

Registration
SOR/2017-170 September 1, 2017

COASTING TRADE ACT

Regulations Specifying Territories and Indicating International Registers

P.C. 2017-1119 August 31, 2017

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to paragraphs 7(a)^a and (b)^a of the *Coasting Trade Act*^b, makes the annexed *Regulations Specifying Territories and Indicating International Registers*.

Regulations Specifying Territories and Indicating International Registers

Territories in Schedule 1

1 The territories set out in Schedule 1 are not referred to in the definition *territory of the European Union* in subsection 2(1) of the *Coasting Trade Act*.

International registers

2 The registers set out in Schedule 2 are international registers for the purpose of paragraph 3(2.1)(c) of the *Coasting Trade Act*.

Coming into force

3 These Regulations come into force on the day on which section 94 of the *Canada–European Union Comprehensive Economic and Trade Agreement Implementation Act*, chapter 6 of the Statutes of Canada, 2017, comes into force but, if they are registered after that day, they come into force on the day on which they are registered.

SCHEDULE 1

(Section 1)

Territories

Anguilla

Anguilla

Aruba

Aruba

^a S.C. 2017, c. 6, s. 94

^b S.C. 1992, c. 31

Enregistrement
DORS/2017-170 Le 1^{er} septembre 2017

LOI SUR LE CABOTAGE

Règlement précisant des territoires et indiquant des registres internationaux

C.P. 2017-1119 Le 31 août 2017

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu des alinéas 7a)^a et b)^a de la *Loi sur le cabotage*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement précisant des territoires et indiquant des registres internationaux*, ci-après.

Règlement précisant des territoires et indiquant des registres internationaux

Territoires à l'annexe 1

1 Les territoires qui figurent à l'annexe 1 ne sont pas visés par la définition de *territoire de l'Union européenne* au paragraphe 2(1) de la *Loi sur le cabotage*.

Registres internationaux

2 Les registres qui figurent à l'annexe 2 sont des registres internationaux pour l'application de l'alinéa 3(2.1)c) de la *Loi sur le cabotage*.

Entrée en vigueur

3 Le présent règlement entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 94 de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne*, chapitre 6 des Lois du Canada (2017), ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

ANNEXE 1

(article 1)

Territoires

Anguilla

Anguilla

Antilles néerlandaises : Bonaire, Curaçao, Saba, Sint Eustatius et Sint Maarten

Netherlands Antilles : Bonaire, Curaçao, Saba, Sint Eustatius and Sint Maarten

^a L.C. 2017, ch. 6, art. 94

^b L.C. 1992, ch. 31

Bermuda <i>Bermudes</i>	Aruba <i>Aruba</i>
British Antarctic Territory <i>Territoire antarctique britannique</i>	Bermudes <i>Bermuda</i>
British Channel Islands <i>Îles Anglo-Normandes</i>	Géorgie du Sud-et-les îles Sandwich du Sud <i>South Georgia and the South Sandwich Islands</i>
British Indian Ocean Territory <i>Territoire britannique de l'océan Indien</i>	Groenland <i>Greenland</i>
British Virgin Islands <i>Îles Vierges britanniques</i>	Île de Man <i>Isle of Man</i>
Cayman Islands <i>Îles Caïmans</i>	Îles Anglo-Normandes <i>British Channel Islands</i>
Faeroe Islands <i>Îles Féroé</i>	Îles Caïmans <i>Cayman Islands</i>
Falkland Islands <i>Îles Malouines</i>	Îles Féroé <i>Faeroe Islands</i>
French Polynesia <i>Polynésie française</i>	Îles Malouines <i>Falkland Islands</i>
French Southern and Antarctic Territories <i>Terres australes et antarctiques françaises</i>	Îles Turks et Caicos <i>Turks and Caicos Islands</i>
Greenland <i>Groenland</i>	Îles Vierges britanniques <i>British Virgin Islands</i>
Isle of Man <i>Île de Man</i>	Îles Wallis-et-Futuna <i>Wallis and Futuna Islands</i>
Montserrat <i>Montserrat</i>	Montserrat <i>Montserrat</i>
Netherlands Antilles: Bonaire, Curaçao, Saba, Sint Eustatius and Sint Maarten <i>Antilles néerlandaises : Bonaire, Curaçao, Saba, Sint Eustatius et Sint Maarten</i>	Nouvelle-Calédonie et ses dépendances <i>New Caledonia and Dependencies</i>
New Caledonia and Dependencies <i>Nouvelle-Calédonie et ses dépendances</i>	Pitcairn <i>Pitcairn</i>
Pitcairn <i>Pitcairn</i>	Polynésie française <i>French Polynesia</i>
Saint-Barthélemy <i>Saint-Barthélemy</i>	Saint-Barthélemy <i>Saint-Barthélemy</i>

Saint Helena and Dependencies
Sainte-Hélène et ses dépendances

Sainte-Hélène et ses dépendances
Saint Helena and Dependencies

Saint Pierre and Miquelon
Saint-Pierre-et-Miquelon

Saint-Pierre-et-Miquelon
Saint Pierre and Miquelon

South Georgia and the South Sandwich Islands
Géorgie du Sud-et-les îles Sandwich du Sud

Terres australes et antarctiques françaises
French Southern and Antarctic Territories

Turks and Caicos Islands
Îles Turks et Caicos

Territoire antarctique britannique
British Antarctic Territory

United Kingdom Sovereign Base Areas of Akrotiri and
Dhekelia
*zones de souveraineté du Royaume-Uni d'Akrotiri et
de Dhekelia*

Territoire britannique de l'océan Indien
British Indian Ocean Territory

*zones de souveraineté du Royaume-Uni d'Akrotiri et de
Dhekelia*

Wallis and Futuna Islands
Îles Wallis-et-Futuna

*United Kingdom Sovereign Base Areas of Akrotiri
and Dhekelia*

SCHEDULE 2

(Section 2)

ANNEXE 2

(article 2)

International Registers

Canary Islands Register (REC)

Registre des îles Canaries (REC)

Danish International Register of Shipping (DIS)

Registre maritime international danois (DIS)

French International Register

Registre International Français

German International Shipping Register (ISR)

Registre maritime international allemand (ISR)

Gibraltar Register

Registre de Gibraltar

Italian International Shipping Register

Registre maritime international italien

Madeira International Ship Register (MAR)

Registre maritime international de Madère (MAR)

Registres internationaux

Registre de Gibraltar

Gibraltar Register

Registre des îles Canaries (REC)

Canary Islands Register (REC)

Registre International Français

French International Register

Registre maritime international allemand (ISR)

German International Shipping Register (ISR)

Registre maritime international danois (DIS)

Danish International Register of Shipping (DIS)

Registre maritime international de Madère (MAR)

Madeira International Ship Register (MAR)

Registre maritime international italien

Italian International Shipping Register

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

The amendments to the *Coasting Trade Act* (CTA) in Bill C-30, *An Act to implement the Comprehensive Economic and Trade Agreement Canada-European Union (EU) Comprehensive and Economic Trade Agreement (CETA) between Canada and the European Union and its Member States and to provide for certain other measures*, received royal assent on May 16, 2017.

CETA is the first time that Canada has liberalized the maritime coasting trade regime through a trade agreement. Under the CTA, CETA benefits are based on the nationality of the owner of the ship (or the nationality of the individuals that control the corporation that owns the ship) and the country of registration of the ship.

However, to add clarity and ensure that the scope of application of the amendments in the CTA is consistent with the obligations in the CETA, greater certainty is required with respect to what territory is considered to be part, or not, of the Territory of the EU and with respect to which second, or international, registers may benefit from the CETA under the CTA.

Background

Canadian Coasting Trade Regime

The CTA reserves coasting trade in Canadian waters to Canadian registered and duty paid vessels. A coasting trade licence is required to use a foreign or a Canadian non-duty paid vessel in Canada's coasting trade. Pursuant to subsection 3(1) of the CTA, no foreign ship or non-duty paid ship can engage in coasting trade without a licence.

Coasting trade licences are issued by the Canada Border Services Agency on behalf of the Minister of Public Safety when the Minister is satisfied that the Canadian Transportation Agency has determined that "no Canadian vessel is suitable and available" to perform the activity described in the licence application. In addition, before a licence is issued, any applicable duties and taxes must be paid under the *Customs Tariff* and the *Excise Tax Act*, with the foreign vessel also meeting all applicable safety and pollution prevention requirements.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Les modifications à la *Loi sur le cabotage* figurant dans le projet de loi C-30, *Loi portant mise en œuvre de l'Accord économique et commercial global (AECG) entre le Canada et l'Union européenne et ses États membres et comportant d'autres mesures*, ont reçu la sanction royale le 16 mai 2017.

L'AECG est le premier accord commercial dans le cadre duquel le Canada libéralise le régime de cabotage. Aux termes de la *Loi sur le cabotage*, les avantages de l'AECG sont fondés sur la nationalité du propriétaire du navire (ou la nationalité des personnes qui dirigent l'entreprise propriétaire du navire) et le pays d'immatriculation du navire.

Toutefois, afin d'améliorer la clarté et de veiller à ce que la portée de l'application des modifications à la *Loi sur le cabotage* soit conforme aux obligations visées par l'AECG, il faut déterminer plus clairement le territoire considéré comme faisant partie ou non du territoire de l'Union européenne (UE) ainsi que les registres internationaux ou les seconds registres pouvant bénéficier de l'AECG aux termes de la *Loi sur le cabotage*.

Contexte

Régime canadien de cabotage

La *Loi sur le cabotage* réserve les activités de cabotage dans les eaux canadiennes aux bâtiments dédouanés et immatriculés au Canada. Une licence de cabotage est requise pour utiliser un bâtiment étranger ou canadien non dédouané pour des activités de cabotage au Canada. Aux termes du paragraphe 3(1) de la *Loi sur le cabotage*, un navire étranger ou un navire non dédouané ne peut se livrer au cabotage sans licence.

Les licences de cabotage sont délivrées par l'Agence des services frontaliers du Canada au nom du ministre de la Sécurité publique si ce dernier est convaincu que l'Office des transports du Canada a déterminé qu'« il n'existe pas de navire canadien qui soit à la fois adapté et disponible » pour être affecté aux activités visées dans la demande de cabotage. De plus, avant qu'une licence ne soit délivrée, tous les droits et les taxes applicables prévus par le *Tarif des douanes* et la *Loi sur la taxe d'accise* doivent être payés, et le bâtiment étranger doit satisfaire à toutes les dispositions en matière de sécurité et de prévention de la pollution applicables.

Bill C-30/CETA

Work on the CETA dates back to 2007 when Canadian and EU leaders agreed to conduct a joint study examining the costs and benefits of pursuing a closer economic partnership. Formal negotiations began in 2009 and the final agreement was signed during the EU-Canada Summit on October 30, 2016. More details regarding the CETA, can be found at <http://www.international.gc.ca/trade-agreements-accords-commerciaux/agr-acc/ceta-aecg/index.aspx?lang=eng>.

Amendments to the CTA allow EU and Canadian entities, including third-party entities under Canadian or EU control, to perform certain coasting trade activities without requiring a temporary coasting trade licence. These coasting trade activities include the following: the repositioning of empty containers (on a non-revenue basis); feeder services between the ports of Montréal and Halifax and private dredging services.

A coasting trade licence will continue to be required for federally procured dredging services. An EU entity will be permitted to bid on contracts at/or exceeding the procurement threshold for construction services in the CETA of 5M Special Drawing Rights, currently assessed at \$8.5M Canadian (reassessed every two years). In the case of high-value contracts, a coasting trade licence will be issued without consideration of a suitable Canadian registered vessel being available.

Objectives

The objective of the Regulations is to specify those territories not referred to in the definition of “territory of the European Union” and to indicate those registers that are international registers, for the purposes of applying the CTA.

Description

The following is a description of the Regulations:

Under subsection 2(1) of the CTA, “territory of the European Union” means the territory in which the Treaty on European Union, done at Maastricht on February 7, 1992, and the Treaty Establishing the European Economic Community, done at Rome on March 25, 1957 — renamed the Treaty on the Functioning of the European Union — as they are amended from time to time, are applicable, in accordance with the conditions specified in those treaties.

Schedule 1 of the Regulations sets out territories that are not referred to in the definition “territory of the European

Projet de loi C-30/AECG

Le début des travaux sur l’AECG remonte en 2007 quand les dirigeants du Canada et de l’UE ont convenu d’effectuer une étude conjointe afin d’examiner les coûts et les avantages d’un partenariat économique plus étroit. Des négociations officielles ont commencé en 2009, et l’accord définitif a été conclu durant le sommet UE-Canada le 30 octobre 2016. D’autres renseignements sur l’AECG se trouvent à l’adresse suivante : <http://www.international.gc.ca/trade-commerce/trade-agreements-accords-commerciaux/agr-acc/ceta-aecg/index.aspx?lang=fra>.

Des modifications à la *Loi sur le cabotage* permettent aux entités de l’Union européenne et canadiennes, y compris les entités tierces sous contrôle canadien ou européen, d’effectuer certaines activités de cabotage sans devoir obtenir une licence de cabotage temporaire. Ces activités de cabotage comprennent le repositionnement de conteneurs vides (sur une base non commerciale), les services d’apport entre les ports de Montréal et d’Halifax ainsi que les services de dragage privé.

Une licence de cabotage continuera d’être requise pour les services de dragage obtenus par le gouvernement fédéral. Une entité de l’UE pourra soumissionner sur des marchés au seuil fixé ou au-delà de celui-ci pour des services de construction dans le cadre de l’AECG, c’est-à-dire des droits de tirage spéciaux de 5 millions, actuellement évalués à 8,5 M\$ CAD (réévalué tous les deux ans). Dans le cas des marchés de grande valeur, une licence de cabotage sera délivrée sans tenir compte de la disponibilité d’un bâtiment adapté immatriculé au Canada.

Objectifs

Le Règlement a pour objectif de spécifier les territoires qui ne sont pas visés par la définition de « territoire de l’Union européenne » et pour identifier les registres qui sont des registres internationaux aux fins de l’application de la *Loi sur le cabotage*.

Description

La présente partie décrit le Règlement.

Aux termes du paragraphe 2(1) de la *Loi sur le cabotage*, « territoire de l’Union européenne » signifie le territoire sur lequel le Traité sur l’Union européenne, fait à Maastricht le 7 février 1992, et le Traité instituant la Communauté économique européenne, fait à Rome le 25 mars 1957 — renommé Traité sur le fonctionnement de l’Union européenne —, avec leurs modifications successives, sont applicables, conformément aux conditions prévues dans ces traités.

L’annexe 1 du Règlement présente les territoires qui ne sont pas visés par la définition de « territoire de l’Union

Union.” Schedule 2 of the Regulations sets out registers that are international registers for the purpose of paragraph 3(2.1)(c) of the CTA.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to the Regulations, as there is no expected change in administrative costs to business.

Small business lens

The small business lens does not apply to the Regulations, as there are no costs (or insignificant costs) on small business.

Consultation

The Government of Canada has had open consultations regarding CETA dating back to 2008 when a notice was published in the *Canada Gazette* seeking Canadians’ input on the possibility of negotiating a trade agreement with the EU. These consultations were open to all.

During the fall of 2009, Transport Canada (TC) also sought input from marine stakeholders regarding the CETA negotiations. In addition, Global Affairs Canada, in collaboration with Innovation, Science and Economic Development Canada, sought input specifically regarding federally procured dredging services for the purposes of the negotiations. TC met regularly with several stakeholders, including railways, shippers, Canadian vessel owners and operators, and associations which allowed them to clarify their positions and provide additional background information. These exchanges contributed to the Department’s understanding of stakeholder positions.

TC also established a government/industry working group over 2015–2016 to discuss industry concerns and to inform amendments to the CTA. On June 10, 2016, TC met with stakeholders to discuss the scope of application of the legislation as part of the government/industry group. There was limited discussion with respect to the subject matter contained in the Regulations. However, there was positive reaction with respect to some territories of EU Member States being excluded. On June 21, 2016, TC met with stakeholders to discuss the scope of application of the legislation as part of the government/industry working group. There were no issues raised with respect to the list of qualifying second, or international, registers.

The EU was also consulted on the Regulations, including the list setting out territories not referred to in the definition of “territory of the European Union” in

européenne ». Les registres internationaux pour l’application de l’alinéa 3(2.1)c) de la *Loi sur le cabotage* figurent à l’annexe 2 du Règlement.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas au Règlement, car il n’y a aucun changement des coûts administratifs imposés aux entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas, car le Règlement n’entraîne aucun coût (ou que des coûts minimes) pour les petites entreprises.

Consultation

Le gouvernement du Canada a tenu des consultations ouvertes concernant l’AECG en 2008 après avoir publié dans la *Gazette du Canada* un avis demandant l’opinion des Canadiens sur la possibilité de négocier un accord commercial avec l’UE. Ces consultations ont été ouvertes à tous.

À l’automne 2009, Transports Canada (TC) a également demandé l’opinion des intervenants du secteur maritime concernant les négociations de l’AECG. De plus, Affaires mondiales Canada, en collaboration avec Innovation, Sciences et Développement économique Canada, a sollicité des commentaires portant particulièrement sur les services de dragage obtenus par le gouvernement fédéral aux fins des négociations. TC a rencontré régulièrement plusieurs intervenants, notamment des compagnies de chemin de fer, des expéditeurs, des propriétaires et des exploitants de bâtiments canadiens et des associations, ce qui leur a permis de préciser leur position et de fournir des renseignements généraux supplémentaires. Ces échanges ont permis au Ministère de mieux comprendre les positions des intervenants.

TC a aussi créé un groupe de travail industrie-gouvernement en 2015–2016 afin de discuter des préoccupations de l’industrie et d’orienter les modifications à la *Loi sur le cabotage*. Le 10 juin 2016, TC a rencontré des intervenants pour discuter de la portée de l’application de la loi lors d’une réunion du groupe de travail. Il y a eu peu d’échanges sur le sujet contenu dans le Règlement. Toutefois, l’exclusion de certains territoires d’États membres de l’UE a été accueillie favorablement. Le 21 juin 2016, TC a rencontré des intervenants pour discuter de la portée de l’application de la loi lors d’une réunion du groupe de travail. Aucune préoccupation n’a été soulevée concernant la liste de registres internationaux ou de seconds registres admissibles.

L’UE a également été consultée au sujet du règlement, y compris de la liste précisant les territoires ne faisant pas partie des territoires auxquels on fait référence dans la

subsection 2(1) of the CTA and the list setting out international registers of Member States of the EU for the purpose of paragraph 3(2.1)(c) of the CTA.

Prepublication in the Canada Gazette, Part I

The Regulations were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, on July 15, 2017, followed by a 15-day comment period. TC received formal comments from one domestic shipping company.

The comments included recommendations that the Governor in Council (a) amend the CTA regulations to detail the services (e.g. number of trips, cargo descriptions, etc.) that can be provided without a coasting trade licence; (b) apply the “One-for-One” Rule and require TC to pair the CTA Regulations with new regulations that would put Canadian ships on a competitive level-playing field with the EU ships (including tax and labour regulations); and (c) reconsider the determination that the small business lens does not apply.

No changes have been made to the Regulations to reflect these comments. The services that EU entities can provide without a coasting trade licence are specified in subsections 3(2.1) to 3(2.4) of the CTA and need not be repeated in the Regulations. The “One-for-One” Rule does not apply in this instance because there is no expected change in the administrative burden on Canadian business. The small business lens does not apply in this case as the Regulations are not expected to increase compliance or administrative costs on small Canadian businesses. We expect no costs (or insignificant costs) on small business. The Regulations are administrative and intended to add clarity to the scope of EU entities and qualifying international shipping registers that are eligible for the CETA benefits under Canada’s coasting trade. EU entities seeking access to CETA benefits under Canada’s coasting trade have an obligation to establish that they meet the requirements of CETA exemptions to the CTA.

Rationale

The Regulations are intended to harmonize regulatory requirements and increase regulatory compatibility with the EU. Ship owners that intend to engage in an activity permitted without a coasting trade licence will be required to provide information establishing that ownership and vessel registry requirements are met before the activity

définition de « territoire de l’Union européenne » au paragraphe 2(1) de la *Loi sur le cabotage* et de la liste des registres internationaux des États membres de l’UE aux fins de l’application de l’alinéa 3(2.1)c) de la *Loi sur le cabotage*.

Publication préalable dans la Partie I de la Gazette du Canada

Le Règlement a fait l’objet d’une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 15 juillet 2017. Cette publication a été suivie d’une période de commentaires de 15 jours. TC a reçu des commentaires officiels d’une compagnie de transport maritime nationale.

Les commentaires recommandaient que le gouverneur en conseil : a) modifie le Règlement de la *Loi sur le cabotage* pour donner le détail des services (par exemple nombre de voyages, descriptions de la cargaison, etc.) qui peuvent être fournis sans une licence de cabotage; b) applique la règle du « un pour un » et exige que TC associe le Règlement de la *Loi sur le cabotage* avec un nouveau règlement qui placerait les navires canadiens sur un terrain où les règles de jeu sont les mêmes pour les navires de l’UE (y compris la réglementation sur les taxes et la main-d’œuvre); c) réexamine la détermination que la lentille des petites entreprises ne s’applique pas.

Aucun changement n’a été apporté au Règlement pour refléter ces commentaires. Les services que les entités de l’UE peuvent fournir sans une licence de cabotage sont précisés dans les paragraphes 3(2.1) à 3(2.4) de la *Loi sur le cabotage* et il n’est pas nécessaire de les répéter dans le Règlement. La règle du « un pour un » ne s’applique pas dans ce cas parce qu’il n’y a pas de changement prévu dans le fardeau administratif pour les entreprises canadiennes. La lentille des petites entreprises ne s’applique pas dans ce cas puisque le Règlement ne devrait pas augmenter les coûts de conformité ou administratifs pour les petites entreprises canadiennes. Nous ne prévoyons pas de coûts (ou des coûts négligeables) pour les petites entreprises. Le Règlement est administratif et a pour objectif de clarifier la portée des entités de l’UE et de qualifier les registres de transport maritime international qui sont admissibles aux avantages de l’AECG en vertu du cabotage du Canada. Les entités de l’UE qui veulent accéder aux avantages de l’AECG dans le cadre du cabotage du Canada ont l’obligation d’établir qu’elles respectent les exigences des exemptions de l’AECG à la *Loi sur le cabotage*.

Justification

Le Règlement vise à harmoniser les exigences réglementaires et à accroître la compatibilité réglementaire avec l’UE. Les propriétaires de navires qui ont l’intention d’entreprendre une activité autorisée sans licence de cabotage seront tenus de fournir des renseignements permettant d’établir que les exigences relatives à la propriété et à

begins. It is incumbent on the person seeking to undertake these activities to establish that all requirements are satisfied.

Scope of application

Amendments to the CTA grant targeted market access to Canada's coasting trade to EU and Canadian entities, and third party entities under Canadian or EU control. To add clarity, the Regulations include a list which specifies territories that are not referred to in the definition of "territory of the European Union" in subsection 2(1) of the CTA.

This mirrors the approach of the EU treaties, which include a list of Member State territories to which the EU treaties do not apply.

Given that CETA has a specific geographic scope of application which makes a distinction between territories of the EU for the general application of the agreement and one that is meant for the tariff treatment of goods, clarity of scope with respect to the CTA is required to ensure appropriate application.

International or second registers

As not all Member States of the EU have second, or international, ship registers and not all existing EU second, or international, ship registers may benefit from CETA, Regulations identifying qualifying international registers are required for the purpose of applying the CTA.

In CETA, Annex II-C-14 of CETA limits EU second, or international, ship registers to those listed in paragraphs 2 and 4 of the Annex to Commission communication C (2004) 43 – Community guidelines on State Aid to maritime transport.

These proposed Regulations are administrative. They are expected to have no measurable costs, and they are considered to be a low-impact regulatory change.

Contact

Joyce Henry
Director General
Marine Policy
Transport Canada
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

l'immatriculation du bâtiment sont satisfaites avant de commencer l'activité. Il incombe à la personne demandant d'entreprendre ses activités d'établir que toutes les exigences sont satisfaites.

Portée de l'application

Les modifications à la *Loi sur le cabotage* accordent un accès ciblé au marché canadien du cabotage aux « entités canadiennes et entités de l'UE », y compris les « entités tierces sous contrôle canadien ou européen ». Pour préciser la portée de l'application de la *Loi sur le cabotage*, une liste qui indique les territoires ne faisant pas partie des territoires de l'UE aux termes du paragraphe 2(1) est incluse dans le règlement sur le sujet.

Cette approche reflète l'approche des traités de l'UE, qui comprend une liste de territoires d'États membres de l'UE auxquels les traités ne s'appliquent pas.

Étant donné que l'AECG a une portée géographique précise qui fait une distinction entre les territoires de l'UE aux fins de l'application générale de l'accord et une portée qui vise le traitement tarifaire des marchandises, la clarté de la portée à l'égard de la *Loi sur le cabotage* est requise pour assurer une application appropriée.

Registres internationaux ou seconds registres

Étant donné que les États membres de l'UE n'ont pas tous des registres internationaux ou des seconds registres et que les registres internationaux ou les seconds registres existants de l'UE ne peuvent pas tous bénéficier de l'AECG, le règlement identifiant les registres internationaux ou les seconds registres qualifiés est nécessaire aux fins de l'application de la *Loi sur le cabotage* à l'AECG.

Dans l'AECG, l'annexe II C-14 limite les registres internationaux ou les seconds registres de l'UE à ceux visés aux paragraphes 2 et 4 de l'annexe de la Communication C (2004) 43 de la Commission – Orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime.

Ce règlement proposé est de nature administrative. Il devrait avoir des coûts non mesurables et être considéré comme étant un changement réglementaire à faible impact.

Personne-ressource

Joyce Henry
Directrice générale
Politique maritime
Transports Canada
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5