de cette annexe dans le cas d'une personne morale ou d'un navire, selon la gravité de la violation indiquée à la colonne 1 de la partie applicable et la classification de son incidence réelle ou potentielle sur la sécurité des personnes et des biens et sur l'environnement prévue au paragraphe (2).

**Classification de l'incidence**

**(2)** La classification de l'incidence réelle ou potentielle de la violation est :

**a)** faible si les répercussions en cause sont négligeables;

**b)** modérée si les répercussions, sans être négligeables, ne sont ni importantes ni étendues à l'égard des biens et de l'environnement et si aucune blessure n'est causée à autrui;

**c)** élevée si les répercussions sur les biens ou l'environnement sont importantes ou étendues ou si une personne physique est blessée.

**Economic gain amount**

**9** If, as a result of the violation, the violator benefits from an economic gain or competitive advantage, including by obtaining revenue, profit or income or avoiding or delaying any cost, the economic gain amount is the amount set out in column 5 of Part 1 of Schedule 2, in the case of an individual, or Part 2 of that Schedule, in the case of a corporation or ship, that corresponds to the seriousness of the violation set out in column 1 of the applicable Part.

**Mitigating factors amount**

**10** The percentage that is to be used to calculate the mitigating factor amount is the percentage set out in column 6 of Part 1 of Schedule 2, in the case of an individual, or Part 2 of that Schedule, in the case of a corporation or ship, that corresponds to the seriousness of the violation set out in column 1 of the applicable Part and is

- (a) 20%, if the violator voluntarily discloses the violation to an enforcement officer; or
- (b) 10%, if the violator cooperates with the enforcement officer or has taken voluntary measures to mitigate the harm caused or the harm that could have been caused by the violation.

**Continuing violation**

**11** If an “X” is set out in column 3 of a Part of Schedule 1, a violation of a provision set out in column 1 constitutes a separate violation for each day on which it is continued.

**Service****Methods of service**

**12** An enforcement officer may serve a notice of violation

- (a) in the case of an individual,
  - (i) by leaving a copy of it with the individual or, if the individual cannot conveniently be found, with someone who appears to be an adult member of the same household at the last known address or usual place of residence of the individual, or
  - (ii) by sending a copy of it by registered mail, courier or fax or other electronic means to the individual’s last known address or usual place of residence;
- (b) in the case of a corporation,
  - (i) by sending a copy of it by registered mail, courier or fax or other electronic means to the head office or place of business of the corporation, or

**Montant attribuable à l’avantage économique**

**9** Si l’auteur de la violation tire de celle-ci un avantage économique ou concurrentiel, y compris tout revenu ou profit obtenu ou l’évitement ou le report d’une dépense, le montant attribuable à cet avantage est celui prévu à la colonne 5 de la partie 1 de l’annexe 2 dans le cas d’une personne physique, ou de la partie 2 de cette annexe dans le cas d’une personne morale ou d’un navire, selon la gravité de la violation indiquée à la colonne 1 de la partie applicable.

**Montant attribuable aux facteurs atténuants**

**10** Le pourcentage servant à calculer le montant attribuable aux facteurs atténuants est celui prévu à la colonne 6 de la partie 1 de l’annexe 2 dans le cas d’une personne physique, ou de la partie 2 de cette annexe dans le cas d’une personne morale ou d’un navire, selon la gravité de la violation indiquée à la colonne 1 de la partie applicable, soit :

- a) 20 % si le contrevenant a déclaré volontairement la violation à un agent de l’autorité;
- b) 10 % s’il a coopéré avec l’agent de l’autorité ou pris des mesures volontaires pour atténuer les dommages que la violation a causés ou aurait pu causer.

**Violation continue**

**11** Lorsqu’un « X » figure à la colonne 3 d’une partie de l’annexe 1, chaque jour au cours duquel se poursuit la violation désignée constitue une violation distincte.

**Signification****Méthodes de signification**

**12** L’agent de l’autorité signifie le procès-verbal de violation selon l’une des méthodes suivantes :

- a) dans le cas d’une personne physique :
  - (i) par remise d’une copie en main propre au destinataire ou, si celui-ci ne peut être trouvé aisément, à quiconque semble être un membre adulte du même ménage à sa dernière adresse connue ou à son lieu de résidence habituel,
  - (ii) par envoi d’une copie par courrier recommandé, service de messagerie, télécopieur ou autre moyen électronique à sa dernière adresse connue ou à son lieu de résidence habituel;
- b) dans le cas d’une personne morale :
  - (i) par envoi d’une copie par courrier recommandé, service de messagerie, télécopieur ou autre moyen électronique au siège social ou à l’établissement de la personne morale,

(ii) by leaving a copy of it with an officer or other individual who appears to direct or control the head office or place of business of the corporation or with the corporation's agent or mandatary; and

(c) in the case of a ship,

(i) by leaving a copy of it with the owner, master or any individual who is, or appears to be, in charge of the ship, or

(ii) by fixing a copy of it to a prominent part of the ship.

### Proof of service

**13** Service may be proven by

(a) in the case of service in person, a certificate of service, in a form approved by the Minister and signed by the person who serves the notice of violation, and that indicates the name of the person receiving the notice and the means by which and day on which service was effected;

(b) in the case of service by fax or other electronic means, a record of electronic transmission that sets out the date and time of transmission; and

(c) in any other case, an acknowledgment of service signed by or on behalf of the person served, that specifies the date, place and means of service.

### Effective date of service

**14** Service is effective

(a) in the case of a certificate of service, on the day indicated on the certificate;

(b) in the case of service by fax or other electronic means, on the day indicated on the record of transmission; and

(c) in the case of service by registered mail or courier, on the fourth day after the day on which a copy of the notice of violation is sent, as indicated on the receipt issued by the postal or courier service.

## Payment

### Payment options

**15 (1)** Any payment of a penalty required under these Regulations must be made within 30 days after the day on which the notice of violation is served.

(ii) par remise d'une copie à un dirigeant ou à toute autre personne physique qui semble diriger ou gérer le siège social ou l'établissement de la personne morale, ou au mandataire de la personne morale;

(c) dans le cas d'un navire :

(i) par remise d'une copie au propriétaire, au capitaine ou à toute personne physique qui a ou semble avoir la responsabilité du navire,

(ii) par affichage d'une copie sur une partie bien en vue sur le navire.

### Preuve de signification

**13** La signification est établie par l'un des documents suivants :

(a) dans le cas d'une remise en main propre, un certificat de signification, en la forme approuvée par le ministre, signé par la personne qui signifie le procès-verbal sur lequel sont indiqués le nom de la personne à qui a été remis le procès-verbal, le moyen par lequel la signification a été effectuée et la date à laquelle elle a eu lieu;

(b) dans le cas d'une transmission par télécopieur ou par tout autre moyen électronique, un relevé de transmission électronique indiquant la date et l'heure de la transmission;

(c) dans tout autre cas, un accusé de réception signé par le destinataire du procès-verbal ou par une personne agissant en son nom, sur lequel sont indiqués la date, le lieu et le moyen de la signification.

### Prise d'effet de la signification

**14** La signification prend effet à l'une des dates suivantes :

(a) dans le cas d'un certificat de signification, à la date indiquée sur le certificat;

(b) dans le cas d'une copie transmise par télécopieur ou par tout autre moyen électronique, à la date indiquée sur le relevé de transmission;

(c) dans le cas d'une copie transmise par courrier recommandé ou par service de messagerie, le quatrième jour qui suit la date d'envoi indiquée sur le récépissé du bureau de poste ou du service de messagerie.

## Paiement

### Options de paiement

**15 (1)** Le paiement d'une pénalité exigé en vertu du présent règlement se fait dans les trente jours suivant la date de signification du procès-verbal.

**Method of payment**

**(2)** The payment must be made by means of credit card, or a certified cheque or money order made payable to the Receiver General for Canada.

**Deemed date of payment**

**(3)** The payment is deemed to have been made

**(a)** on the date indicated on the receipt, if the payment is made in person;

**(b)** on the date indicated on the postmark stamped on the envelope, if the amount is sent by regular mail;

**(c)** on the date indicated on the receipt issued by the postal or courier service, if the payment is sent by registered mail or courier; and

**(d)** on the date the transaction was processed, if the payment was made by credit card.

**Coming into Force****Registration**

**16** These Regulations come into force on the day on which they are registered.

**SCHEDULE 1**

(Sections 2 and 3, subsections 4(1) and (2) and section 11)

**Violations — Canada Marine Act and its Regulations****PART 1****Canada Marine Act**

Item	Column 1 Provision	Column 2 Classification	Column 3 Separate Violation for Each Day
1	Subsection 58(3)	Very serious	
2	Paragraph 59(1)(a)	Very serious	
3	Paragraph 59(1)(b)	Very serious	
4	Subsection 116(2)	Very serious	
5	Paragraph 126(a)	Very serious	
6	Paragraph 126(c)	Very serious	

**Méthode de paiement**

**(2)** Il s'effectue par carte de crédit ou par chèque certifié ou mandat libellé à l'ordre du receveur général du Canada.

**Date réputée du paiement**

**(3)** Le paiement est réputé avoir été effectué :

**a)** à la date indiquée sur le reçu s'il a été fait en personne;

**b)** à la date indiquée sur le cachet postal apposé sur l'enveloppe s'il est transmis par courrier ordinaire;

**c)** à la date indiquée sur le récépissé du bureau de poste ou du service de messagerie s'il est transmis par courrier recommandé ou par messagerie;

**d)** à la date à laquelle la transaction a été traitée s'il a été effectué par carte de crédit.

**Entrée en vigueur****Enregistrement**

**16** Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

**ANNEXE 1**

(articles 2 et 3, paragraphes 4(1) et (2) et article 11)

**Violations — Loi maritime du Canada et ses règlements**



**PARTIE 1****Loi maritime du Canada**

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Disposition	Qualification	Violation distincte pour chacun des jours
1	Paragraphe 58(3)	Très grave	
2	Alinéa 59(1)a)	Très grave	
3	Alinéa 59(1)b)	Très grave	
4	Paragraphe 116(2)	Très grave	
5	Alinéa 126a)	Très grave	
6	Alinéa 126c)	Très grave	

**PART 2****Port Authorities Operations Regulations**

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Provision	Classification	Separate Violation for Each Day
1	Paragraph 5(a)	Very serious	
2	Paragraph 5(b)	Very serious	X
3	Paragraph 5(c)	Very serious	X
4	Paragraph 5(d)	Serious	
5	Paragraph 5(e)	Very serious	X
6	Paragraph 5(g)	Very serious	
7	Paragraph 5(h)	Very serious	X
8	Paragraph 5(i)	Very serious	X
9	Section 6	Very serious	
10	Section 7	Very serious	
11	Paragraph 13(1)(b)	<b>(a)</b> Serious (in the case of the requirement to notify without delay) <b>(b)</b> Minor (in the case of the requirement to provide a description)	
12	Section 14	Very serious	
13	Paragraph 15(a)	Serious	
14	Paragraph 15(c)	Very serious	
15	Paragraph 16(b)	Minor	
16	Paragraph 17(a)	Very serious	
17	Paragraph 17(b)	Minor	
18	Paragraph 17(c)	Minor	
19	Section 18	Minor	
20	Subsection 28(1)	Serious	
21	Subsection 32(4)	Minor	

**PARTIE 2****Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires**

Article	Disposition	Qualification	Violation distincte pour chacun des jours
1	Alinéa 5a)	Très grave	
2	Alinéa 5b)	Très grave	X
3	Alinéa 5c)	Très grave	X
4	Alinéa 5d)	Grave	
5	Alinéa 5e)	Très grave	X
6	Alinéa 5g)	Très grave	
7	Alinéa 5h)	Très grave	X
8	Alinéa 5i)	Très grave	X
9	Article 6	Très grave	
10	Article 7	Très grave	
11	Alinéa 13(1)b)	<b>a)</b> Grave dans le cas de l'exigence de signaler sans délai l'incident; <b>b)</b> mineure dans le cas de l'exigence de fournir une description	
12	Article 14	Très grave	
13	Alinéa 15a)	Grave	
14	Alinéa 15c)	Très grave	
15	Alinéa 16b)	Mineure	
16	Alinéa 17a)	Très grave	
17	Alinéa 17b)	Mineure	
18	Alinéa 17c)	Mineure	
19	Article 18	Mineure	
20	Paragraphe 28(1)	Grave	
21	Paragraphe 32(4)	Mineure	

**PART 3****Public Ports and Public Port Facilities Regulations**

Item	Provision	Classification	Separate Violation for Each Day
1	Paragraph 14(a)	Very serious	
2	Paragraph 14(b)	Very serious	X
3	Paragraph 14(c)	Very serious	X
4	Paragraph 14(d)	Serious	
5	Paragraph 14(e)	Very serious	X
6	Paragraph 14(g)	Very serious	
7	Paragraph 14(h)	Very serious	X

Item	Column 1 Provision	Column 2 Classification	Column 4 Separate Violation for Each Day
8	Paragraph 14(i)	Very serious	X
9	Section 15	Very serious	
10	Paragraph 23(1)(b)	<b>(a)</b> Serious (in the case of the requirement to notify without delay) <b>(b)</b> Minor (in the case of the requirement to provide a description)	
11	Section 24	Very serious	
12	Paragraph 25(a)	Serious	
13	Paragraph 25(c)	Very serious	
14	Paragraph 26(c)	Minor	
15	Paragraph 27(a)	Very serious	
16	Paragraph 27(b)	Minor	
17	Paragraph 27(c)	Minor	
18	Paragraph 28(a)	Very serious	
19	Paragraph 28(b)	Minor	
20	Subsection 36(1)	Serious	
21	Subsection 40(3)	Minor	

**PARTIE 3****Règlement sur les ports publics et installations portuaires publiques**

Article	Colonne 1 Disposition	Colonne 2 Qualification	Colonne 3 Violation distincte pour chacun des jours
1	Alinéa 14a)	Très grave	
2	Alinéa 14b)	Très grave	X
3	Alinéa 14c)	Très grave	X
4	Alinéa 14d)	Grave	
5	Alinéa 14e)	Très grave	X
6	Alinéa 14g)	Très grave	
7	Alinéa 14h)	Très grave	X
8	Alinéa 14i)	Très grave	X
9	Article 15	Très grave	
10	Alinéa 23(1)b)	<b>a)</b> Grave dans le cas de l'exigence de signaler sans délai l'incident; <b>b)</b> mineure dans le cas de l'exigence de fournir une description	
11	Article 24	Très grave	
12	Alinéa 25a)	Grave	
13	Alinéa 25c)	Très grave	
14	Alinéa 26c)	Mineure	

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Disposition	Qualification	Violation distincte pour chacun des jours
15	Alinéa 27a)	Très grave	
16	Alinéa 27b)	Mineure	
17	Alinéa 27c)	Mineure	
18	Alinéa 28a)	Très grave	
19	Alinéa 28b)	Mineure	
20	Paragraphe 36(1)	Grave	
21	Paragraphe 40(3)	Mineure	

**PART 4****Seaway Property Regulations**

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Provision	Classification	Separate Violation for Each Day
1	Paragraph 5(a)	Very serious	
2	Paragraph 5(b)	Very serious	X
3	Paragraph 5(c)	Very serious	X
4	Paragraph 5(d)	Serious	
5	Paragraph 5(e)	Very serious	X
6	Paragraph 5(g)	Very serious	
7	Paragraph 5(h)	Very serious	X
8	Paragraph 5(i)	Very serious	X
9	Section 6	Very serious	
10	Section 7	Very serious	
11	Paragraph 16(1)(b)	<b>(a)</b> Serious (in the case of the requirement to notify without delay) <b>(b)</b> Minor (in the case of the requirement to provide a description)	
12	Paragraph 16(1)(c)	Minor	
13	Section 17	Very serious	
14	Paragraph 18(a)	Serious	
15	Paragraph 18(c)	Very serious	
16	Paragraph 19(b)	Minor	
17	Paragraph 20(a)	Very serious	
18	Paragraph 20(b)	Minor	
19	Paragraph 20(c)	Minor	
20	Section 21	Minor	
21	Subsection 31(1)	Serious	

**PARTIE 4****Règlement sur les biens de la voie maritime**

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3
Article	Disposition	Qualification	Violation distincte pour chacun des jours
1	Alinéa 5a)	Très grave	
2	Alinéa 5b)	Très grave	X
3	Alinéa 5c)	Très grave	X
4	Alinéa 5d)	Grave	
5	Alinéa 5e)	Très grave	X
6	Alinéa 5g)	Très grave	
7	Alinéa 5h)	Très grave	X
8	Alinéa 5i)	Très grave	X
9	Article 6	Très grave	
10	Article 7	Très grave	
11	Alinéa 16(1)b)	<b>a)</b> Grave dans le cas de l'exigence de signaler sans délai l'incident; <b>b)</b> mineure dans le cas de l'exigence de fournir une description	
12	Alinéa 16(1)c)	Mineure	
13	Article 17	Très grave	
14	Alinéa 18a)	Grave	
15	Alinéa 18c)	Très grave	
16	Alinéa 19b)	Mineure	
17	Alinéa 20a)	Très grave	
18	Alinéa 20b)	Mineure	
19	Alinéa 20c)	Mineure	
20	Article 21	Mineure	
21	Paragraphe 31(1)	Grave	

**PART 5****Natural and Man-made Harbour Navigation and Use Regulations**

Column 1		Column 2	Column 3
Item	Provision	Classification	Separate Violation for Each Day
1	Paragraph 3(a)	Very serious	
2	Paragraph 3(b)	Serious	
3	Paragraph 3(c)	Very serious	
4	Paragraph 3(e)	Very serious	
5	Paragraph 3(f)	Very serious	

Item	Column 1 Provision	Column 2 Classification	Column 3 Separate Violation for Each Day
6	Paragraph 4(1)(b)	<b>(a)</b> Serious (in the case of the requirement to notify without delay) <b>(b)</b> Minor (in the case of the requirement to provide a description)	
7	Paragraph 4(1)(c)	Minor	
8	Section 5	Very serious	
9	Section 6	Very serious	
10	Paragraph 7(c)	Minor	
11	Paragraph 8(a)	Very serious	
12	Paragraph 8(b)	Minor	
13	Paragraph 8(c)	Minor	
14	Paragraph 9(a)	Very serious	
15	Paragraph 9(b)	Minor	
16	Subsection 16(1)	Serious	

**PARTIE 5**

## Règlement relatif à la navigation dans les ports naturels et les ports aménagés et à leur utilisation

Article	Colonne 1 Disposition	Colonne 2 Qualification	Colonne 3 Violation distincte pour chacun des jours
1	Alinéa 3a)	Très grave	
2	Alinéa 3b)	Grave	
3	Alinéa 3c)	Très grave	
4	Alinéa 3e)	Très grave	
5	Alinéa 3f)	Très grave	
6	Alinéa 4(1)b)	<b>a)</b> Grave dans le cas de l'exigence de signaler sans délai l'incident; <b>b)</b> mineure dans le cas de l'exigence de fournir une description	
7	Alinéa 4(1)c)	Mineure	
8	Article 5	Très grave	
9	Article 6	Très grave	
10	Alinéa 7c)	Mineure	
11	Alinéa 8a)	Très grave	
12	Alinéa 8b)	Mineure	
13	Alinéa 8c)	Mineure	
14	Alinéa 9a)	Très grave	
15	Alinéa 9b)	Mineure	
16	Paragraphe 16(1)	Grave	

**SCHEDULE 2**

(Section 6, subsections 7(1) and 8(1) and sections 9 and 10)

**Penalty Amounts****PART 1****Individual**

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6
Seriousness of the Violation	Baseline Penalty Amount (A)	History of Non-compliance Amount (B) based on number of incidents of non-compliance	Harm Amount (C)	Economic Gain Amount (D)	Mitigating Factor Percentage (E)
Very Serious	\$1,000	1: \$1,000	Weak: \$0	\$1,000	Voluntary disclosure of violation: 20%
		2 or more: \$2,000	Moderate: \$500 High: \$1,000		Cooperation: 10 % Voluntary mitigation measures: 10%
Serious	\$500	1: \$500	Weak: \$0	\$500	Voluntary disclosure of violation: 20%
		2 or more: \$1,000	Moderate: \$250 High: \$500		Cooperation: 10 % Voluntary mitigation measures: 10%
Minor	\$250	1: \$250	Weak: \$0	\$250	Voluntary disclosure of violation: 20%
		2 or more: \$500	Moderate: \$125 High: \$250		Cooperation: 10 % Voluntary mitigation measures: 10%

**PARTIE 1****Personne physique**

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6
Gravité de la violation	Montant de la pénalité de base (A)	Montant attribuable aux antécédents de non-conformité selon le nombre d'antécédents (B)	Montant attribuable aux dommages (C)	Montant attribuable à l'avantage économique (D)	Pourcentage attribuable aux facteurs atténuants (E)
Très grave	1 000 \$	1 : 1 000 \$	Faible : 0 \$	1 000 \$	Déclaration volontaire : 20 %
		2 ou plus : 2 000 \$	Modéré : 500 \$ Élevé : 1 000 \$		Coopération : 10 % Mesures volontaires d'atténuation : 10 %
Grave	500 \$	1 : 500 \$	Faible : 0 \$	500 \$	Déclaration volontaire : 20 %
		2 ou plus : 1 000 \$	Modéré : 250 \$ Élevé : 500 \$		Coopération : 10 % Mesures volontaires d'atténuation : 10 %

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6
Gravité de la violation	Montant de la pénalité de base (A)	Montant attribuable aux antécédents de non-conformité selon le nombre d'antécédents (B)	Montant attribuable aux dommages (C)	Montant attribuable à l'avantage économique (D)	Pourcentage attribuable aux facteurs atténuants (E)
Mineure	250 \$	1 : 250 \$ 2 ou plus : 500 \$	Faible : 0 \$ Modéré : 125 \$ Élevé : 250 \$	250 \$	Déclaration volontaire : 20 % Coopération : 10 % Mesures volontaires d'atténuation : 10 %

**PART 2****Corporation or Ship**

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6
Seriousness of the Violation	Baseline Penalty Amount (A)	History of Non-compliance Amount (B) based on number of incidents of non-compliance	Harm Amount (C)	Economic Gain Amount (D)	Mitigating Factor Percentage (E)
Very Serious	\$5,000	1: \$5,000 2 or more: \$10,000	Weak: \$0 Moderate: \$2,500 High: \$5,000	\$5,000	Voluntary disclosure of violation: 20% Cooperation: 10% Voluntary mitigation measures: 10%
Serious	\$2,500	1: \$2,500 2 or more: \$5,000	Weak: \$0 Moderate: \$1,250 High: \$2,500	\$2,500	Voluntary disclosure of violation: 20% Cooperation: 10% Voluntary mitigation measures: 10%
Minor	\$1,250	1: \$1,250 2 or more: \$2,500	Weak: \$0 Moderate: \$625 High: \$1,250	\$1,250	Voluntary disclosure of violation: 20% Cooperation: 10% Voluntary mitigation measures: 10%

**PARTIE 2****Personne morale ou navire**

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6
Gravité de la violation	Montant de la pénalité de base (A)	Montant attribuable aux antécédents de non-conformité selon le nombre d'antécédents (B)	Montant attribuable aux dommages (C)	Montant attribuable à l'avantage économique (D)	Pourcentage attribuable aux facteurs atténuants (E)
Très grave	5 000 \$	1 : 5 000 \$ 2 ou plus : 10 000 \$	Faible : 0 \$ Modéré : 2 500 \$ Élevé : 5 000 \$	5 000 \$	Déclaration volontaire : 20 % Coopération : 10 % Mesures volontaires d'atténuation : 10 %



Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6
Gravité de la violation	Montant de la pénalité de base (A)	Montant attribuable aux antécédents de non-conformité selon le nombre d'antécédents (B)	Montant attribuable aux dommages (C)	Montant attribuable à l'avantage économique (D)	Pourcentage attribuable aux facteurs atténuants (E)
Grave	2 500 \$	1 : 2 500 \$	Faible : 0 \$	2 500 \$	Déclaration volontaire : 20 %
		2 ou plus : 5 000 \$	Modéré : 1 250 \$ Élevé : 2 500 \$		Coopération : 10 % Mesures volontaires d'atténuation : 10 %
Mineure	1 250 \$	1 : 1 250 \$	Faible : 0 \$	1 250 \$	Déclaration volontaire : 20 %
		2 ou plus : 2 500 \$	Modéré : 625 \$ Élevé : 1 250 \$		Coopération : 10 % Mesures volontaires d'atténuation : 10 %

## INDEX

### COMMISSIONS

#### Canada Revenue Agency

Income Tax Act Revocation of registration of a charity ( <i>Erratum</i> ).....	712
--	-----

#### Canadian Radio-television and Telecommunications Commission

Decisions .....	712
* Notice to interested parties.....	712

#### Parks Canada Agency

Species at Risk Act Description of critical habitat of the Eastern Waterfan ( <i>Peltigera hydrothyria</i> ) in Fundy National Park of Canada.....	713
---	-----

### GOVERNMENT NOTICES

#### Employment and Social Development, Dept. of Canada Student Loans Regulations

Interest rates.....	701
---------------------	-----

#### Health, Dept. of

Canadian Environmental Protection Act, 1999 Final guidelines for Canadian recreational water quality for cyanobacteria and their toxins .....	701
Removal of substances with no commercial activity from the Revised In Commerce List.....	704

#### Privy Council Office

Appointment opportunities.....	709
--------------------------------	-----

#### Superintendent of Financial Institutions, Office of the

Bank Act Huntington National Bank (The) — Approval to have a financial establishment in Canada.....	708
Insurance Companies Act Co-operators Life Insurance Company — Letters patent of amalgamation and order to commence and carry on business .....	708

### MISCELLANEOUS NOTICES

* North American Specialty Insurance Company Application to establish a Canadian branch....	714
* UFSC Heritage Life Insurance Fraternal Society Certificate of continuance.....	714

### PARLIAMENT

#### House of Commons

* Filing applications for private bills (First Session, 44th Parliament).....	711
--	-----

### PROPOSED REGULATIONS

#### Transport, Dept. of

Canada Marine Act Administrative Monetary Penalties (Canada Marine Act) Regulations.....	717
--	-----

\* This notice was previously published.

## INDEX

### AVIS DIVERS

* North American Specialty Insurance Company Demande d'établissement d'une succursale canadienne .....	714
* UFSC Heritage Life Insurance Fraternal Society Certification de prorogation .....	714

### AVIS DU GOUVERNEMENT

<b>Conseil privé, Bureau du</b> Possibilités de nominations .....	709
<b>Emploi et du Développement social, min. de l'</b> Règlement fédéral sur les prêts aux étudiants Taux d'intérêt.....	701
<b>Santé, min. de la</b> Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Recommandations au sujet de la qualité des eaux utilisées à des fins récréatives au Canada finalisées pour les cyanobactéries et leurs toxines.....	701
Retrait de substances sans activité commerciale de la Liste révisée des substances commercialisées .....	704
<b>Surintendant des institutions financières, Bureau du</b> Loi sur les banques Huntington National Bank (The) — Agrément relatif aux établissements financiers au Canada .....	708
Loi sur les sociétés d'assurance Co-operators Compagnie d'Assurance-Vie — Lettres patentes de fusion et autorisation de fonctionnement .....	708

### COMMISSIONS

<b>Agence du revenu du Canada</b> Loi de l'impôt sur le revenu Révocation de l'enregistrement d'un organisme de bienfaisance ( <i>Erratum</i> ).....	712
--	-----

### COMMISSIONS (suite)

<b>Agence Parcs Canada</b> Loi sur les espèces en péril Description de l'habitat essentiel du peltigère éventail d'eau de l'Est ( <i>Peltigera hydrothyria</i> ) dans le parc national Fundy du Canada.....	713
<b>Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes</b> * Avis aux intéressés .....	712
Décisions .....	712

### PARLEMENT

<b>Chambre des communes</b> * Demandes introductives de projets de loi d'intérêt privé (Première session, 44 <sup>e</sup> législature).....	711
--	-----

### RÈGLEMENTS PROJETÉS

<b>Transports, min. des</b> Loi maritime du Canada Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires (Loi maritime du Canada).....	717
--	-----