

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, NOVEMBER 16, 2005

OTTAWA, LE MERCREDI 16 NOVEMBRE 2005

Statutory Instruments 2005

Textes réglementaires 2005

SOR/2005-313 to 334 and SI/2005-104 to 113

DORS/2005-313 à 334 et TR/2005-104 à 113

Pages 2424 to 2565

Pages 2424 à 2565

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 12, 2005, and at least every second Wednesday thereafter.

Part II of the *Canada Gazette* contains all "regulations" as defined in the *Statutory Instruments Act* and certain other classes of statutory instruments and documents required to be published therein. However, certain regulations and classes of regulations are exempted from publication by section 15 of the *Statutory Instruments Regulations* made pursuant to section 20 of the *Statutory Instruments Act*.

The *Canada Gazette* Part II is available in most libraries for consultation.

For residents of Canada, the cost of an annual subscription to the *Canada Gazette* Part II is \$67.50, and single issues, \$3.50. For residents of other countries, the cost of a subscription is US\$67.50 and single issues, US\$3.50. Orders should be addressed to: Government of Canada Publications, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

The *Canada Gazette* is also available free of charge on the Internet at <http://canadagazette.gc.ca>. It is accessible in PDF (Portable Document Format) and in HTML (HyperText Mark-up Language) as the alternate format.

Copies of Statutory Instruments that have been registered with the Clerk of the Privy Council are available, in both official languages, for inspection and sale at Room 418, Blackburn Building, 85 Sparks Street, Ottawa, Canada.

AVIS AU LECTEUR

La *Gazette du Canada* Partie II est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 12 janvier 2005, et au moins tous les deux mercredis par la suite.

La Partie II de la *Gazette du Canada* est le recueil des « règlements » définis comme tels dans la loi précitée et de certaines autres catégories de textes réglementaires et de documents qu'il est prescrit d'y publier. Cependant, certains règlements et catégories de règlements sont soustraits à la publication par l'article 15 du *Règlement sur les textes réglementaires*, établi en vertu de l'article 20 de la *Loi sur les textes réglementaires*.

On peut consulter la *Gazette du Canada* Partie II dans la plupart des bibliothèques.

Pour les résidents du Canada, le prix de l'abonnement annuel à la *Gazette du Canada* Partie II est de 67,50 \$ et le prix d'un exemplaire, de 3,50 \$. Pour les résidents d'autres pays, le prix de l'abonnement est de 67,50 \$US et le prix d'un exemplaire, de 3,50 \$US. Veuillez adresser les commandes à : Publications du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

La *Gazette du Canada* est aussi disponible gratuitement sur Internet au <http://gazetteducanada.gc.ca>. La publication y est accessible en format PDF (Portable Document Format) et en HTML (langage hypertexte) comme média substitut.

Des exemplaires des textes réglementaires enregistrés par le greffier du Conseil privé sont à la disposition du public, dans les deux langues officielles, pour examen et vente à la Pièce 418, Édifice Blackburn, 85, rue Sparks, Ottawa, Canada.

Registration
SOR/2005-313 October 25, 2005

MOTOR VEHICLE TRANSPORT ACT

Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations

P.C. 2005-1816 October 25, 2005

Whereas, pursuant to subsection 3(1) of the *Motor Vehicle Transport Act, 1987*^a, the Minister of Transport has consulted with the government of each province affected by the annexed Regulations;

Whereas, pursuant to subsection 3(1) of that Act, a copy of the proposed *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations*, substantially in the annexed form, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on February 15, 2003, and a reasonable opportunity was afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect to it;

And whereas the *Motor Vehicle Transport Act, 1987*^a was amended by *An Act to Amend the Motor Vehicle Transport Act, 1987 and Other Acts as a Consequence Thereof*^b;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 16.1 of the *Motor Vehicle Transport Act*^b, hereby makes the annexed *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations*.

Enregistrement
DORS/2005-313 Le 25 octobre 2005

LOI SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS

Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire

C.P. 2005-1816 Le 25 octobre 2005

Attendu que, conformément au paragraphe 3(1) de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*^a, le ministre des Transports a consulté le gouvernement de chaque province touchée par le projet de règlement ci-après,

Attendu que, en vertu du paragraphe 3(1) de cette Loi, le projet de règlement intitulé *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 15 février 2003 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au ministre des Transports;

Attendu que la *Loi de 1987 sur les transports routiers*^a a été modifiée par la *Loi modifiant la Loi de 1987 sur les transports routiers et d'autres lois en conséquence*^b,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 16.1 de la *Loi sur les transports routiers*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*, ci-après.

^a R.S., c. 29 (3rd Suppl.)

^b S.C. 2001, c. 13

^a L.R., ch. 29 (3^e suppl.)

^b L.C. 2001, ch. 13

TABLE OF CONTENTS

COMMERCIAL VEHICLE DRIVERS HOURS OF SERVICE REGULATIONS
(*This table is not part of the Regulations.*)

TABLE DES MATIÈRES

RÈGLEMENT SUR LES HEURES DE SERVICE DES CONDUCTEURS DE VÉHICULE UTILITAIRE
(*Cette table ne fait pas partie du règlement.*)

	Section		Article
INTERPRETATION	1	DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION	1
APPLICATION	2	CHAMP D'APPLICATION	2
DIRECTORS	3	DIRECTEURS.....	3
RESPONSIBILITIES OF MOTOR CARRIERS, SHIPPERS, CONSIGNEES AND DRIVERS	4	RESPONSABILITÉS DES TRANSPORTEURS ROUTIERS, DES EXPÉDITEURS, DES CONSIGNATAIRES ET DES CONDUCTEURS	4
Reserved	5 to 9	Réservés.....	5 à 9
TRAVELLING AS A PASSENGER — OFF-DUTY TIME	10	TEMPS PASSÉ EN TANT QUE PASSAGER — HEURES DE REPOS	10
SCHEDULING — DRIVING SOUTH OF LATITUDE 60°N		AMÉNAGEMENT DES HORAIRES — CONDUITE AU SUD DE 60° DE LATITUDE N.	
<i>Application</i>	11	<i>Champ d'application</i>	11
<i>Daily Driving and On-duty Time</i>	12	<i>Heures de conduite journalière et heures de service</i>	12
<i>Mandatory Off-duty Time</i>	13	<i>Heures de repos obligatoire</i>	13
<i>Daily Off-duty Time</i>	14	<i>Heures de repos journalier</i>	14
Reserved	15	Réservé	15
<i>Deferral of Daily Off-duty Time</i>	16	<i>Report des heures de repos journalier</i>	16
<i>Ferries</i>	17	<i>Traversiers</i>	17
<i>Splitting of Daily Off-duty Time – Single Driver</i>	18	<i>Fractionnement des heures de repos journalier — Un seul conducteur</i>	18
<i>Splitting of Daily Off-duty Time – Team of Drivers</i>	19	<i>Fractionnement des heures de repos journalier — Équipe de conducteurs</i>	19
Reserved	20 to 23	Réservés.....	20 à 23
<i>Cycles</i>	24 to 27	<i>Cycles</i>	24 à 27
<i>Cycle Reset — Off-duty Time</i>	28	<i>Remise à zéro — Heures de repos</i>	28
<i>Cycle Switching — Off-duty Time</i>	29	<i>Permutation des cycles — Heures de repos</i>	29
Reserved	30 to 36	Réservés.....	30 à 36
SCHEDULING — DRIVING NORTH OF LATITUDE 60°N		AMÉNAGEMENT DES HORAIRES — CONDUITE AU NORD DE 60° DE LATITUDE N.	
<i>Application</i>	37	<i>Champ d'application</i>	37
<i>Driving and On-duty Time</i>	38	<i>Heures de conduite et heures de service</i>	38
<i>Mandatory Off-duty Time</i>	39	<i>Heures de repos obligatoire</i>	39
<i>Daily Off-duty Time</i>	40	<i>Heures de repos journalier</i>	40
<i>Splitting of Daily Off-duty Time – Single Driver</i>	41	<i>Fractionnement des heures de repos journalier — Un seul conducteur</i>	41
<i>Splitting of Daily Off-duty Time – Team of Drivers</i>	42	<i>Fractionnement des heures de repos journalier — Équipe de conducteurs</i>	42
Reserved	43 to 48	Réservés.....	43 à 48
<i>Cycles</i>	49 to 52	<i>Cycles</i>	49 à 52
<i>Cycle Reset — Off-duty Time</i>	53	<i>Remise à zéro — Heures de repos</i>	53
<i>Cycle Switching — Off-duty Time</i>	54	<i>Permutation des cycles — Heures de repos</i>	54
Reserved	55 to 60	Réservés.....	55 à 60
PERMITS		PERMIS	
<i>Special Permits</i>	61	<i>Permis special</i>	61
<i>Permits for Commercial Vehicles Other than Oil Well Service Vehicles</i>	62	<i>Permis visant un véhicule utilitaire autre qu'un véhicule de service de puits de pétrole</i>	62

TABLE OF CONTENTS — *Continued*

COMMERCIAL VEHICLE DRIVERS HOURS OF SERVICE REGULATIONS — *Continued*
(*This table is not part of the Regulations.*) — *Continued*

	Section
<i>Oil Well Service Vehicle Permits</i>	63
<i>Applications for Permits</i>	64
<i>Approval of Other Directors</i>	65
<i>Issuance of Permits</i>	66
<i>Obligations of Permit Holders</i>	67
<i>Amendment, Cancellation and Suspension of Permits</i>	68
Reserved	69 to 75
EMERGENCIES AND ADVERSE DRIVING CONDITIONS	76
Reserved	77 to 79
DAILY LOGS	
<i>Interpretation</i>	80
<i>Requirement to Fill Out a Daily Log</i>	81
<i>Content of Daily Logs</i>	82
<i>Use of Electronic Recording Devices</i>	83
<i>Possession of Daily Logs and Supporting Documents by Drivers</i>	84
<i>Distribution and Keeping of Daily Logs</i>	85
<i>Tampering</i>	86
<i>Monitoring by Motor Carriers</i>	87
Reserved	88 to 90
OUT-OF-SERVICE DECLARATIONS	91
Reserved	92 to 95
INSPECTIONS	
<i>Proof of Authority</i>	96
<i>Authority to Enter Premises for an Inspection</i>	97
<i>Production of Daily Logs and Supporting Documents</i>	98 and 99
REPEAL	100
COMING INTO FORCE	101
SCHEDULE 1	
SCHEDULE 2	
SCHEDULE 3	

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

RÈGLEMENT SUR LES HEURES DE SERVICE DES CONDUCTEURS DE VÉHICULE UTILITAIRE (*suite*)
(*Cette table ne fait pas partie du règlement.*) (*suite*)

	Article
<i>Permis visant les véhicules de service de puits de pétrole</i>	63
<i>Demande de permis</i>	64
<i>Approbation des autres directeurs</i>	65
<i>Délivrance du permis</i>	66
<i>Obligations du titulaire du permis</i>	67
<i>Modification, annulation et suspension du permis</i>	68
Réservés	69 à 75
SITUATIONS D'URGENCE ET MAUVAISES CONDITIONS DE CIRCULATION	76
Réservés	77 à 79
FICHE JOURNALIÈRE	
<i>Interprétation</i>	80
<i>Exigence de remplir une fiche journalière</i>	81
<i>Contenu de la fiche journalière</i>	82
<i>Utilisation d'un enregistreur électronique</i>	83
<i>Possession des fiches journalières et des documents justificatifs par le conducteur</i>	84
<i>Diffusion et conservation des fiches journalières</i>	85
<i>Falsification</i>	86
<i>Contrôle par le transporteur routier</i>	87
Réservés	88 à 90
DÉCLARATION DE MISE HORS SERVICE	91
Réservés	92 à 95
INSPECTIONS	
<i>Preuve d'autorisation</i>	96
<i>Autorisation d'entrer en vue d'une inspection</i>	97
<i>Production des fiches journalières et des documents justificatifs</i>	98 et 99
ABROGATION	100
ENTRÉE EN VIGUEUR	101
ANNEXE 1	
ANNEXE 2	
ANNEXE 3	

**COMMERCIAL VEHICLE DRIVERS HOURS
OF SERVICE REGULATIONS**

INTERPRETATION

1. The following definitions apply in these Regulations.
- “adverse driving conditions” means snow, sleet, fog or other adverse weather or road conditions that were not known to a driver or a motor carrier dispatching a driver immediately before the driver began driving or could not reasonably have been known to them. (*mauvaises conditions de circulation*)
- “co-driver” means a person who is present in a commercial vehicle because of having been, or being about to be, its driver. (*coconducteur*)
- “commercial vehicle” means a vehicle that
- (a) is operated by a motor carrier and propelled otherwise than by muscular power; and
 - (b) is a truck, tractor, trailer or any combination of them that has a gross vehicle weight in excess of 4 500 kg or a bus that is designed and constructed to have a designated seating capacity of more than 10 persons, including the driver. (*véhicule utilitaire*)
- “cycle” means
- (a) cycle 1, under which on-duty time is accumulated over a period of 7 days; and
 - (b) cycle 2, under which on-duty time is accumulated over a period of 14 days. (*cycle*)
- “daily log” means a record in the form set out in Schedule 2 containing the information required by section 82. (*fiche journalière*)
- “day”, in respect of a driver, means a 24-hour period that begins at the hour designated by the motor carrier for the duration of the driver’s cycle. (*jour ou journée*)
- “director” means a federal director or a provincial director. (*directeur*)
- “driver”
- (a) means a person who operates a commercial vehicle;
 - (b) means, in respect of a motor carrier, a person employed or otherwise engaged by the motor carrier to operate a commercial vehicle, including a self-employed driver; and
 - (c) for the purposes of section 98, includes a co-driver. (*conducteur*)
- “duty status” means any of the following periods:
- (a) off-duty time, other than time spent in a sleeper berth;
 - (b) off-duty time spent in a sleeper berth;
 - (c) driving time; or
 - (d) on-duty time, other than driving time. (*activité*)
- “electronic recording device” means an electric, electronic or telematic device that is installed in a commercial vehicle and is capable of accurately recording, in accordance with section 83, each period of duty status, in whole or in part. (*enregistreur électronique*)
- “emergency vehicle” means a fire-fighting vehicle, ambulance, police vehicle or other vehicle that is used for emergency purposes. (*véhicule de secours*)
- “federal director” means an official of the Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate of the federal Department of Transport. (*directeur fédéral*)
- “home terminal” means the place of business of a motor carrier at which a driver ordinarily reports for work and, for the purposes

**RÈGLEMENT SUR LES HEURES DE SERVICE DES
CONDUCTEURS DE VÉHICULE UTILITAIRE**

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

1. Les définitions qui suivent s’appliquent au présent règlement.
- « activité » L’une quelconque des périodes suivantes :
- a) les heures de repos, à l’exclusion du temps passé dans une couchette;
 - b) les heures de repos passées dans une couchette;
 - c) les heures de conduite;
 - d) les heures de service, à l’exclusion des heures de conduite. (*duty status*)
- « coconducteur » Personne se trouvant à bord d’un véhicule utilitaire parce qu’elle vient de le conduire ou s’apprête à le faire. (*co-driver*)
- « conducteur »
- a) Personne qui conduit un véhicule utilitaire;
 - b) à l’égard d’un transporteur routier, personne que le transporteur routier emploie pour conduire un véhicule utilitaire ou dont il a retenu les services à cette fin, y compris un conducteur indépendant;
 - c) y compris, pour l’application de l’article 98, un coconducteur. (*driver*)
- « couchette » Partie d’un véhicule utilitaire qui est conforme aux exigences de l’annexe 1. (*sleeper berth*)
- « cycle »
- a) Le cycle 1, pour lequel les heures de service sont accumulées sur une période de 7 jours;
 - b) le cycle 2, pour lequel les heures de service sont accumulées sur une période de 14 jours. (*cycle*)
- « déclaration de mise hors service » Déclaration délivrée par un directeur ou un inspecteur en application de l’article 91. (*out-of-service declaration*)
- « directeur » Le directeur fédéral ou un directeur provincial. (*director*)
- « directeur fédéral » Représentant de la Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile du ministère des Transports fédéral. (*federal director*)
- « document justificatif » Document ou renseignement enregistré ou conservé de quelque façon que ce soit qui est exigé par un directeur ou un inspecteur afin de vérifier si le présent règlement est respecté. (*supporting document*)
- « enregistreur électronique » Dispositif électrique, électronique ou télématique qui est installé à bord d’un véhicule utilitaire et peut enregistrer avec précision, conformément à l’article 83, en tout ou partie, le temps consacré à chaque activité. (*electronic recording device*)
- « établissement principal » Le lieu ou les lieux qui sont désignés par le transporteur routier où sont conservés les fiches journalières, documents justificatifs et autres registres pertinents exigés par le présent règlement. (*principal place of business*)
- « fiche journalière » Relevé établi en la forme prévue à l’annexe 2 sur lequel sont consignés les renseignements exigés à l’article 82. (*daily log*)
- « gare d’attache » L’établissement du transporteur routier où le conducteur se présente habituellement pour son travail. Pour l’application des articles 80 à 82 et de l’annexe 2, la présente définition comprend tout lieu de travail temporaire désigné par le transporteur routier. (*home terminal*)

- of sections 80 to 82 and Schedule 2, includes a temporary work site designated by the motor carrier. (*gare d'attache*)
- “inspector” means
- a person designated under subsection 3(2); or
 - a peace officer within the meaning of section 2 of the *Criminal Code*. (*inspecteur*)
- “motor carrier” means a person who is engaged in the operation of an extra-provincial bus undertaking or an extra-provincial truck undertaking. (*transporteur routier*)
- “off-duty time” means any period other than on-duty time. (*heures de repos*)
- “oil well service vehicle” means a commercial vehicle that is
- specially constructed, altered or equipped to accommodate a specific service requirement associated with the oil or natural gas industry; and
 - used exclusively in the oil or natural gas industry for transporting equipment or materials to and from oil or natural gas facilities or for servicing and repairing oil or natural gas facilities. (*véhicule de service de puits de pétrole*)
- “on-duty time” means the period that begins when a driver begins work or is required by the motor carrier to be available to work, except where the driver is waiting to be assigned to work, and ends when the driver stops work or is relieved of responsibility by the motor carrier, and includes driving time and time spent by the driver
- inspecting, servicing, repairing, conditioning or starting a commercial vehicle;
 - travelling in a commercial vehicle as a co-driver, when the time is not spent in the sleeper berth;
 - participating in the loading or unloading of a commercial vehicle;
 - inspecting or checking the load of a commercial vehicle;
 - waiting for a commercial vehicle to be serviced, loaded, unloaded or dispatched;
 - waiting for a commercial vehicle or its load to be inspected;
 - waiting at an en-route point because of an accident or other unplanned occurrence or situation;
 - resting in or occupying a commercial vehicle for any other purpose, except
 - time counted as off-duty time in accordance with section 10,
 - time spent in a sleeper berth,
 - time spent in a stationary commercial vehicle to satisfy the requirements of sections 13 and 14, and
 - time spent in a stationary commercial vehicle that is in addition to the off-duty requirements of section 14; and
 - performing any work for any motor carrier. (*heures de service*)
- “out-of-service declaration” means a declaration issued by a director or inspector under section 91. (*déclaration de mise hors service*)
- “principal place of business” means the place or places designated by the motor carrier where daily logs, supporting documents and other relevant records required by these Regulations are kept. (*établissement principal*)
- “sleeper berth” means an area of a commercial vehicle that meets the requirements of Schedule 1. (*couchette*)
- « heures de repos » Période autre que les heures de service. (*off-duty time*)
- « heures de service » La période qui commence au moment où le conducteur commence à travailler ou est tenu par le transporteur routier d'être en disponibilité, sauf lorsque le conducteur attend une affectation de travail, et se termine au moment où il cesse de travailler ou est relevé de ses fonctions par le transporteur routier. Sont inclus dans la présente définition les heures de conduite et le temps consacré par le conducteur aux fonctions suivantes :
- l'inspection, l'entretien, la réparation, la mise en état ou le démarrage d'un véhicule utilitaire;
 - le déplacement à bord d'un véhicule utilitaire en tant que coconducteur, sauf le temps passé dans la couchette;
 - la participation au chargement ou au déchargement d'un véhicule utilitaire;
 - l'inspection ou la vérification du chargement d'un véhicule utilitaire;
 - l'attente pendant qu'un véhicule utilitaire fait l'objet d'un entretien, d'un chargement, d'un déchargement ou d'une affectation;
 - l'attente pendant qu'un véhicule utilitaire ou son chargement est inspecté à un bureau de douane ou à un poste de pesée;
 - l'attente au cours d'un trajet en raison d'un accident ou d'un autre événement ou d'une autre situation imprévisibles;
 - le fait de se reposer à bord d'un véhicule utilitaire ou de l'occuper à une autre fin, sauf :
 - le temps considéré comme faisant partie des heures de repos conformément à l'article 10,
 - le temps passé dans une couchette,
 - le temps passé dans un véhicule utilitaire arrêté pour satisfaire aux exigences des articles 13 et 14,
 - le temps passé dans un véhicule utilitaire arrêté, en plus des exigences relatives aux heures de repos prévues à l'article 14;
 - l'exercice de toute fonction pour le compte d'un transporteur routier. (*on-duty time*)
- « inspecteur »
- Personne désignée en vertu du paragraphe 3(2);
 - agent de la paix au sens de l'article 2 du *Code criminel*. (*inspector*)
- « jour » ou « journée » À l'égard d'un conducteur, période de 24 heures qui commence à l'heure désignée par le transporteur routier pour la durée du cycle de ce conducteur. (*day*)
- « mauvaises conditions de circulation » Conditions météorologiques ou routières défavorables, notamment la neige, le grésil et le brouillard, qui n'étaient pas connues ou n'auraient pu être vraisemblablement connues par le conducteur ou le transporteur routier qui a autorisé le conducteur à partir immédiatement, avant que celui-ci n'ait commencé à conduire. (*adverse driving conditions*)
- « transporteur routier » Personne exploitant une entreprise extra-provinciale de transport par autocar ou une entreprise de camionnage extra-provinciale. (*motor carrier*)
- « véhicule de secours » Véhicule de lutte contre les incendies, ambulance, véhicule de police ou tout autre véhicule utilisé à des fins de secours. (*emergency vehicle*)

“supporting document” means a document or information recorded or stored by any means required by a director or inspector to assess compliance with these Regulations. (*document justificatif*)

APPLICATION

2. (1) These Regulations apply to all commercial vehicles other than the following:

- (a) a two or three-axle commercial vehicle being used for
 - (i) transporting the primary products of a farm, forest, sea or lake, if the driver or the motor carrier is the producer of the products, or
 - (ii) a return trip after transporting the primary products of a farm, forest, sea or lake, if the vehicle is empty or is transporting products used in the principal operation of a farm, forest, sea or lake;
- (b) an emergency vehicle;
- (c) a vehicle engaged in providing relief in the case of a public welfare emergency, as that expression is defined in section 5 of the *Emergencies Act*;
- (d) a bus that is part of the public transit service that is provided in a municipality, in contiguous municipalities or within 25 km of the boundary of the municipality or contiguous municipalities in which the public transit service is provided; and
- (e) a commercial vehicle when driven for personal use, if
 - (i) the vehicle has been unloaded,
 - (ii) any trailers have been unhitched,
 - (iii) the distance travelled does not exceed 75 km in a day,
 - (iv) the driver has recorded in the logbook the odometer reading at the beginning and end of the personal use, and
 - (v) the driver is not the subject of an out-of-service declaration under section 91.

(2) In this section, the expression “commercial vehicle when driven for personal use” excludes use, by the driver, of the vehicle in the course of business as a motor carrier.

« véhicule de service de puits de pétrole » Véhicule utilitaire qui :

- a) d’une part, a été spécialement construit, modifié ou équipé pour satisfaire à un besoin de service particulier lié à l’industrie du pétrole ou du gaz naturel;
- b) d’autre part, est utilisé exclusivement dans l’industrie du pétrole ou du gaz naturel pour le transport de matériel ou de matériaux à destination et en provenance des installations des puits de pétrole ou de gaz naturel ou pour l’entretien et la réparation de ces installations. (*oil well service vehicle*)

« véhicule utilitaire » Véhicule qui :

- a) d’une part, est utilisé par un transporteur routier et est mû par un moyen autre que la force musculaire;
- b) d’autre part, est soit un camion, un tracteur ou une remorque, ou une combinaison de ceux-ci, dont le poids brut est supérieur à 4 500 kg, soit un autocar conçu et construit pour contenir un nombre désigné de places assises supérieur à 10, la place du conducteur étant comprise. (*commercial vehicle*)

CHAMP D’APPLICATION

2. (1) Le présent règlement s’applique à tous les véhicules utilitaires, à l’exception des véhicules suivants :

- a) les véhicules utilitaires à deux ou trois essieux qui sont utilisés :
 - (i) soit pour le transport de produits primaires provenant d’une ferme, d’une forêt, de la mer ou d’un lac, si le conducteur ou le transporteur routier est le producteur de ces produits,
 - (ii) soit pour le trajet de retour après le transport des produits primaires provenant d’une ferme, d’une forêt, de la mer ou d’un lac, si le véhicule est vide ou transporte des produits servant à l’exploitation principale d’une ferme, d’une forêt, de la mer ou d’un lac;
- b) les véhicules de secours;
- c) les véhicules affectés au secours à la population en cas de sinistre, au sens de l’article 5 de la *Loi sur les mesures d’urgence*;
- d) les autobus qui font partie du service de transport en commun dans une municipalité ou des municipalités adjacentes, ou dans un rayon de 25 km des limites de la municipalité ou des municipalités adjacentes où le service de transport en commun est fourni;
- e) les véhicules utilitaires lorsqu’ils sont utilisés à des fins personnelles, si les conditions suivantes sont réunies :
 - (i) le véhicule a été déchargé,
 - (ii) le cas échéant, les remorques ont été dételées,
 - (iii) la distance parcourue ne dépasse pas 75 km au cours d’une journée,
 - (iv) le conducteur a consigné, sur la fiche journalière, le relevé de l’odomètre au début et à la fin de l’utilisation du véhicule à des fins personnelles,
 - (v) le conducteur ne fait pas l’objet d’une déclaration de mise hors service en application de l’article 91.

(2) Dans le présent article, « l’utilisation d’un véhicule utilitaire à des fins personnelles » exclut l’utilisation, par le conducteur, du véhicule dans le cadre de l’entreprise du transporteur routier.

DIRECTORS

3. (1) The minister responsible for highway safety in a province may designate a person to exercise in the province the duties and functions of a director for the purposes of these Regulations.

(2) A director may designate inspectors for the purposes of these Regulations.

RESPONSIBILITIES OF MOTOR CARRIERS, SHIPPERS,
CONSIGNEES AND DRIVERS

4. No motor carrier, shipper, consignee or other person shall request, require or allow a driver to drive and no driver shall drive if

- (a) the driver's faculties are impaired to the point where it is unsafe for the driver to drive;
- (b) driving would jeopardize or be likely to jeopardize the safety or health of the public, the driver or the employees of the motor carrier;
- (c) the driver is the subject of an out-of-service declaration; or
- (d) the driver, in doing so, would not be in compliance with these Regulations.

[5 to 9 reserved]

TRAVELLING AS A PASSENGER — OFF-DUTY TIME

10. If a driver who has, at the request of the motor carrier by whom the driver is employed or otherwise engaged, spent time travelling as a passenger in a commercial vehicle to the destination at which the driver will begin driving takes 8 consecutive hours of off-duty time before beginning to drive, the time spent as a passenger shall be counted as off-duty time.

SCHEDULING — DRIVING SOUTH OF LATITUDE 60°N

Application

11. Sections 12 to 29 apply in respect of driving south of latitude 60°N.

Daily Driving and On-duty Time

12. (1) No motor carrier shall request, require or allow a driver to drive and no driver shall drive after the driver has accumulated 13 hours of driving time in a day.

(2) No motor carrier shall request, require or allow a driver to drive and no driver shall drive after the driver has accumulated 14 hours of on-duty time in a day.

Mandatory Off-duty Time

13. (1) No motor carrier shall request, require or allow a driver to drive and no driver shall drive after the driver has accumulated 13 hours of driving time unless the driver takes at least 8 consecutive hours of off-duty time before driving again.

(2) No motor carrier shall request, require or allow a driver to drive and no driver shall drive after the driver has accumulated 14 hours of on-duty time unless the driver takes at least 8 consecutive hours of off-duty time before driving again.

DIRECTEURS

3. (1) Le ministre chargé de la sécurité routière dans une province peut désigner une personne chargée d'exercer dans la province les attributions du directeur pour l'application du présent règlement.

(2) Le directeur peut désigner des inspecteurs pour l'application du présent règlement.

RESPONSABILITÉS DES TRANSPORTEURS ROUTIERS, DES
EXPÉDITEURS, DES CONSIGNATAIRES ET DES CONDUCTEURS

4. Il est interdit au transporteur routier, à l'expéditeur, au consignataire ou à toute autre personne de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de conduire, et au conducteur de conduire, dans les cas suivants :

- a) les facultés du conducteur sont affaiblies au point qu'il est dangereux qu'il conduise;
- b) le fait de conduire compromettrait ou risquerait de compromettre la sécurité ou la santé du public, du conducteur ou des employés du transporteur routier;
- c) il fait l'objet d'une déclaration de mise hors service;
- d) le conducteur ne serait pas en conformité avec le présent règlement s'il conduisait.

[5 à 9 réservés]

TEMPS PASSÉ EN TANT QUE PASSAGER — HEURES DE REPOS

10. Le temps passé par le conducteur, à la demande du transporteur routier qui l'emploie ou retient ses services, en tant que passager à bord d'un véhicule utilitaire pour se rendre à l'endroit où il commencera à conduire est considéré comme faisant partie des heures de repos, s'il prend 8 heures de repos consécutives avant de commencer à conduire.

AMÉNAGEMENT DES HORAIRES — CONDUITE
AU SUD DE 60° DE LATITUDE N.

Champ d'application

11. Les articles 12 à 29 s'appliquent à la conduite au sud de 60° de latitude N.

Heures de conduite journalière et heures de service

12. (1) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de conduire, et au conducteur de conduire, après avoir accumulé 13 heures de conduite au cours d'une journée.

(2) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de conduire, et au conducteur de conduire, après avoir accumulé 14 heures de service au cours d'une journée.

Heures de repos obligatoire

13. (1) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de conduire, et au conducteur de conduire, après avoir accumulé 13 heures de conduite à moins qu'il ne prenne au moins 8 heures de repos consécutives avant de recommencer à conduire.

(2) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de conduire, et au conducteur de conduire, après avoir accumulé 14 heures de service à moins qu'il ne prenne au moins 8 heures de repos consécutives avant de recommencer à conduire.

(3) No motor carrier shall request, require or allow a driver to drive and no driver shall drive after 16 hours of time have elapsed between the conclusion of the most recent period of 8 or more consecutive hours of off-duty time and the beginning of the next period of 8 or more consecutive hours of off-duty time.

Daily Off-duty Time

14. (1) A motor carrier shall ensure that a driver takes and the driver shall take at least 10 hours of off-duty time in a day.

(2) Off-duty time other than the mandatory 8 consecutive hours may be distributed throughout the day in blocks of no less than 30 minutes each.

(3) The total amount of off-duty time taken by a driver in a day shall include at least 2 hours of off-duty time that does not form part of a period of 8 consecutive hours of off-duty time required by section 13.

[15 reserved]

Deferral of Daily Off-duty Time

16. Despite sections 12 and 14, a driver who is not splitting off-duty time in accordance with section 18 or 19 may defer a maximum of 2 hours of the daily off-duty time to the following day if

- (a) the off-duty time deferred is not part of the mandatory 8 consecutive hours of off-duty time;
- (b) the total off-duty time taken in the 2 days is at least 20 hours;
- (c) the off-duty time deferred is added to the 8 consecutive hours of off-duty time taken in the second day;
- (d) the total driving time in the 2 days does not exceed 26 hours; and
- (e) there is a declaration in the "Remarks" section of the daily log that states that the driver is deferring off-duty time under this section and that clearly indicates whether the driver is driving under day one or day two of that time.

Ferries

17. Despite sections 13 and 14, a driver travelling by a ferry crossing that takes more than 5 hours is not required to take the mandatory 8 consecutive hours of off-duty time if

- (a) the time spent resting in a sleeper berth while waiting at the terminal to board the ferry, in rest accommodations on the ferry and at a rest stop that is no more than 25 km from the point of disembarkation from the ferry combine to total a minimum of 8 hours;
- (b) the hours are recorded in the daily log as off-duty time spent in a sleeper berth;
- (c) the driver retains, as a supporting document, the receipt for the crossing and rest accommodation fees; and
- (d) the supporting document coincides with the daily log entries.

(3) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de conduire, et au conducteur de conduire, après que 16 heures se sont écoulées entre la fin de la plus récente période de 8 heures de repos consécutives ou plus et le début de la prochaine période d'au moins 8 heures de repos consécutives.

Heures de repos journalier

14. (1) Le transporteur routier veille à ce que le conducteur prenne, et le conducteur est tenu de prendre, au moins 10 heures de repos au cours d'une journée.

(2) Les heures de repos, autres que les 8 heures de repos obligatoire consécutives, peuvent être réparties, au cours de la journée, en pauses d'une durée minimale de 30 minutes chacune.

(3) Le nombre total d'heures de repos que prend le conducteur au cours d'une journée doit comprendre au moins 2 heures de repos qui ne font pas partie de la période de 8 heures de repos consécutives exigée à l'article 13.

[15 réservé]

Report des heures de repos journalier

16. Malgré les articles 12 et 14, le conducteur qui ne fractionne pas les heures de repos journalier conformément aux articles 18 ou 19 peut reporter au plus 2 des heures de repos journalier à la journée suivante si les conditions suivantes sont réunies :

- a) les heures de repos reportées ne sont pas comprises dans les 8 heures de repos obligatoire consécutives;
- b) la durée totale des heures de repos prises pendant les 2 journées est d'au moins 20 heures;
- c) les heures de repos reportées s'ajoutent aux 8 heures de repos journalier consécutives prises au cours de la deuxième journée;
- d) la durée totale des heures de conduite au cours des 2 journées ne dépasse pas 26 heures;
- e) il y a une déclaration dans l'espace réservé aux observations de la fiche journalière portant que le conducteur reporte des heures de repos en vertu du présent article et indiquant clairement s'il conduit selon la première journée ou la deuxième journée de cette période.

Traversiers

17. Malgré les articles 13 et 14, le conducteur qui effectue un voyage par traversier de plus de 5 heures n'est pas tenu de prendre ses 8 heures de repos obligatoire consécutives si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le temps passé à se reposer dans une couchette, à la gare, en attendant d'embarquer sur le traversier, à se reposer dans les aires de repos du traversier et à se reposer dans un endroit situé à au plus 25 km du lieu où le conducteur est débarqué du traversier totalise au moins 8 heures;
- b) les heures sont consignées sur la fiche journalière comme heures de repos passées dans une couchette;
- c) le conducteur conserve, comme document justificatif, le reçu de la traversée et des frais associés aux installations de repos;
- d) le document justificatif concorde avec les entrées sur la fiche journalière.

*Splitting of Daily Off-duty Time —
Single Driver*

18. (1) A driver who is driving a commercial vehicle fitted with a sleeper berth may meet the mandatory off-duty time and daily off-duty time requirements of sections 13 and 14 by accumulating off-duty time in no more than 2 periods if

- (a) neither period of off-duty time is shorter than 2 hours;
- (b) the total of the 2 periods of off-duty time is at least 10 hours;
- (c) the off-duty time is spent resting in the sleeper berth;
- (d) the total of the driving time in the periods immediately before and after each of the periods of off-duty time does not exceed 13 hours;
- (e) the elapsed time in the periods immediately before and after each of the periods of off-duty time does not include any driving time after the 16th hour after the driver comes on-duty;
- (f) none of the daily off-duty time is deferred to the next day; and
- (g) the total of the on-duty time in the periods immediately before and after each of the periods of off-duty time referred to in paragraph (b) does not include any driving time after the 14th hour.

(2) The 16th hour is calculated by

- (a) excluding any period spent in the sleeper berth that is 2 hours or more in duration and that, when added to a subsequent period in the sleeper berth, totals at least 10 hours; and
- (b) including
 - (i) all on-duty time,
 - (ii) all off-duty time not spent in the sleeper berth,
 - (iii) all periods of less than 2 hours spent in the sleeper berth, and
 - (iv) any other period spent in the sleeper berth that does not qualify as counting towards meeting the requirements of this section.

(3) No motor carrier shall request, require or allow a driver to begin to drive again and no driver shall begin to drive again in accordance with the requirements of sections 13 and 14 without first taking at least 8 consecutive hours of off-duty time.

*Splitting of Daily Off-duty Time —
Team of Drivers*

19. (1) A team of drivers driving a commercial vehicle fitted with a sleeper berth may meet the mandatory off-duty time and daily off-duty time requirements of sections 13 and 14 by accumulating off-duty time in no more than 2 periods if

- (a) neither period of off-duty time is shorter than 4 hours;
- (b) the total of the 2 periods of off-duty time is at least 8 hours;
- (c) the off-duty time is spent resting in the sleeper berth;
- (d) the total of the driving time in the periods immediately before and after each of the periods of off-duty time does not exceed 13 hours;
- (e) the elapsed time in the periods immediately before and after each of the periods of off-duty time does not include any driving time after the 16th hour after the driver comes on duty;

*Fractionnement des heures de repos journalier —
Un seul conducteur*

18. (1) Le conducteur qui conduit un véhicule utilitaire muni d'une couchette peut satisfaire aux exigences relatives aux heures de repos obligatoire et aux heures de repos journalier prévues aux articles 13 et 14 en accumulant des heures de repos au cours d'au plus 2 périodes, si les conditions suivantes sont réunies :

- a) ni l'une ni l'autre période de repos n'est de moins de 2 heures;
- b) le total des 2 périodes de repos est d'au moins 10 heures;
- c) les heures de repos sont passées à se reposer dans la couchette;
- d) le total des heures de conduite au cours des périodes immédiatement avant et après chaque période de repos ne dépasse pas 13 heures;
- e) le temps écoulé au cours des périodes immédiatement avant et après chaque période de repos ne comprend aucune heure de conduite après la 16^e heure après que le conducteur commence son service;
- f) aucune des heures de repos journalier n'est reportée à la journée suivante;
- g) le total des heures de service au cours des périodes immédiatement avant et après chacune des périodes de repos visées à l'alinéa b) ne comprennent aucune heure de conduite après la 14^e heure.

(2) Le calcul de la 16^e heure :

- a) d'une part, exclut toute période de 2 heures ou plus passée dans la couchette qui, une fois ajoutée à une période subséquente passée dans la couchette, totalise au moins 10 heures;
- b) d'autre part, inclut :
 - (i) toutes les heures de service,
 - (ii) toutes les heures de repos qui ne sont pas passées dans la couchette,
 - (iii) toutes les périodes de moins de 2 heures passées dans la couchette,
 - (iv) toute autre période passée dans la couchette qui ne peut être comptée en vue de satisfaire aux exigences du présent article.

(3) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de recommencer à conduire, conformément aux exigences des articles 13 et 14, et au conducteur de recommencer à conduire, sans prendre d'abord au moins 8 heures de repos consécutives.

*Fractionnement des heures de repos journalier —
Équipe de conducteurs*

19. (1) L'équipe de conducteurs conduisant un véhicule utilitaire muni d'une couchette peut satisfaire aux exigences relatives aux heures de repos obligatoire et aux heures de repos journalier prévues aux articles 13 et 14 en accumulant des heures de repos au cours d'au plus 2 périodes, si les conditions suivantes sont réunies :

- a) ni l'une ni l'autre période de repos n'est de moins de 4 heures;
- b) le total des 2 périodes de repos est d'au moins 8 heures;
- c) les heures de repos sont passées à se reposer dans la couchette;
- d) le total des heures de conduite au cours des périodes immédiatement avant et après chaque période de repos ne dépasse pas 13 heures;

(f) none of the daily off-duty time is deferred to the next day; and

(g) the total of the on-duty time in the periods immediately before and after each of the periods of off-duty time referred to in paragraph (b) does not include any driving time after the 14th hour.

(2) The 16th hour is calculated by

(a) excluding any period spent in the sleeper berth that is 4 hours or more in duration and that, when added to a subsequent period in the sleeper berth, totals at least 8 hours; and

(b) including

- (i) all on-duty time,
- (ii) all off-duty time not spent in the sleeper berth,
- (iii) all periods of less than 4 hours spent in the sleeper berth, and
- (iv) any other period spent in the sleeper berth that does not qualify as counting towards meeting the requirements of this section.

(3) No motor carrier shall request, require or allow a driver to begin to drive again and no driver shall begin to drive again in accordance with the requirements of sections 13 and 14 without first taking at least 8 consecutive hours of off-duty time.

[20 to 23 reserved]

Cycles

24. A motor carrier shall require that a driver follows and the driver shall follow either cycle 1 or cycle 2.

25. Subject to section 28, no motor carrier shall request, require or allow a driver to drive and no driver shall drive unless the driver has taken at least 24 consecutive hours of off-duty time in the preceding 14 days.

26. Subject to section 28, no motor carrier shall request, require or allow a driver who is following cycle 1 to drive and no driver who is following cycle 1 shall drive after the driver has accumulated 70 hours of on-duty time during any period of 7 days or, if the driver has reset the cycle in accordance with section 28, during the period of the cycle that was ended.

27. Subject to section 28, no motor carrier shall request, require or allow a driver who is following cycle 2 to drive and no driver who is following cycle 2 shall drive after the driver has accumulated

- (a) 120 hours of on-duty time during any period of 14 days or, if the driver has reset the cycle in accordance with section 28, during the period of the cycle that was ended; or
- (b) 70 hours of on-duty time without having taken at least 24 consecutive hours of off-duty time.

e) le temps écoulé au cours des périodes immédiatement avant et après chaque période de repos ne comprend aucune heure de conduite après la 16^e heure après que le conducteur commence son service;

f) aucune des heures de repos journalier n'est reportée à la journée suivante;

g) le total des heures de service au cours des périodes immédiatement avant et après chacune des périodes de repos visées à l'alinéa b) ne comprennent aucune heure de conduite après la 14^e heure.

(2) Le calcul de la 16^e heure :

a) d'une part, exclut toute période de 4 heures ou plus passée dans la couchette qui, une fois ajoutée à une période subséquente passée dans la couchette, totalise au moins 8 heures;

b) d'autre part, inclut :

- (i) toutes les heures de service,
- (ii) toutes les heures de repos qui ne sont pas passées dans la couchette,
- (iii) toutes les périodes de moins de 4 heures passées dans la couchette,
- (iv) toute autre période passée dans la couchette qui ne peut être comptée en vue de satisfaire aux exigences du présent article.

(3) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de recommencer à conduire, conformément aux exigences des articles 13 et 14, et au conducteur de recommencer à conduire, sans prendre d'abord au moins 8 heures de repos consécutives.

[20 à 23 réservés]

Cycles

24. Le transporteur routier exige que le conducteur suive, et le conducteur est tenu de suivre, le cycle 1 ou le cycle 2.

25. Sous réserve de l'article 28, il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de conduire, et au conducteur de conduire, s'il n'a pas pris au moins 24 heures de repos consécutives au cours des 14 jours qui précèdent.

26. Sous réserve de l'article 28, il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur qui suit le cycle 1 de conduire, et au conducteur qui suit ce cycle de conduire, après avoir accumulé 70 heures de service au cours d'une période de 7 jours ou, dans le cas où le conducteur a remis les heures à zéro conformément à l'article 28, au cours de la période du cycle qui s'est terminé.

27. Sous réserve de l'article 28, il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur qui suit le cycle 2 de conduire, et au conducteur qui suit ce cycle de conduire, après avoir accumulé les heures de service suivantes :

- a) soit 120 heures de service au cours d'une période de 14 jours ou, dans le cas où le conducteur a remis les heures à zéro conformément à l'article 28, au cours de la période du cycle qui s'est terminé;
- b) soit 70 heures de service, sans avoir pris au moins 24 heures de repos consécutives.

Cycle Reset — Off-duty Time

28. (1) A driver may end the current cycle and begin a new cycle if the driver first takes the following off-duty time:

- (a) for cycle 1, at least 36 consecutive hours; or
- (b) for cycle 2, at least 72 consecutive hours.

(2) After taking the off-duty time, the driver begins a new cycle, the accumulated hours are set back to zero and the driver's hours begin to accumulate again.

Cycle Switching — Off-duty Time

29. (1) No motor carrier shall request, require or allow a driver to switch and no driver shall switch from one cycle to the other without first taking the following off-duty time before beginning to drive again:

- (a) to switch from cycle 1 to cycle 2, at least 36 consecutive hours; or
- (b) to switch from cycle 2 to cycle 1, at least 72 consecutive hours.

(2) After taking the off-duty time, the driver begins the other cycle, the accumulated hours are set back to zero and the driver's hours begin to accumulate again.

[30 to 36 reserved]

SCHEDULING — DRIVING NORTH OF
LATITUDE 60°N

Application

37. Sections 38 to 54 apply in respect of driving north of latitude 60°N.

Driving and On-duty Time

38. (1) No motor carrier shall request, require or allow a driver to drive and no driver shall drive after the driver has accumulated 15 hours of driving time.

(2) No motor carrier shall request, require or allow a driver to drive and no driver shall drive after the driver has accumulated 18 hours of on-duty time.

Mandatory Off-duty Time

39. (1) No motor carrier shall request, require or allow a driver to drive and no driver shall drive after the driver has accumulated more than 15 hours of driving time or 18 hours of on-duty time unless they take at least 8 consecutive hours of off-duty time before driving again.

(2) No motor carrier shall request, require or allow a driver to drive and no driver shall drive if more than 20 hours of time has elapsed between the conclusion of the most recent period of 8 or more consecutive hours of off-duty time and the beginning of the next period of 8 or more consecutive hours of off-duty time.

Daily Off-duty Time

40. A motor carrier shall ensure that a driver takes and the driver shall take at least 8 hours of off-duty time.

Remise à zéro — Heures de repos

28. (1) Le conducteur peut terminer le cycle actuel et commencer un nouveau cycle s'il prend d'abord les heures de repos suivantes :

- a) pour le cycle 1, au moins 36 heures consécutives;
- b) pour le cycle 2, au moins 72 heures consécutives.

(2) Après avoir pris les heures de repos, le conducteur commence un nouveau cycle, les heures accumulées sont remises à zéro et il recommence à accumuler des heures.

Permutation des cycles — Heures de repos

29. (1) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de passer d'un cycle à l'autre cycle, et au conducteur de passer d'un cycle à l'autre cycle, à moins qu'il ne prenne d'abord les heures de repos suivantes avant de recommencer à conduire :

- a) pour passer du cycle 1 au cycle 2, au moins 36 heures consécutives;
- b) pour passer du cycle 2 au cycle 1, au moins 72 heures consécutives.

(2) Après avoir pris les heures de repos, le conducteur commence l'autre cycle, les heures accumulées sont remises à zéro et il recommence à accumuler des heures.

[30 à 36 réservés]

AMÉNAGEMENT DES HORAIRES — CONDUITE
AU NORD DE 60° DE LATITUDE N.

Champ d'application

37. Les articles 38 à 54 s'appliquent à la conduite au nord de 60° de latitude N.

Heures de conduite et heures de service

38. (1) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de conduire, et au conducteur de conduire, après avoir accumulé 15 heures de conduite.

(2) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de conduire, et au conducteur de conduire, après avoir accumulé 18 heures de service.

Heures de repos obligatoire

39. (1) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de conduire, et au conducteur de conduire, après avoir accumulé plus de 15 heures de conduite ou 18 heures de service à moins qu'il ne prenne au moins 8 heures de repos consécutives avant de recommencer à conduire.

(2) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de conduire, et au conducteur de conduire, si plus de 20 heures se sont écoulées entre la fin de la plus récente période de 8 heures de repos consécutives ou plus et le début de la prochaine période d'au moins 8 heures de repos consécutives.

Heures de repos journalier

40. Le transporteur routier veille à ce que le conducteur prenne, et le conducteur est tenu de prendre, au moins 8 heures de repos.

*Splitting of Daily Off-duty Time —
Single Driver*

41. (1) A driver who is driving a commercial vehicle fitted with a sleeper berth may meet the mandatory off-duty time and daily off-duty time requirements of sections 39 and 40 by accumulating off-duty time in no more than 2 periods if

- (a) neither period of off-duty time is shorter than 2 hours;
- (b) the total of the 2 periods of off-duty time is at least 8 hours;
- (c) the off-duty time is spent resting in the sleeper berth;
- (d) the total of the driving time in the periods immediately before and after each of the periods of off-duty time does not exceed 15 hours;
- (e) the on-duty time in the periods immediately before and after each of the periods of off-duty time does not include any driving time after the 18th hour after the driver comes on duty, calculated in accordance with subsection (2); and
- (f) none of the daily off-duty time is deferred to the next day.

(2) The 18th hour is calculated by

- (a) excluding any period spent in the sleeper berth that is 2 hours or more in duration and that, when added to a subsequent period in the sleeper berth, totals at least 8 hours; and
- (b) including
 - (i) all on-duty time,
 - (ii) all off-duty time not spent in the sleeper berth,
 - (iii) all periods of less than 2 hours spent in the sleeper berth, and
 - (iv) any other period spent in the sleeper berth that does not qualify as counting towards meeting the requirements of this section.

(3) No motor carrier shall request, require or allow the driver to begin to drive again in accordance with the requirements of sections 39 and 40 and no driver shall begin to drive again without first taking at least 8 consecutive hours of off-duty time.

*Splitting of Daily Off-duty Time —
Team of Drivers*

42. (1) A team of drivers driving a commercial vehicle fitted with a sleeper berth may meet the mandatory off-duty time and daily off-duty time requirements of sections 39 and 40 by accumulating off-duty time in no more than 2 periods if

- (a) neither period of off-duty time is shorter than 4 hours;
- (b) the total of the 2 periods of off-duty time is at least 8 hours;
- (c) the off-duty time is spent resting in the sleeper berth;
- (d) the total of the driving time in the periods immediately before and after each of the periods of off-duty time does not exceed 15 hours;
- (e) the on-duty time in the periods immediately before and after each of the periods of off-duty time does not include any driving time after the 18th hour after the driver comes on duty, calculated in accordance with subsection (2); and
- (f) none of the off-duty time is deferred to the next day.

*Fractionnement des heures de repos journalier —
Un seul conducteur*

41. (1) Le conducteur qui conduit un véhicule utilitaire muni d'une couchette peut satisfaire aux exigences relatives aux heures de repos obligatoire et aux heures de repos journalier prévues aux articles 39 et 40 en accumulant des heures de repos au cours d'au plus 2 périodes, si les conditions suivantes sont réunies :

- a) ni l'une ni l'autre période de repos n'est de moins de 4 heures;
- b) le total des 2 périodes de repos est d'au moins 8 heures;
- c) les heures de repos sont passées à se reposer dans la couchette;
- d) le total des heures de conduite au cours des périodes immédiatement avant et après chaque période de repos ne dépasse pas 15 heures;
- e) les heures de service au cours des périodes immédiatement avant et après chaque période de repos ne comprennent aucune heure de conduite après la 18^e heure après que le conducteur commence son service;
- f) aucune des heures de repos journalier n'est reportée à la journée suivante.

(2) Le calcul de la 18^e heure :

- a) d'une part, exclut toute période d'au moins 2 heures passée dans la couchette qui, une fois ajoutée à une période subséquente passée dans la couchette, totalise au moins 8 heures;
- b) d'autre part, inclut :
 - (i) toutes les heures de service,
 - (ii) toutes les heures de repos qui ne sont pas passées dans la couchette,
 - (iii) toutes les périodes de moins de 2 heures passées dans la couchette,
 - (iv) toute autre période passée dans la couchette qui ne compte pas en vue de satisfaire aux exigences du présent article.

(3) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de recommencer à conduire, conformément aux exigences des articles 39 et 40, et au conducteur de recommencer à conduire, sans prendre d'abord au moins 8 heures de repos consécutives.

*Fractionnement des heures de repos journalier —
Équipe de conducteurs*

42. (1) L'équipe de conducteurs conduisant un véhicule utilitaire muni d'une couchette peut satisfaire aux exigences relatives aux heures de repos obligatoire et aux heures de repos journalier prévues aux articles 39 et 40 en accumulant des heures de repos au cours d'au plus 2 périodes, si les conditions suivantes sont réunies :

- a) ni l'une ni l'autre période de repos n'est de moins de 4 heures;
- b) le total des 2 périodes de repos est d'au moins 8 heures;
- c) les heures de repos sont passées à se reposer dans la couchette;
- d) le total des heures de conduite au cours des périodes immédiatement avant et après chaque période de repos ne dépasse pas 15 heures;
- e) les heures de service au cours des périodes immédiatement avant et après chaque période de repos ne comprennent aucune

(2) The 18th hour is calculated by

(a) excluding any period spent in the sleeper berth that is 4 hours or more in duration and that, when added to a subsequent period in the sleeper berth, totals at least 8 hours; and

(b) including

- (i) all on-duty time,
- (ii) all off-duty time not spent in the sleeper berth,
- (iii) all periods of less than 4 hours spent in the sleeper berth, and
- (iv) any other period spent in the sleeper berth that does not qualify as counting towards meeting the requirements of this section.

(3) No motor carrier shall request, require or allow the driver to begin to drive again in accordance with the requirements of sections 39 and 40 and no driver shall begin to drive again without first taking at least 8 consecutive hours of off-duty time.

[43 to 48 reserved]

Cycles

49. A motor carrier shall require that a driver follows and the driver shall follow either cycle 1 or cycle 2.

50. Subject to section 53, no motor carrier shall request, require or allow a driver to drive and no driver shall drive unless the driver has taken at least 24 consecutive hours of off-duty time in the preceding 14 days.

51. Subject to section 53, no motor carrier shall request, require or allow a driver who is following cycle 1 to drive and no driver who is following cycle 1 shall drive after the driver has accumulated 80 hours of on-duty time during any period of 7 days.

52. Subject to section 53, no motor carrier shall request, require or allow a driver who is following cycle 2 to drive and no driver who is following cycle 2 shall drive after the driver has accumulated

- (a) 120 hours of on-duty time in any period of 14 days; or
- (b) 80 hours of on-duty time, without having taken at least 24 consecutive hours of off-duty time.

Cycle Reset — Off-duty Time

53. (1) A driver may end the current cycle and begin a new cycle if they first take the following off-duty time:

- (a) for cycle 1, at least 36 consecutive hours; or
- (b) for cycle 2, at least 72 consecutive hours.

(2) After taking the off-duty time, the driver begins a new cycle, the accumulated hours are set back to zero and the driver's hours begin to accumulate again.

heure de conduite après la 18^e heure après que le conducteur commence son service;

f) aucune des heures de repos journalier n'est reportée à la journée suivante.

(2) Le calcul de la 18^e heure :

a) d'une part, exclut toute période de 4 heures ou plus passée dans la couchette qui, une fois ajoutée à une période subséquente passée dans une couchette, totalise au moins 8 heures;

b) d'autre part, inclut :

- (i) toutes les heures de service,
- (ii) toutes les heures de repos qui ne sont pas passées dans la couchette,
- (iii) toutes les périodes de moins de 4 heures passées dans la couchette,
- (iv) toute autre période passée dans la couchette qui ne peut être comptée en vue de satisfaire aux exigences du présent article.

(3) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de recommencer à conduire, conformément aux exigences des articles 39 et 40, et au conducteur de recommencer à conduire, sans prendre d'abord au moins 8 heures de repos consécutives.

[43 à 48 réservés]

Cycles

49. Le transporteur routier exige que le conducteur suive, et le conducteur est tenu de suivre, le cycle 1 ou le cycle 2.

50. Sous réserve de l'article 53, il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de conduire, et au conducteur de conduire, s'il n'a pas pris au moins 24 heures de repos consécutives au cours des 14 jours qui précèdent.

51. Sous réserve de l'article 53, il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur qui suit le cycle 1 de conduire, et au conducteur qui suit ce cycle de conduire, après avoir accumulé 80 heures de service au cours d'une période de 7 jours.

52. Sous réserve de l'article 53, il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur qui suit le cycle 2 de conduire, et au conducteur qui suit ce cycle de conduire, après avoir accumulé :

- a) 120 heures de service au cours d'une période de 14 jours;
- b) 80 heures de service, sans avoir pris au moins 24 heures de repos consécutives.

Remise à zéro — Heures de repos

53. (1) Le conducteur peut terminer le cycle actuel et commencer un nouveau cycle s'il prend d'abord les heures de repos suivantes :

- a) soit, pour le cycle 1, au moins 36 heures consécutives;
- b) soit, pour le cycle 2, au moins 72 heures consécutives.

(2) Après avoir pris les heures de repos, le conducteur commence un nouveau cycle, les heures accumulées sont remises à zéro et il recommence à accumuler des heures.

Cycle Switching — Off-duty Time

54. (1) No motor carrier shall request, require or allow a driver to switch and no driver shall switch from one cycle to the other without first taking the following off-duty time before beginning to drive again:

- (a) to switch from cycle 1 to cycle 2, at least 36 consecutive hours; or
- (b) to switch from cycle 2 to cycle 1, at least 72 consecutive hours.

(2) After taking the off-duty time, the driver begins the other cycle, the accumulated hours are set back to zero and the driver's hours begin to accumulate again.

[55 to 60 reserved]

PERMITS

Special Permits

61. (1) A federal director may issue a special permit to a motor carrier for the purpose of a research or pilot project if the safety and health of the public, the driver or the employees of the motor carrier are not or are unlikely to be jeopardized.

(2) Sections 12 to 54 and 76 to 99 do not apply in respect of special permits, but sections 64 to 68 apply with such modifications as the circumstances require.

(3) The applicant shall provide to the federal director a detailed work plan that includes at least the following information:

- (a) the nature of the proposed research or pilot project;
- (b) the objectives of the proposed research or pilot project;
- (c) the competence of the applicant to participate in the proposed research or pilot project;
- (d) the criteria and method for measuring results;
- (e) the safety implications and the approach to addressing any possible risks identified;
- (f) the duration of the proposed research or pilot project; and
- (g) the manner of and timing for reporting results.

Permits for Commercial Vehicles Other than Oil Well Service Vehicles

62. (1) A provincial director may issue a permit to a motor carrier in respect of a commercial vehicle other than an oil well service vehicle if

- (a) the safety and health of the public, the driver or the employees of the motor carrier are not or are unlikely to be jeopardized; and
- (b) a reduction of off-duty time or an increase in driving time is required
 - (i) to allow a driver following a regular itinerary to reach their home terminal or destination,
 - (ii) to allow the delivery of perishable goods, or
 - (iii) to accommodate a significant temporary increase in the transportation of passengers or goods by the motor carrier.

(2) The only deviations from the requirements of these Regulations that may be authorised in the permit are

Permutation des cycles — Heures de repos

54. (1) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de passer d'un cycle à l'autre cycle, et au conducteur de passer d'un cycle à l'autre cycle, à moins qu'il ne prenne d'abord les heures de repos suivantes avant de recommencer à conduire :

- a) pour passer du cycle 1 au cycle 2, au moins 36 heures consécutives;
- b) pour pour passer du cycle 2 au cycle 1, au moins 72 heures consécutives.

(2) Après avoir pris les heures de repos, le conducteur commence l'autre cycle, les heures accumulées sont remises à zéro et il recommence à accumuler des heures.

[55 à 60 réservés]

PERMIS

Permis spécial

61. (1) Le directeur fédéral peut délivrer au transporteur routier un permis spécial pour un projet de recherche ou un projet pilote si la sécurité et la santé du public, du conducteur ou des employés du transporteur routier ne sont pas compromises ou susceptibles de l'être.

(2) Les articles 12 à 54 et 76 à 99 ne s'appliquent pas au permis spécial; cependant, les articles 64 à 68 s'appliquent avec les adaptations nécessaires.

(3) Le demandeur fournit au directeur fédéral un plan de travail détaillé qui comprend au moins les renseignements suivants :

- a) la nature de la recherche ou du projet pilote proposés;
- b) les objectifs de la recherche ou du projet pilote proposés;
- c) la compétence du demandeur pour participer à la recherche ou au projet pilote proposés;
- d) les critères et la méthode pour mesurer les résultats;
- e) les conséquences sur la sécurité et l'approche pour le traitement de risques potentiels cernés, s'il y a lieu;
- f) la durée de la recherche ou du projet pilote proposés;
- g) la façon de présenter les résultats et le moment choisi pour ce faire.

Permis visant un véhicule utilitaire autre qu'un véhicule de service de puits de pétrole

62. (1) Le directeur provincial peut délivrer au transporteur routier un permis visant un véhicule utilitaire autre qu'un véhicule de service de puits de pétrole si les conditions suivantes sont réunies :

- a) ni la sécurité ni la santé du public, du conducteur ou des employés du transporteur routier ne sont compromises ni susceptibles de l'être;
- b) une réduction des heures de repos ou une augmentation des heures de conduite s'impose pour, selon le cas :
 - (i) permettre au conducteur qui suit un itinéraire régulier d'atteindre sa gare d'attache ou sa destination,
 - (ii) permettre la livraison de marchandises périssables,
 - (iii) permettre au transporteur routier de répondre à une augmentation temporaire importante du transport de passagers ou de marchandises.

(2) Les seules dérogations aux exigences du présent règlement qui peuvent être autorisées dans le permis sont les suivantes :

- (a) a reduction of the 2 hours of daily off-duty time required by subsection 14(3) if the commercial vehicle is operated south of latitude 60°N; and
- (b) an increase in driving time and on-duty time of up to a total of 2 hours.

Oil Well Service Vehicle Permits

63. (1) A provincial director may issue a permit to a motor carrier in respect of an oil well service vehicle if

- (a) the driver has successfully completed training directly related to safety requirements associated with operating within the field services sector of the oil or natural gas industry; and
- (b) the safety and health of the public, the driver or the employees of the motor carrier are not or are unlikely to be jeopardized.

(2) Sections 24 to 29 and 49 to 54 do not apply in respect of an oil well service vehicle permit, but instead the permit shall require that the driver take

- (a) at least 3 periods of off-duty time, each at least 24 hours long, in any period of 24 days, the periods being taken consecutively or separated by on-duty time; and
- (b) at least 72 consecutive hours of off-duty time after ending driving under the provisions of the permit and beginning driving under those sections.

(3) When the driver begins to drive again under sections 24 to 29 or 49 to 54, they begin to accumulate hours in the cycle.

(4) Waiting time and standby time at an oil or natural gas well site or ancillary facility shall not be included as on-duty time if

- (a) the driver performs no work during the time;
- (b) the time is fully and accurately recorded in the daily log as off-duty time and denoted as waiting or standby time in the "Remarks" section; and
- (c) the time is not included in the mandatory minimum of 8 consecutive hours of off-duty time.

(5) None of the daily off-duty time shall be deferred to the next day.

Applications for Permits

64. (1) A motor carrier may apply to a director for a permit by providing the following information and documents:

- (a) the name of the motor carrier;
- (b) the names of the drivers who will operate a commercial vehicle under the permit;
- (c) the driver licence numbers of the drivers and the provinces of issuance;
- (d) a list of the commercial vehicles operated by the motor carrier;
- (e) a list of all accidents involving the motor carrier or any driver of the motor carrier that occurred during the 6 months before the date of the application if they are required by the laws of the province, state or country in which the accident occurred to be reported to the police;

- a) une réduction d'au plus 2 des heures de repos journalier exigées au paragraphe 14(3) si le véhicule utilitaire est utilisé au sud de 60° de latitude N.;
- b) une augmentation d'au plus 2 heures des heures de conduite et des heures de service.

Permis visant les véhicules de service de puits de pétrole

63. (1) Le directeur provincial peut délivrer au transporteur routier un permis visant un véhicule de service de puits de pétrole si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le conducteur a suivi avec succès une formation directement liée aux exigences relatives à la sécurité de l'exploitation dans le secteur des services sur le terrain de l'industrie du pétrole ou du gaz naturel;
- b) ni la sécurité ni la santé du public, du conducteur ou des employés du transporteur routier ne sont compromises ni susceptibles de l'être.

(2) Les articles 24 à 29 et 49 à 54 ne s'appliquent pas au permis visant les véhicules de service de puits; cependant, le permis doit exiger que le conducteur prenne :

- a) au moins 3 périodes d'heures de repos d'au moins 24 heures chacune au cours de toute période de 24 jours, lesquelles peuvent être prises de façon consécutive ou peuvent être séparées par des heures de service;
- b) au moins 72 heures de repos consécutives après que le conducteur cesse de conduire en vertu des dispositions du permis et commence à conduire en vertu de ces articles.

(3) Lorsque le conducteur recommence à conduire en vertu des articles 24 à 29 ou 49 à 54, il commence à accumuler des heures pour le cycle.

(4) Le temps d'attente et de disponibilité passé sur l'emplacement du puits de pétrole ou de gaz naturel ou à des installations accessoires n'entre pas dans le calcul des heures de service si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le conducteur ne travaille pas pendant ce temps;
- b) le temps est consigné de façon exhaustive et précise sur la fiche journalière comme heures de repos et il est précisé dans l'espace réservé aux observations qu'il s'agit de temps d'attente ou de disponibilité;
- c) le temps n'entre pas dans le calcul des 8 heures de repos obligatoire consécutives minimales.

(5) Aucune des heures de repos journalier n'est reportée à la journée suivante.

Demande de permis

64. (1) Le transporteur routier peut présenter une demande de permis au directeur en fournissant les documents et renseignements suivants :

- a) son nom;
- b) le nom des conducteurs qui conduiront un véhicule utilitaire en vertu du permis;
- c) les numéros de permis de conduire des conducteurs et les provinces qui les ont délivrés;
- d) une liste des véhicules utilitaires qu'il exploite;
- e) un relevé de tous les accidents qui se sont produits au cours des 6 mois précédant la date de la demande, dont la déclaration à la police est exigée par la législation de la province, de l'État ou du pays où s'est produit l'accident et qui mettent en cause le transporteur routier ou tout conducteur de celui-ci;

- (f) the requested duration of the permit;
- (g) in the case of an extra-provincial truck undertaking, a detailed description of the load and the provinces in respect of which the permit is to apply;
- (h) in the case of an extra-provincial bus undertaking, a detailed description of the routes in respect of which the permit is to apply;
- (i) the requested schedule;
- (j) the reasons for the application, with supporting evidence;
- (k) a copy of every permit issued to the motor carrier under these Regulations in the previous 5 years;
- (l) a signed declaration that discloses any other application for a permit under these Regulations made by the motor carrier to any director within the 6 months before the date of the application; and
- (m) any other information required by the director to evaluate whether the granting of a permit would or would be likely to jeopardize the safety or health of the public, the driver or the employees of the motor carrier.

(2) If requested by the director to do so, the motor carrier shall make available to the director the daily logs, supporting documents or records of on-duty times, for the 6 months before the date of the application, of every driver who will operate a commercial vehicle of the motor carrier under the permit.

Approval of Other Directors

65. (1) Before issuing a permit, a director shall obtain the written approval of the provincial directors of the provinces in which the commercial vehicle will be driven under the permit.

- (2) A provincial director from whom approval is sought shall
 - (a) respond to the request for approval within 30 days after receiving it; and
 - (b) give their approval if they have no reason to believe that the safety or health of the public, the driver or the employees of the motor carrier would be or would be likely to be jeopardized by the granting of the permit.

Issuance of Permits

66. A director who issues a permit shall specify in the permit

- (a) the reasons for issuing it;
- (b) its duration, which shall not exceed one year; and
- (c) any terms or conditions required for the protection of the safety or health of the public, the driver or the employees of the motor carrier.

Obligations of Permit Holders

67. (1) A motor carrier to whom a permit is issued shall

- (a) require that a copy of the permit is placed in each commercial vehicle in respect of which it applies;
- (b) provide the director with a list of the commercial vehicles in respect of which the permit applies and keep the director informed of any changes so that the director may accurately and quickly identify the vehicles;
- (c) make available for inspection by the director, immediately on request, the daily log and the supporting documents of the drivers of the commercial vehicles in respect of which the permit applies; and

- f) la période pour laquelle le permis est demandé;
- g) s'il exploite une entreprise de camionnage extra-provinciale, une description détaillée du chargement et les provinces visées par le permis;
- h) s'il exploite une entreprise extra-provinciale de transport par autocar, une description détaillée des itinéraires visés par le permis;
- i) l'horaire demandé;
- j) les raisons pour lesquelles la demande est présentée, avec pièces à l'appui;
- k) une copie de tous les permis délivrés en vertu du présent règlement au transporteur routier au cours des 5 années précédentes;
- l) une déclaration signée qui révèle toute autre demande de permis qu'il a présentée en vertu du présent règlement à un directeur au cours des 6 mois précédant la date de la demande;
- m) tout autre renseignement exigé par le directeur pour juger si l'octroi du permis compromettrait, ou serait susceptible de compromettre, la sécurité ou la santé du public, du conducteur ou des employés du transporteur routier.

(2) Le transporteur routier met, sur demande, à la disposition du directeur, pour les 6 mois précédant la date de la demande, les fiches journalières ou les documents justificatifs des conducteurs qui conduiront un véhicule utilitaire du transporteur routier en vertu du permis, ou un registre des heures de service qu'ils ont effectuées.

Approbation des autres directeurs

65. (1) Avant de délivrer le permis, le directeur obtient l'approbation écrite des directeurs provinciaux des provinces dans lesquelles le véhicule utilitaire circulera en vertu du permis.

- (2) Le directeur provincial auprès duquel l'approbation est demandée :
 - a) répond à la demande d'approbation au plus tard 30 jours après l'avoir reçue;
 - b) donne son approbation s'il n'a aucun motif de croire que la sécurité ou la santé du public, du conducteur ou des employés du transporteur routier seraient compromises ou susceptibles de l'être par l'octroi du permis.

Délivrance du permis

66. Le directeur qui délivre le permis y précise :

- a) les raisons pour lesquelles le permis est délivré;
- b) la durée du permis, qui ne peut être supérieure à un an;
- c) toute condition qu'exigent la protection de la sécurité ou la santé du public, du conducteur ou des employés du transporteur routier.

Obligations du titulaire du permis

67. (1) Le transporteur routier à qui un permis est délivré :

- a) exige qu'une copie du permis soit placée dans chaque véhicule utilitaire visé par le permis;
- b) fournit au directeur une liste des véhicules utilitaires visés par le permis et le tient informé de tout changement pour qu'il puisse repérer rapidement et avec précision les véhicules;
- c) à la demande du directeur, met immédiatement à sa disposition, aux fins d'inspection, les fiches journalières et les documents justificatifs des conducteurs des véhicules utilitaires visés par le permis;

(d) notify the director without delay of any accident involving any of the commercial vehicles to which the permit applies if it is required by the laws of the province, state or country in which the accident occurred to be reported to the police.

(2) Every driver who is driving under a permit shall drive and the motor carrier shall ensure that they drive in accordance with the terms and conditions of the permit.

Amendment, Cancellation and Suspension of Permits

68. (1) A director who issues a permit may amend, cancel or suspend it, and a director who approves a permit issued by another director may withdraw the approval, on written notification to the motor carrier, if

(a) the motor carrier or the driver contravenes these Regulations or any condition of the permit; or

(b) the director determines that the safety and health of the public, the driver or the employees of the motor carrier are or are likely to be jeopardized.

(2) The director shall choose among amendment, cancellation and suspension of the permit

(a) if the director is a provincial director, in accordance with the laws of the province; and

(b) if the director is the federal director, in accordance with the laws of the province in which the vehicle is base-plated.

(3) When a director withdraws approval for a permit issued by another director, the director who issued the permit shall amend it to remove the authority for a commercial vehicle to be operated under the permit in the province in respect of which approval is withdrawn.

[69 to 75 reserved]

EMERGENCIES AND ADVERSE
DRIVING CONDITIONS

76. (1) The requirements of these Regulations in respect of driving time, on-duty time and off-duty time do not apply to a driver who, in an emergency, requires more driving time to reach a destination that provides safety for the occupants of the commercial vehicle and for other users of the road or the security of the commercial vehicle and its load.

(2) A driver who encounters adverse driving conditions while operating the vehicle during a trip south of latitude 60°N may extend the permitted 13 hours of driving time specified in sections 12 and 13 and reduce the 2 hours of daily off-duty time required by subsection 14(3) by the amount of time needed to complete the trip if

(a) the driving, on-duty and elapsed time in the elected cycle is not extended more than 2 hours;

(b) the driver still takes the required 8 consecutive hours of off-duty time; and

(c) the trip could have been completed under normal driving conditions without the reduction.

(3) A driver who encounters adverse driving conditions while operating the vehicle during a trip north of latitude 60°N may extend the permitted 15 hours of driving time specified in section 38 by the amount of time needed to complete the trip if

(a) the extension of the driving time is no more than 2 hours;

(b) the driver still takes the required 8 consecutive hours of off-duty time; and

d) informe sans délai le directeur de tout accident dont la déclaration à la police est obligatoire dans la province, l'État ou le pays où s'est produit l'accident et qui met en cause un véhicule utilitaire visé par le permis.

(2) Un conducteur qui conduit en vertu d'un permis doit conduire, et le transporteur routier doit veiller à ce que le conducteur conduise conformément aux dispositions du permis.

Modification, annulation et suspension du permis

68. (1) Le directeur qui a délivré un permis peut le modifier, l'annuler ou le suspendre, et le directeur qui approuve le permis délivré par un autre directeur peut retirer l'approbation, après avoir envoyé un avis écrit au transporteur routier, si, selon le cas :

a) le transporteur routier ou le conducteur contrevient au présent règlement ou à une condition du permis;

b) le directeur est d'avis que la sécurité et la santé du public, du conducteur ou des employés du transporteur routier sont compromises ou sont susceptibles de l'être.

(2) Le directeur choisit entre la modification, l'annulation ou la suspension du permis :

a) conformément aux lois de la province, s'il est directeur provincial;

b) conformément aux lois de la province dans laquelle le véhicule est immatriculé, s'il est le directeur fédéral.

(3) Lorsque le directeur retire l'approbation donnée pour un permis délivré par un autre directeur, le directeur qui a délivré le permis le modifie afin de retirer l'autorisation d'exploiter un véhicule utilitaire en vertu du permis dans la province à l'égard de laquelle l'approbation a été retirée.

[69 à 75 réservés]

SITUATIONS D'URGENCE ET MAUVAISES
CONDITIONS DE CIRCULATION

76. (1) Les exigences relatives aux heures de conduite, aux heures de service et aux heures de repos du présent règlement ne s'appliquent pas en situation d'urgence au conducteur qui a besoin de plus d'heures de conduite pour atteindre une destination assurant la sécurité des occupants du véhicule utilitaire et des autres usagers de la route ou la sécurité du véhicule utilitaire et de son chargement.

(2) Le conducteur qui fait face à de mauvaises conditions de la circulation au cours d'un trajet au sud de 60° de latitude N., peut prolonger les 13 heures de conduite permises mentionnées aux articles 12 et 13 et retrancher les 2 heures de repos journalier exigées au paragraphe 14(3) par le temps nécessaire pour terminer son trajet si les conditions suivantes sont réunies :

a) les heures de conduite, les heures de service et le temps écoulé pendant le cycle qu'il suit sont prolongés d'au plus 2 heures;

b) le conducteur a toujours les 8 heures de repos consécutives qui sont exigées;

c) le trajet aurait pu être terminé dans des conditions normales de circulation sans retrancher ces heures.

(3) Le conducteur qui fait face à de mauvaises conditions de la circulation au cours d'un trajet au nord de 60° de latitude N., peut prolonger les 15 heures de conduite permises mentionnées à l'article 38 par le temps nécessaire pour terminer son trajet si les conditions suivantes sont réunies :

a) la prolongation des heures de conduite est d'au plus 2 heures;

(c) the trip could have been completed under normal driving conditions without the extension.

(4) A driver who extends their driving, on-duty or elapsed time because of an emergency or adverse driving conditions shall record the reason for doing so in the “Remarks” section of the daily log.

[77 to 79 reserved]

DAILY LOGS

Interpretation

80. A requirement that a driver record time in a daily log is a requirement to record the time using the local time at the driver’s home terminal.

Requirement to Fill Out a Daily Log

81. (1) A motor carrier shall require every driver to fill out and every driver shall fill out a daily log each day that accounts for all of the driver’s on-duty time and off-duty time for that day.

(2) This section does not apply if

(a) the driver operates or is instructed by the motor carrier to operate a commercial vehicle within a radius of 160 km of the home terminal;

(b) the driver returns to the home terminal each day to begin a minimum of 8 consecutive hours of off-duty time;

(c) the motor carrier maintains accurate and legible records showing, for each day, the driver’s duty status and elected cycle, the hour at which each duty status begins and ends and the total number of hours spent in each status and keeps those records for a minimum period of 6 months after the day on which they were recorded; and

(d) the driver is not driving under a permit issued under these Regulations.

Content of Daily Logs

82. (1) At the beginning of each day, a motor carrier shall require that a driver enters legibly and the driver shall enter legibly the following information in the daily log:

(a) the date, the start time if different than midnight, the name of the driver and, if the driver is a member of a team of drivers, the names of the co-drivers;

(b) in the case of a driver who is not driving under the provisions of an oil well service permit, the cycle that the driver is following;

(c) the commercial vehicle licence plates or unit numbers;

(d) the odometer reading of each of the commercial vehicles operated by the driver;

(e) the names and the addresses of the home terminal and the principal place of business of every motor carrier by whom the driver was employed or otherwise engaged during that day;

(f) in the “Remarks” section of the daily log, if the motor carrier or driver was not required to keep a daily log immediately

b) le conducteur prend toujours les 8 heures de repos consécutives qui sont exigées;

c) le trajet aurait pu être terminé dans des conditions normales de circulation sans la prolongation.

(4) Le conducteur qui prolonge ses heures de conduite, ses heures de service ou son temps écoulé à cause d’une situation d’urgence ou de mauvaises conditions de circulation en indique les raisons sur sa fiche journalière dans l’espace réservé aux observations.

[77 à 79 réservé]

FICHE JOURNALIÈRE

Interprétation

80. L’exigence visant la consignation par le conducteur de son temps sur une fiche journalière comporte l’utilisation de l’heure locale de sa gare d’attache.

Exigence de remplir une fiche journalière

81. (1) Le transporteur routier exige que tous les conducteurs remplissent chaque jour une fiche journalière sur laquelle sont consignées toutes leurs heures de repos et toutes leurs heures de service pour la journée, et ceux-ci sont tenus de se conformer à cette exigence.

(2) Le présent article ne s’applique pas lorsque les conditions suivantes sont réunies :

a) le conducteur conduit un véhicule utilitaire, ou le transporteur routier lui demande d’en conduire un, dans un rayon de 160 km de sa gare d’attache;

b) le conducteur retourne chaque jour à sa gare d’attache pour y commencer au moins 8 heures de repos consécutives;

c) le transporteur routier tient à jour des registres exacts et lisibles indiquant, pour chaque journée, les activités effectuées par le conducteur, le cycle qu’il suit, l’heure du début et de la fin de chaque activité ainsi que le total des heures consacrées à chacune d’entre elles, et les conserve pendant au moins 6 mois suivant la date où chacun d’entre eux a été établi;

d) le conducteur ne conduit pas le véhicule utilitaire en vertu d’un permis délivré aux termes du présent règlement.

Contenu de la fiche journalière

82. (1) Au début de chaque jour, le transporteur routier exige que le conducteur consigne lisiblement, et le conducteur est tenu de consigner lisiblement, sur la fiche journalière les renseignements suivants :

a) la date, l’heure à laquelle le conducteur commence sa journée si ce n’est pas minuit, son nom et, s’il fait partie d’une équipe de conducteurs, le nom des coconducteurs;

b) le cycle qu’il suit pour un conducteur qui ne conduit pas en vertu d’un permis visant un véhicule de service de puits;

c) le numéro du véhicule utilitaire ou celui de sa plaque d’immatriculation;

d) le relevé de l’odomètre de chacun des véhicules utilitaires utilisés par le conducteur;

e) les noms et adresses de la gare d’attache et de l’établissement principal de chaque transporteur routier par lequel le conducteur était employé ou dont les services ont été retenus au cours de cette journée;

before the beginning of the day, the number of hours of off-duty time and on-duty time that were accumulated by the driver each day during the 14 days immediately before the beginning of the day; and

(g) if applicable, a declaration in the “Remarks” section of the daily log that states that the driver is deferring off-duty time under section 16 and that clearly indicates whether the driver is driving under day one or day two of that time.

(2) The motor carrier shall require that the driver records and the driver shall record in the daily log the hours in each duty status during the day covered by the daily log, in accordance with Schedule 2, and the location of the driver each time their duty status changes, as that information becomes known.

(3) At the end of each day, the motor carrier shall require that the driver records and the driver shall record the total hours for each duty status and the total distance driven by the driver that day, excluding the distance driven in respect of the driver’s personal use of the vehicle, as well as the odometer reading at the end of the day and sign the daily log attesting to the accuracy of the information recorded in it.

Use of Electronic Recording Devices

83. A driver may use an electronic recording device for recording their duty status if

(a) the information contained in the electronic recording device is the same as the information that would have been provided if it had been submitted as a daily log in paper format;

(b) when requested to do so by a director or an inspector, the driver can immediately provide the information for the previous 14 days by producing it on a digital display screen of the electronic recording device or in handwritten form or on a print-out or any other intelligible output, or any combination of these;

(c) the device is capable of displaying

(i) the driving time and other on-duty time for each day on which the device is used,

(ii) the total on-duty time remaining and the total on-duty time accumulated in the cycle being followed by the driver, and

(iii) the sequential changes in duty status and the time at which each change occurred for each day on which the device is used;

(d) the driver is capable, if so requested by an inspector, of preparing a handwritten daily log from the information stored in the device for each day on which the device is used;

(e) the device automatically records when it is disconnected and reconnected and keeps a record of the time and date of these occurrences;

(f) the device records the time spent in each duty status of the driver;

(g) any hard copy of the daily log that is generated from the information that is stored in the device is signed on each page by the driver attesting to its accuracy; and

(h) the motor carrier provides blank daily log forms in the commercial vehicle for the driver’s use.

f) si le transporteur routier ou le conducteur n’était pas tenu de remplir une fiche journalière immédiatement avant le début de la journée, le nombre d’heures de repos et d’heures de service accumulées par le conducteur pour chacune des journées au cours des 14 jours qui précèdent le commencement de la journée, dans l’espace réservé aux observations de la fiche journalière;

g) s’il y a lieu, une déclaration dans l’espace réservé aux observations de la fiche journalière portant que le conducteur reporte des heures de repos en vertu de l’article 16 et qui indique clairement qu’il conduit selon la première journée ou la deuxième journée de cette période.

(2) Le transporteur routier exige que le conducteur consigne, et le conducteur est tenu de consigner, sur la fiche journalière, les heures consacrées à chaque activité au cours de la journée visée par la fiche journalière, conformément à l’annexe 2, ainsi que le l’endroit où se trouve le conducteur à chaque changement d’activité, à mesure que les renseignements sont connus.

(3) À la fin de chaque journée, le transporteur routier exige que le conducteur consigne le total des heures pour chacune des activités et la distance totale qu’il a parcourue cette journée-là, à l’exclusion de la distance qu’il a parcourue avec le véhicule à des fins personnelles, ainsi que le relevé de l’odomètre à la fin de cette journée, et le conducteur est tenu de la consigner et de signer la fiche journalière pour attester de l’exactitude des renseignements qui y sont consignés.

Utilisation d’un enregistreur électronique

83. Le conducteur peut utiliser un enregistreur électronique pour consigner ses activités si les conditions suivantes sont réunies :

a) les renseignements que contient l’enregistreur électronique sont les mêmes que ceux qui auraient été fournis s’ils avaient été consignés sur une copie papier d’une fiche journalière;

b) le conducteur est en mesure, à la demande d’un directeur ou d’un inspecteur, de fournir immédiatement les renseignements consignés pour les 14 jours précédents sur l’écran à affichage numérique de l’enregistreur électronique, sur des documents remplis à la main ou reproduits sous forme d’imprimés ou toute autre forme intelligible, ou une combinaison de ces moyens;

c) l’enregistreur électronique peut afficher ce qui suit :

(i) les heures de conduite et autres heures de service, pour chaque jour où il est utilisé,

(ii) le total des heures de service qui restent à effectuer et le total des heures de service qui ont été accumulées selon le cycle que suit le conducteur,

(iii) l’ordre dans lequel ont eu lieu les changements d’activité et l’heure de ces changements, pour chaque jour où il est utilisé;

d) à la demande de l’inspecteur, le conducteur est en mesure de remplir à la main une fiche journalière à partir des renseignements stockés dans l’enregistreur électronique pour chaque jour où il est utilisé;

e) l’enregistreur électronique enregistre automatiquement les connexions et les déconnexions dont il fait l’objet et consigne l’heure et la date à laquelle elles ont lieu;

f) l’enregistreur électronique enregistre le temps consacré par le conducteur à chaque activité;

g) toute copie papier des fiches journalières produites à partir des renseignements stockés dans l’enregistreur électronique est signée à chaque page par le conducteur pour attester que les fiches journalières sont exactes;

Possession of Daily Logs and Supporting Documents by Drivers

84. No driver who is required to fill out a daily log shall drive and no motor carrier shall request, require or allow the driver to drive unless the driver has in their possession

- (a) a copy of the daily logs for the preceding 14 days and, in the case of a driver driving under an oil well service permit, for each of the required 3 periods of 24 consecutive hours of off-duty time in any period of 24 days;
- (b) the daily log for the current day, completed up to the time at which the last change in the driver's duty status occurred; and
- (c) any supporting documents or other relevant records that the driver received in the course of the current trip.

Distribution and Keeping of Daily Logs

85. (1) A driver shall, within 20 days after completing a daily log, forward the original daily log and supporting documents to the home terminal and the motor carrier shall ensure that the driver does so.

(2) A driver who is employed or otherwise engaged by more than one motor carrier in any day shall forward, within 20 days after completing a daily log, and the motor carriers shall ensure that the driver forwards

- (a) the original of the daily log to the home terminal of the first motor carrier for which the driver worked and a copy of it to the home terminal of each other carrier for which the driver worked; and
- (b) the original supporting documents to the home terminal of the applicable motor carrier.

(3) The motor carrier shall

- (a) deposit the daily logs and supporting documents at its principal place of business within 30 days after receiving them; and
- (b) keep the daily logs and supporting documents in chronological order for each driver for a period of at least 6 months.

Tampering

86. (1) No motor carrier shall request, require or allow a driver to keep and no driver shall keep more than one daily log in respect of any day.

(2) No motor carrier shall request, require or allow any person to enter and no person shall enter inaccurate information in a daily log, whether it is handwritten or produced using an electronic recording device, or falsify, mutilate or deface a daily log or supporting documents.

Monitoring by Motor Carriers

87. (1) A motor carrier shall monitor the compliance of each driver with these Regulations.

(2) A motor carrier that determines that there has been non-compliance with these Regulations shall take immediate remedial

h) le transporteur routier met à la disposition du conducteur, dans le véhicule utilitaire, des fiches journalières vierges.

Possession des fiches journalières et des documents justificatifs par le conducteur

84. Il est interdit au conducteur qui est tenu de remplir des fiches journalières de conduire, et au transporteur routier de lui demander, de lui imposer ou de lui permettre de conduire sans qu'il n'ait en sa possession les documents qui suivent :

- a) une copie des fiches journalières des 14 jours précédents et, dans le cas d'un conducteur conduisant en vertu d'un permis visant un véhicule de service de puits de pétrole, de chacune des 3 périodes de 24 heures de repos consécutives au cours de toute période de 24 jours;
- b) la fiche journalière pour le jour en cours, remplie jusqu'à l'heure à laquelle a eu lieu son dernier changement d'activité;
- c) tout document justificatif et tout autre registre pertinent qu'il a reçu durant le trajet en cours.

Diffusion et conservation des fiches journalières

85. (1) Le transporteur routier veille à ce que le conducteur fasse parvenir, et le conducteur est tenu de faire parvenir à la gare d'attache, dans un délai de 20 jours après avoir rempli la fiche journalière, l'original de celle-ci et les documents justificatifs.

(2) Lorsque plus d'un transporteur routier l'emploie ou retient ses services un jour donné, les transporteurs routiers veillent à ce que le conducteur fasse parvenir, et le conducteur est tenu de faire parvenir, dans un délai de 20 jours après avoir rempli la fiche journalière :

- a) d'une part, l'original de la fiche journalière à la gare d'attache du premier transporteur routier pour lequel il a travaillé et une copie de cette fiche à la gare d'attache de chacun des autres transporteurs pour lesquels il a travaillé;
- b) d'autre part, l'original des documents justificatifs à la gare d'attache du transporteur routier visé.

(3) Le transporteur routier est tenu de :

- a) déposer les fiches journalières et les documents justificatifs à son établissement principal dans les 30 jours suivant la date de leur réception;
- b) conserver en ordre chronologique les fiches journalières et les documents justificatifs de chaque conducteur pendant au moins 6 mois.

Falsification

86. (1) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de conserver, et au conducteur de conserver, plus d'une fiche journalière par jour.

(2) Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre à une personne d'inscrire, et à toute personne d'inscrire, des renseignements inexacts sur les fiches journalières, remplies à la main ou produites à l'aide d'un enregistreur électronique, ou de falsifier, d'abîmer ou de mutiler ces fiches ou les documents justificatifs.

Contrôle par le transporteur routier

87. (1) Le transporteur routier contrôle l'observation par chaque conducteur du présent règlement.

(2) S'il établit qu'il y a eu inobservation du présent règlement, le transporteur routier prend sans délai des mesures correctives et

action and record the dates on which the non-compliance occurred, the date of issuance of a notice of non-compliance and the action taken.

[88 to 90 reserved]

OUT-OF-SERVICE DECLARATIONS

91. (1) A director or an inspector may issue an out-of-service declaration in respect of a driver if

- (a) the driver contravenes paragraph 4(a) or (b);
- (b) the driver fails to comply with any of the driving time or off-duty time requirements of sections 12 to 29, sections 38 to 54 or a permit;
- (c) the driver is unable or refuses to produce their daily log book in accordance with section 98;
- (d) there is evidence that shows that the driver has completed more than one daily log, has entered inaccurate information in the daily log or has falsified information in the daily log; or
- (e) the driver has mutilated or defaced a daily log or a supporting document in such a way that the director or inspector cannot determine whether the driver has complied with the driving time and off-duty time requirements of sections 12 to 29, sections 38 to 54 or a permit.

(2) The director or inspector shall notify the driver and the motor carrier in writing of the reason that the driver has been made the subject of an out-of-service declaration and the period during which it applies.

(3) An out-of-service declaration applies

- (a) for 10 consecutive hours, if the driver contravenes paragraph 4(a) or (b);
- (b) for 10 consecutive hours, if the driver contravenes section 12 or 38;
- (c) for the number of hours needed to correct the failure, if the driver fails to comply with the off-duty time requirements of any of sections 12 to 29 or 38 to 54; and
- (d) for 72 consecutive hours, if the driver contravenes section 86 or 98.

(4) The out-of-service declaration in respect of a driver who contravenes section 86 or 98 continues to apply beyond the 72 hours until the driver rectifies the daily log, if applicable, and provides it to the director or inspector so that the director or inspector is able to determine whether the driver has complied with these Regulations.

[92 to 95 reserved]

INSPECTIONS

Proof of Authority

96. An inspector shall, at all times during the exercise of their functions, produce on request proof of their designation and title.

Authority to Enter Premises for an Inspection

97. (1) An inspector may, during business hours, enter a motor carrier's home terminal or principal place of business, other than

consigne la date où l'inobservation a eu lieu, la date de la déclaration de la mise hors service et les mesures prises.

[88 à 90 réservés]

DÉCLARATION DE MISE HORS SERVICE

91. (1) Le directeur ou l'inspecteur peut délivrer une déclaration de mise hors service à l'égard du conducteur dans les cas suivants :

- a) le conducteur contrevient aux alinéas 4a) ou b);
- b) le conducteur ne se conforme pas à l'une des exigences relatives aux heures de conduite ou aux heures de repos qui sont prévues aux articles 12 à 29, aux articles 38 à 54 ou par le permis;
- c) le conducteur refuse, ou n'est pas en mesure, de produire le registre des fiches journalières conformément à l'article 98;
- d) des éléments de preuve établissent que le conducteur a rempli plus d'une fiche journalière, a consigné des renseignements inexacts sur la fiche journalière ou a falsifié des renseignements sur la fiche journalière;
- e) le conducteur a abîmé ou mutilé une fiche journalière ou un document justificatif de telle façon que le directeur ou l'inspecteur ne peut établir si le conducteur s'est conformé aux exigences relatives aux heures de conduite et aux heures de repos qui sont prévues aux articles 12 à 29, aux articles 38 à 54 ou par le permis.

(2) Le directeur ou l'inspecteur informe par écrit le conducteur et le transporteur routier de la raison pour laquelle le conducteur fait l'objet d'une déclaration de mise hors service et de la durée d'application.

(3) La déclaration de mise hors service s'applique :

- a) pendant 10 heures consécutives, si le conducteur contrevient aux alinéas 4a) ou b);
- b) pendant 10 heures consécutives, si le conducteur contrevient aux articles 12 ou 38;
- c) pendant le nombre d'heures nécessaire pour corriger le manquement, si le conducteur ne se conforme pas à l'une des exigences relatives aux heures de repos qui sont prévues aux articles 12 à 29 ou 38 à 54;
- d) pendant 72 heures consécutives, si le conducteur contrevient aux articles 86 ou 98.

(4) La déclaration de mise hors service d'un conducteur qui contrevient aux articles 86 ou 98 continue de s'appliquer au-delà des 72 heures jusqu'à ce qu'il corrige la fiche journalière, le cas échéant, et la fournisse au directeur ou à l'inspecteur de sorte qu'ils puissent établir si le conducteur s'est conformé aux exigences du présent règlement.

[92 à 95 réservés]

INSPECTIONS

Preuve d'autorisation

96. L'inspecteur est tenu, en tout temps pendant l'exercice de ses fonctions, de présenter sur demande une preuve faisant état de sa désignation à titre d'inspecteur et de ses titres.

Autorisation d'entrer en vue d'une inspection

97. (1) L'inspecteur peut, pendant les heures ouvrables, entrer dans la gare d'attache ou dans l'établissement principal du

living quarters, for the purpose of inspecting the daily logs, supporting documents and other relevant records.

(2) An inspector may at any time stop and enter a commercial vehicle, except for its sleeper berth, for the purpose of inspecting the daily logs and supporting documents.

(3) An inspector may, at any time, stop a commercial vehicle and enter its sleeper berth for the purpose of verifying that the sleeper berth meets the requirements of Schedule 1.

(4) No person shall obstruct or hinder, or knowingly make any false or misleading statements either orally or in writing to, a director or an inspector engaged in carrying out their duties and functions under these Regulations.

Production of Daily Logs and Supporting Documents

98. (1) At the request of an inspector, a driver shall immediately produce for inspection daily logs, supporting documents and other relevant records for the current trip and the preceding 14 days as well as any permit the driver may be driving under.

(2) If an electronic recording device is installed in the commercial vehicle, the driver shall retrieve the information stored by the device for each day that it was used.

(3) The driver shall, at the request of an inspector, immediately give the inspector a copy of the daily logs, supporting documents and other relevant records for the preceding 14 days, or the originals if it is not possible in the circumstances to make copies, as well as any permit the driver may be driving under.

(4) The inspector shall provide a receipt in the form set out in Schedule 3 for the copy of the daily logs, supporting documents and other relevant records.

99. (1) A motor carrier shall, during business hours, at the request of an inspector, immediately make available for inspection at a place specified by the inspector daily logs, supporting documents and other relevant records as well as any permit a driver may be driving under or have been driving under during the period for which the inspector makes the request for the documents.

(2) The inspector shall

(a) immediately return the permit if it is still a current permit and provide a receipt in the form set out in Schedule 3 for any expired permit as well as for the daily logs, supporting documents and other relevant records; and

(b) return the expired permits, daily logs, supporting documents and other relevant records within 14 days after receiving them.

REPEAL

100. The *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations, 1994*¹ are repealed.

COMING INTO FORCE

101. These Regulations come into force on January 1, 2007.

transporteur routier, sauf dans un local d'habitation, aux fins d'inspection des fiches journalières, des documents justificatifs et autres registres pertinents.

(2) L'inspecteur peut, en tout temps, immobiliser un véhicule utilitaire et y entrer, sauf dans la couchette, aux fins d'inspection des fiches journalières et des documents justificatifs.

(3) L'inspecteur peut, en tout temps, immobiliser un véhicule utilitaire et entrer dans la couchette afin de vérifier si celle-ci est conforme aux exigences de l'annexe 1.

(4) Il est interdit d'entraver l'action du directeur ou de l'inspecteur dans l'exercice de leurs fonctions en application du présent règlement ou de leur faire en connaissance de cause, oralement ou par écrit, une déclaration fautive ou trompeuse.

Production des fiches journalières et des documents justificatifs

98. (1) À la demande de l'inspecteur, le conducteur produit immédiatement, aux fins d'inspection, les fiches journalières, les documents justificatifs et autres registres pertinents, ainsi que tout permis en vertu duquel il conduit, pour le trajet en cours et pour les 14 jours précédents.

(2) Lorsque le véhicule utilitaire est muni d'un enregistreur électronique, le conducteur extrait les renseignements stockés par l'enregistreur pour chaque jour où celui-ci était utilisé.

(3) À la demande de l'inspecteur, le conducteur lui remet immédiatement une copie des fiches journalières, des documents justificatifs et autres registres pertinents, ainsi que tout permis en vertu duquel il conduit, pour les 14 jours précédents ou, s'il est impossible d'en faire une copie dans les circonstances, les originaux.

(4) L'inspecteur fournit un accusé de réception en la forme prévue à l'annexe 3 pour toute copie des fiches journalières, documents justificatifs et autres registres pertinents.

99. (1) Pendant les heures ouvrables, le transporteur routier, à la demande de l'inspecteur, met immédiatement à sa disposition, aux fins d'inspection, au lieu indiqué par celui-ci les fiches journalières, les documents justificatifs et les autres registres pertinents, ainsi que tout permis en vertu duquel il conduit ou conduisait au cours de la période pour laquelle l'inspecteur demande les documents.

(2) L'inspecteur :

a) remet immédiatement le permis qui n'est pas encore expiré, et fournit immédiatement un accusé de réception en la forme prévue à l'annexe 3 pour tout permis expiré ainsi que pour les fiches journalières, les documents justificatifs et les autres registres pertinents;

b) retourne les permis expirés, les fiches journalières, les documents justificatifs et les autres registres pertinents dans les 14 jours après les avoir reçus.

ABROGATION

100. Le *Règlement de 1994 sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*¹ est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

101. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2007.

¹ SOR/94-716

¹ DORS/94-716

SCHEDULE 1
(Section 1 and subsection 97(3))

SLEEPER BERTHS

- 1.** An area of a commercial vehicle is a sleeper berth if
- (a) it is designed to be used as sleeping accommodation;
 - (b) it is located in the cab of the commercial vehicle or immediately adjacent to the cab and is securely fixed to it;
 - (c) it is not located in or on a semi-trailer or a full trailer;
 - (d) if it is located in the cargo space, it is securely compartmentalized from the remainder of the cargo space;
 - (e) in the case of a bus,
 - (i) it is located in the passenger compartment,
 - (ii) it is at least 1.9 m in length, 60 cm in width and 60 cm in height,
 - (iii) it is separated from the passenger area by a solid physical barrier that is equipped with a door that can be locked,
 - (iv) it provides privacy for the occupant, and
 - (v) it is equipped with a means to significantly limit the amount of light entering the area;
 - (f) in the case of a commercial vehicle other than a bus, it is rectangular in shape with at least the following dimensions:
 - (i) 1.9 m in length, measured on the centre line of the longitudinal axis,
 - (ii) 60 cm in width, measured on the centre line of the transverse axis, and
 - (iii) 60 cm in height, measured from the sleeping mattress to the highest point of the area;
 - (g) it is constructed so that there are no impediments to ready entrance to or exit from the area;
 - (h) there is a direct and readily accessible means of passing from it into the driver's seat or compartment;
 - (i) it is protected against leaks and overheating from the vehicle's exhaust system;
 - (j) it is equipped to provide adequate heating, cooling and ventilation;
 - (k) it is reasonably sealed against dust and rain;
 - (l) it is equipped with a mattress that is at least 10 cm thick and adequate sheets and blankets so that the occupant can get restful sleep; and
 - (m) it is equipped with a means of preventing ejection of the occupant during deceleration of the commercial vehicle, the means being designed, installed and maintained to withstand a total force of 2 700 kg applied toward the front of the vehicle and parallel to the longitudinal axis of the vehicle.

ANNEXE 1
(Article 1 et paragraphe 97(3))

COUCHETTES

- 1.** Est une couchette une partie d'un véhicule utilitaire qui est conforme aux exigences suivantes :
- a) elle est conçue pour être utilisée comme installation de couchage;
 - b) elle est placée dans la cabine ou juste à côté de la cabine et y est solidement fixée;
 - c) elle n'est pas installée sur une semi-remorque ou une remorque ni dans ces véhicules;
 - d) si elle est installée dans l'espace de chargement, elle est solidement cloisonnée du reste de l'espace de chargement;
 - e) s'il s'agit d'un autocar :
 - (i) elle est située dans la cabine passagers,
 - (ii) elle a comme dimensions minimales 1,9 m de long, 60 cm de large et 60 cm de haut,
 - (iii) elle est séparée de la zone des passagers par une barrière matérielle solide qui est munie d'une porte pouvant être verrouillée,
 - (iv) elle assure l'intimité de l'occupant,
 - (v) elle est équipée d'un dispositif permettant de voiler une partie importante de la lumière qui y pénètre;
 - f) dans le cas d'un véhicule utilitaire autre qu'un autocar, elle est de forme rectangulaire et a les dimensions minimales suivantes :
 - (i) 1,9 m de long, mesuré à la ligne médiane de l'axe longitudinal,
 - (ii) 60 cm de large, mesuré à la ligne médiane de l'axe transversal,
 - (iii) 60 cm de haut, mesuré à partir du matelas au point le plus élevé de cet endroit;
 - g) elle est construite de manière qu'il soit facile d'y entrer et d'en sortir;
 - h) il y a un moyen direct et facile de passer de la couchette au siège ou au poste du conducteur;
 - i) elle est protégée contre les fuites et la surchauffe du système d'échappement du véhicule;
 - j) elle est équipée pour fournir le chauffage, le refroidissement et la ventilation en quantité suffisante;
 - k) elle est suffisamment étanche à la poussière et à la pluie;
 - l) elle est équipée d'un matelas d'au moins 10 cm d'épaisseur, ainsi que de couvertures et de draps adéquats de manière à assurer à l'occupant un sommeil réparateur;
 - m) elle est équipée d'un dispositif permettant de prévenir l'éjection de l'occupant lors de la décélération du véhicule utilitaire dont la conception, l'installation et l'entretien permettent de résister à une force totale de 2 700 kg exercée dans le sens avant et parallèlement à l'axe longitudinal du véhicule.

SCHEDULE 2 / ANNEXE 2
 (Section 1 and subsection 82(2) / Article 1 et paragraphe 82(2))
 DUTY STATUS — ACTIVITÉ

NAME / NOM _____

DATE _____

Cycle 1 (7 days — 7 jours)

OR / OU

Cycle 2 (14 days — 14 jours)

(Hour at which day begins — Use local time at home terminal)

(Heure à laquelle la journée commence — Utiliser l'heure locale à la gare d'attache)

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
1. Off-duty time other than time spent in a sleeper berth / Heures de repos, à l'exclusion du temps passé dans une couchette																									Total Hours Total des heures	
2. Off-duty time spent in a sleeper berth / Heures de repos passées dans une couchette																										
3. Driving time / Heures de conduite																										
4. On-duty time other than driving time / Heures de service, à l'exclusion des heures de conduite																										

Remarks / Observations _____

Total distance driven / Distance totale parcourue _____

Signature _____

INSTRUCTIONS

Fill out the grid as follows:

- (a) for each duty status,
 - (i) mark the beginning time and the end time, and
 - (ii) draw a continuous line between the time markers;

Remplir la grille de la manière suivante :

- a) pour chaque activité :
 - (i) indiquer l'heure du début et de la fin,
 - (ii) tirer une ligne continue entre les repères de temps;

(b) record the name of the municipality or give the location on a highway or in a legal sub-division and the name of the province or state where a change in duty status occurs;

(c) if the driver is engaged in making deliveries in a municipality that result in a number of periods of driving time being interrupted by a number of short periods of other on-duty time, the periods of driving time may be combined and the periods of other on-duty time may be combined; and

(d) enter on the right of the grid the total number of hours of each period of duty status, which total must equal 24 hours.

b) consigner le nom de la municipalité ou donner l'endroit sur la route dans un lotissement officiel, ainsi que la province ou l'État, où se produit un changement d'activité;

c) lorsque les livraisons effectuées dans une municipalité entraînent la fragmentation des heures de conduite en courtes périodes d'autres heures de service, le conducteur peut regrouper ces périodes pour indiquer sur la grille les heures de conduite et les autres heures de service;

d) inscrire à la droite de la grille le total des heures consacrées à chaque activité, lequel doit être égal à 24 heures.

SCHEDULE 3 / ANNEXE 3

(Subsection 98(4) and paragraph 99(2)(a) / Paragraphe 98(4) et alinéa 99(2)a))

RECEIPT / ACCUSÉ DE RÉCEPTION

It is hereby acknowledged that, pursuant to subsection 98(4) or paragraph 99(2)(a) of the *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations*, the following daily logs, supporting documents and other records were provided by

J'accuse réception des fiches journalières, des documents justificatifs et des autres registres suivants fournis en vertu du paragraphe 98(4) ou de l'alinéa 99(2)a) du *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* par :

(Name of person / Nom de la personne)

at / à

(Number, street, municipality, location, province of motor carrier
Numéro, rue, municipalité, endroit, province du transporteur routier)

on / le

(Day, month, year / Jour, mois, année)

namely / à savoir :

(Description of daily logs, supporting documents and records received
Description des fiches journalières, des documents justificatifs et des registres reçus)

Dated at / Fait à

(Municipality, location / Municipalité, endroit)

on / le

(Day, month, year / Jour, mois, année)

Inspector's signature /
Signature de l'inspecteur

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Regulations.)***Description**

The *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations* govern the maximum driving times and minimum off-duty times of commercial vehicle (bus and truck) drivers employed or otherwise engaged in extra-provincial transportation. These Regulations require drivers to keep a record of their daily driving and other work activities in a prescribed format and to make these records available to designated enforcement officials upon request.

Transport Canada has moved to repeal and replace the *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations, 1994*, under the *Motor Vehicle Transport Act, 1987* (MVTA). The central changes featured in the new Regulations include:

- introduction of a new daily requirement for a minimum of 10 hours off-duty. The current Regulations do not contain a specific daily requirement;
- requiring that upon reaching the on-duty, driving or a new elapsed time limit, a minimum of 8 consecutive hours of off-duty time is taken before re-commencing driving;
- reducing the daily maximum driving time by 18.8 per cent from 16 hours to 13 hours;
- reducing the daily maximum on-duty time by 12.5 per cent from 16 hours to 14 hours;
- introducing a new elapsed time limit of 16 hours from the last off-duty period of 8 hours or greater;
- eliminating an option that permits a driver, on a limited basis, to reduce the minimum off-duty time from 8 hours to 4 hours;
- increasing the minimum rest period for team drivers using a vehicle equipped with sleeper berth accommodations from 2 to 4 consecutive hours;
- providing reasonable flexibility by permitting, within defined parameters, the averaging of on-duty and off-duty time over a 48-hour period;
- simplifying the regulation by reducing the number of available work/rest cycles from three to two: a maximum 70-hour cycle over 7 days and a maximum 120-hour cycle over 14 days;
- for drivers who wish to switch or reset the cycle (cumulative time) that they are operating under, a minimum of 36 consecutive hours off-duty must be obtained for Cycle 1 (70 hours/7 days) and a minimum of 72 consecutive hours off-duty must be obtained for Cycle 2 (120 hours/14 days);
- requiring a minimum of 24 consecutive hours off-duty, at least once every 14 days for all drivers.

The main objective of the new Regulations is to reduce the risk of fatigue-related commercial vehicle collisions by providing drivers with the opportunity to obtain additional rest. The Regulations also aim to reduce the complexity of the rules by making them easier to comply with and to enforce, for example through the reduction of the number of cycles and the elimination of the options to reduce off-duty time.

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)***Description**

Le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* régit le nombre maximal d'heures de conduite et le nombre minimal d'heures de repos des conducteurs de véhicule utilitaire (camion et autocar) travaillant pour des entreprises extraprovinciales de transport. En vertu de ce règlement, un conducteur doit tenir un relevé journalier de ses activités de conduite et autres activités de travail suivant une forme établie et, sur demande, mettre ces relevés à la disposition des agents d'application de la loi désignés.

Transports Canada a décidé d'abroger et de remplacer le *Règlement de 1994 sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*, pris en vertu de la *Loi de 1987 sur les transports routiers* (LTR). Les principales modifications dans le nouveau règlement sont les suivantes :

- adoption d'une nouvelle période obligatoire de repos journalier minimale de 10 heures. Le règlement en vigueur ne prescrit pas une période de repos journalier spécifique;
- exigence qu'au moins huit heures de repos soient prises de manière consécutive avant de se remettre à conduire;
- réduction de 18,8 p. 100 du nombre maximal d'heures de conduite par jour, qui passent de 16 à 13 heures;
- réduction de 12,5 p. 100 du nombre maximal d'heures de service par jour, qui passent de 16 à 14 heures;
- adoption d'une nouvelle limite de temps écoulé de 16 heures depuis la dernière période de repos de huit heures ou plus;
- élimination de l'option qui permet à un conducteur de réduire le nombre de ses heures de repos de huit à quatre;
- augmentation de la période de repos minimale de deux à quatre heures consécutives pour les co-conducteurs qui utilisent une couchette;
- possibilité, selon des paramètres définis, de répartir les heures de service et les heures de repos sur une durée de 48 heures;
- simplification du règlement par une réduction du nombre de cycles travail/repos disponibles de trois à deux : soit un cycle d'au plus 70 heures au cours d'une période de 7 jours et un cycle d'au plus 120 heures au cours d'une période de 14 jours;
- exigence pour un conducteur qui souhaite permuter un cycle ou le remettre à zéro de prendre au minimum 36 heures de repos consécutives pour le cycle 1 (70 heures/7 jours) et au minimum 72 heures de repos consécutives pour le cycle 2 (120 heures/14 jours);
- exigence pour tous les conducteurs de prendre une période de repos d'au moins 24 heures, au moins une fois tous les 14 jours.

Le nouveau règlement vise essentiellement à réduire les risques d'accidents causés par la fatigue impliquant des véhicules utilitaires en donnant aux conducteurs la possibilité de bénéficier d'un repos supplémentaire. Le règlement vise aussi à réduire la complexité des règles en les rendant plus faciles à respecter et à appliquer, notamment par une réduction du nombre de cycles et par l'élimination de la possibilité de réduire les heures de repos.

The new Regulations are patterned after the applicable National Safety Code Standard (NSC). The NSC is a comprehensive code of minimum performance standards designed to ensure the safe operations of commercial vehicles, drivers and motor carriers. One of these standards, NSC #9 - Hours of Service, contains the basic rules on hours of service. On September 20, 2002, the federal/provincial Council of Ministers Responsible for Transportation and Highway Safety approved a revised NSC #9 as the basis for amendments to federal and provincial regulations. Based on the Council of Ministers' commitment, the Department of Transport (the Department) is initiating changes to the hours of service regulations at the federal level. Similar changes will be implemented by the provinces/territories for intra-provincial transportation.

Background

The *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations* establish the limitations and minimum requirements that bus and truck drivers are required to follow when operating a commercial vehicle in Canada. The Regulations are intended to address safety issues that pertain to the operating environment of a driver. It is important that the regulation be viewed as a package of changes, as many of the clauses and sections are inter-related.

The new Regulations maintain the principle presented in the pre-publication, namely to increase the opportunity for drivers to obtain more rest.

Increased off-duty time

Sleep researchers around the world agree that obtaining sufficient restful sleep is the only way to counteract the effect of fatigue. However, no matter how the Regulations are constructed, we cannot guarantee that a driver will sleep, nor can we mandate that sleep will be taken. Regulators agree that the Regulations must afford drivers with sufficient time to rest and that, through better education and guidance, drivers and motor carriers recognize the need for rest and sleep.

The current Regulations are structured on a rotational concept of work and rest – the rest component being 8 consecutive hours. Over a day, the maximum off-duty time required is only 8 hours. Regulators and industry agree that more time is required, and as such, have agreed to increase the daily limit to 10 hours – a 25 per cent increase. The additional 2 hours must be taken in no less than ½ hour increments. Coupled with the reduction in on-duty time to 14 hours that is discussed later, the combined total equates to 24 hours or what is commonly referred to as a “day” in these Regulations.

During extensive consultations with stakeholders, it was clear that a requirement to take additional off-duty time may have an adverse effect on the efficiency of some operations, but it was generally agreed to be a necessary requirement in the new Regulations.

Le nouveau règlement s'inspire d'une norme applicable du Code canadien de sécurité (CCS). Le CCS est un code détaillé qui comprend des normes de rendement minimales conçues pour assurer la sécurité d'exploitation des véhicules utilitaires, des conducteurs et des transporteurs routiers. L'une de ces normes – CCS n° 9 –, Heures de service, établit les règles de base relativement aux heures de service. Le 20 septembre 2002, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière (CMRTSR), qui est un organisme fédéral-provincial, a approuvé la norme CCS n° 9 comme base des modifications de la réglementation fédérale et provinciale. Compte tenu de l'engagement du CMRTSR, le ministère des Transports a décidé d'apporter des modifications à la réglementation fédérale sur les heures de service. Des modifications du même ordre seront aussi apportées par les provinces et les territoires en ce qui a trait au transport intraprovincial.

Contexte

Le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* fixe les limites et les prescriptions minimales que les conducteurs de camion et d'autocar sont tenus de respecter lorsqu'ils conduisent un véhicule utilitaire au Canada. Le règlement traite des questions de sécurité qui ont trait au milieu d'exploitation d'un conducteur. Il importe que le règlement soit perçu comme un ensemble de modifications, car bon nombre des dispositions et des articles sont interdépendants.

Le nouveau règlement respecte le principe énoncé dans la publication au préalable, c'est-à-dire qu'il cherche à multiplier les possibilités pour les conducteurs de bénéficier d'un repos supplémentaire.

Augmentation des heures de repos

Les chercheurs sur le sommeil du monde entier conviennent qu'un temps de sommeil reposant suffisant est le seul moyen de contrer les effets de la fatigue. Néanmoins, peu importe la façon dont la réglementation est formulée, il est impossible de garantir qu'un conducteur dormira suffisamment, pas plus qu'on ne peut obliger quelqu'un à dormir. Les organes de réglementation conviennent que le règlement doit procurer aux conducteurs des heures de repos suffisantes et que, moyennant de meilleurs programmes d'éducation et d'orientation, les conducteurs et les transporteurs routiers doivent reconnaître le besoin d'heures de repos et de sommeil.

La réglementation en vigueur s'articule autour de la rotation des heures de travail et de repos, le cycle de repos devant être de huit heures consécutives. Au cours d'une journée, le nombre maximal d'heures de repos est de seulement huit heures. Les organes de réglementation et l'industrie conviennent qu'un plus grand nombre d'heures est nécessaire et, à ce titre, ils ont convenu d'augmenter la limite quotidienne à 10 heures, soit une hausse de 25 p. 100. Les deux heures supplémentaires doivent être prises par tranches qui ne sauraient être inférieures à une demi-heure. Compte tenu de la réduction des heures de service à 14 heures dont on parlera ultérieurement, le total confondu équivaut à 24 heures, ou ce que l'on appelle couramment une « journée » dans ce règlement.

Lors des nombreuses consultations tenues avec les intervenants, il est clairement ressorti que la nécessité de prendre des heures de repos supplémentaires risque d'avoir des effets néfastes sur l'efficacité de certaines entreprises, même si l'on a convenu en général que c'était une prescription nécessaire de la nouvelle réglementation.

Reductions in driving and on-duty time

As was noted above, changes were made that align the Regulations substantially on a 24-hour basis, and at the same time, implement reductions to some of the specific limitations. The current Regulations contain specific limits calculated over a shift, but do not have daily (over a 24-hour basis) limitations. Under the new Regulations, the maximum driving time, per shift, will be maintained at 13 hours to reflect Canadian geography and infrastructure (road network, population densities, etc.). However, under the current Regulations, a driver can drive 16 hours over a day (24-hour period), albeit, not consecutively. The new Regulations introduce a new daily limitation that restricts driving to 13 hours, a reduction of 3 hours or 18.8 per cent over the day.

The new Regulations also call for reductions in on-duty limits. On a per shift basis, on-duty limits are reduced from 15 to 14 hours. As with driving time, the new Regulations also call for a reduction in the on-duty over the day – from 16 hours to 14 hours.

Elimination of one cycle

The current Regulations contain three cycles for drivers to accumulate their on-duty time over an extended period of time: 60 hours in 7 days; 70 hours in 8 days and 120 hours in 15 days. Drivers are free to operate under any of the cycles and are free to change cycles as they wish. This aspect of the current Regulations is often misunderstood, however, the most important point is that a driver, following the rules, can reach the 7-day limit in only 3.5 days. At that point, the driver can switch to the 8-day cycle, however, the 8-day limit is reached after 4.5 days, at which point the driver switches to the 14-day cycle. The end result is that, over a 7-day period, a driver can accumulate 108 hours of driving.

Regulators and stakeholders agreed that this situation should be eliminated and decided that the elimination of one cycle would accomplish that goal. The new regulation provides for two cycles: Cycle 1 - 70 hours in 7 days and Cycle 2 - 120 hours in 14 days. Furthermore, drivers who wish to switch between the cycles will have to take a minimum of 36 consecutive hours off-duty to switch from cycle 1 and 72 consecutive hours if switching from Cycle 2.

Elimination of the short change rule

The current Regulations contain a specific provision that allows bus and truck drivers to reduce their minimum consecutive off-duty time from 8 to 4 hours, once in 7 days. Furthermore, bus operators are also able to apply for a permit that would allow this practice twice in 7 days. The Department is eliminating this practice since it is not consistent with the objective of providing a sufficient opportunity to sleep and to recover from fatigue.

The trucking industry, while recognizing that some operations may be impacted by the elimination of this provision, were in agreement with government regulators that reducing the minimum off-duty time should be avoided and supports the change.

Réductions des heures de conduite et de service

Comme nous l'avons vu plus haut, les modifications ont pour effet d'aligner le règlement sur un cycle de 24 heures tout en décrétant des diminutions de certaines limites précises. Le règlement en vigueur contient des limites précises calculées sur un quart, mais il ne contient pas de limites quotidiennes (c.-à-d. sur un cycle de 24 heures). En vertu du nouveau règlement, le nombre maximal d'heures de conduite par quart doit être maintenu à 13 heures pour refléter la géographie et les infrastructures du Canada (réseau routier, densités de population, etc.). Toutefois, en vertu du règlement actuel, un conducteur peut passer 16 heures au volant au cours d'une journée (période de 24 heures), même si ces heures ne peuvent être consécutives. Le nouveau règlement introduit une nouvelle limite quotidienne qui restreint le nombre d'heures de conduite à 13 heures, soit une réduction de 3 heures ou de 18,8 p. 100 au cours d'une journée.

Le nouveau règlement prévoit également une réduction des limites des heures de service. Par quart, les heures de service passent de 15 à 14 heures. À l'instar des heures de conduite, le nouveau règlement prévoit également une diminution des heures de service au cours d'une journée, qui passent de 16 à 14 heures.

Élimination d'un cycle

Le règlement en vigueur prévoit trois cycles où les conducteurs peuvent accumuler leurs heures de service sur une durée prolongée : 60 heures en 7 jours; 70 heures en 8 jours et 120 heures en 15 jours. Les conducteurs sont libres d'adopter l'un quelconque des cycles et de changer de cycle comme ils l'entendent. Cet aspect du règlement en vigueur est souvent mal compris, même si ce qu'il faut en retenir, c'est qu'un conducteur qui obéit aux règles peut atteindre la limite de sept jours en à peine trois jours et demi. À ce stade, le conducteur peut opter pour le cycle de huit jours, même si la limite de huit jours est atteinte au bout de quatre jours et demi, auquel cas le conducteur passe au cycle de 14 jours. Il en résulte que, sur une période de sept jours, un conducteur peut accumuler 108 heures de conduite.

Les organes de réglementation et les intervenants ont convenu que cette situation devait être supprimée et ont décidé que, pour y parvenir, il fallait éliminer un cycle. Le nouveau règlement prévoit donc deux cycles : le cycle 1 – 70 heures en 7 jours et le cycle 2 – 120 heures en 14 jours. De plus, les conducteurs qui souhaitent passer d'un cycle à l'autre doivent accumuler au minimum 36 heures consécutives de repos s'ils décident d'abandonner le cycle 1 et 72 heures consécutives de repos s'ils décident d'abandonner le cycle 2.

Élimination de la règle du changement de quart à courte échéance

Le règlement en vigueur contient une disposition particulière qui permet à un conducteur d'autocar et de camion de réduire le nombre minimal d'heures consécutives de repos de huit à quatre heures, une fois tous les sept jours. En outre, les conducteurs d'autocar sont également autorisés à demander un permis qui autorise une telle pratique deux fois en l'espace de sept jours. Le ministère a décidé d'éliminer cette pratique car elle va à l'encontre de l'objectif qui consiste à offrir des chances suffisantes de sommeil pour se remettre de son état de fatigue.

Tout en admettant que certaines entreprises risquent de ressentir les effets de l'élimination de cette disposition, l'industrie du camionnage convient avec les organes de réglementation du gouvernement qu'il faut éviter de réduire le nombre minimal d'heures de repos et elle souscrit à ce changement.

Implementation

This amendment comes into force on January 1, 2007. This date was selected to facilitate harmonization of the new federal rules with corresponding provincial and territorial rules for intra-provincial carriers, which will be amended in the interim period. In this way, hours of service rules for all commercial vehicle drivers will change concomitantly across the country. The interim period also provides the industry and enforcement authorities the lead-time necessary to adapt to the new rules.

Alternatives

Through consultation with provincial jurisdictions and stakeholders, Transport Canada considered the following alternatives: maintaining the status quo; accepting a variety of proposals of stakeholder groups; and harmonization with the United States' hours of service regime.

The status quo was rejected because the current Regulations do not incorporate new developments in sleep and fatigue management research, which conclude that sleep is the principal countermeasure to fatigue. As such, the new Regulations aim to provide drivers with greater opportunities for rest.

During the deliberations on the new Regulations, which extended over a decade, a number of stakeholders offered variations on the proposed amendment. This is not surprising given the complexity of the subject, and the wide interests of stakeholders. Many of the proposals were incorporated in the proposal, while others were rejected. While the development of the new Regulations accounted for the latest research findings on sleep and fatigue, the scientific community offered no single definitive solution to the issue. Extensive consultation led to a consensus solution that incorporates the essence of the latest research while still balancing the economic and societal demands placed on the motor carrier industry. Should other research findings become available, further regulatory modifications will be considered.

A final alternative considered was the harmonization of Canada's hours of service rules with those of the U.S. Differences between the two countries with respect to demographics, geography, and infrastructure, have dictated historically different regimes. Presently, Canada and the U.S. recognize each other's hours of service regime. Canadian commercial vehicle drivers adhere to the U.S. regime when driving in the U.S. and vice versa. This longstanding arrangement has induced no untoward difficulties. Neither the motor carrier industry nor the regulating authorities were in favour of fully harmonizing Canada's hours of service regulations to those of the U.S.

As in Canada, the U.S. has also been considering changes to their hours of service rules and in April 2000, the U.S. Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA) issued a Notice of Proposed Rulemaking that generated a significant amount of controversy in the U.S. On January 4, 2004, revised rules came into effect, however, on July 16, 2004, a U.S. District Court of Appeals decision vacated the revised rules. The Court allowed

Mise en œuvre

Cette modification entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2007. Si l'on a opté pour cette date, c'est pour faciliter l'harmonisation des nouvelles règles fédérales avec les règles provinciales et territoriales qui y correspondent pour les transporteurs intraprovinciaux, lesquelles seront modifiées durant la période transitoire. De la sorte, les règles sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire seront modifiées simultanément dans tout le pays. La période transitoire donne également à l'industrie et aux instances d'application des règlements le temps nécessaire pour s'adapter aux nouvelles règles.

Solutions envisagées

C'est par le biais de consultations avec les provinces et les intervenants que Transports Canada a envisagé les options suivantes : maintenir le statu quo; accepter une diversité de propositions de la part des groupes d'intervenants; et harmoniser le nouveau règlement avec le régime des heures de service en vigueur aux États-Unis.

L'option du *statu quo* a été rejetée car le règlement en vigueur ne tient pas compte des nouvelles découvertes faites dans le domaine de la gestion du sommeil et de la fatigue, selon lesquelles le sommeil est le meilleur moyen de lutter contre la fatigue. À ce titre, le nouveau règlement cherche à multiplier pour les conducteurs les possibilités de repos.

Au cours des délibérations sur le nouveau règlement, qui ont duré plus d'une décennie, un certain nombre d'intervenants ont proposé des variantes de la modification proposée. Cela n'a rien d'étonnant quand on connaît la complexité du sujet et l'ampleur des intérêts des intervenants. Bon nombre des propositions ont été intégrées dans le nouveau règlement, alors que d'autres ont été rejetées. Alors que, lors de l'élaboration du nouveau règlement, on a tenu compte des plus récents résultats des recherches sur le sommeil et la fatigue, le milieu scientifique n'offre pas une seule solution consensuelle sur la question. Les nombreuses consultations ont abouti à une solution consensuelle qui intègre l'essence des recherches les plus récentes tout en conciliant les exigences économiques et sociales qui s'exercent sur l'industrie des transporteurs routiers. Au cas où de nouvelles recherches aboutiraient à de nouvelles conclusions, on pourra alors envisager d'apporter d'autres modifications à la réglementation.

L'une des dernières options envisagées est l'harmonisation du *Règlement canadien sur les heures de service* avec celui des États-Unis. Les régimes historiquement différents résultent de différences entre les deux pays en matière de démographie, de géographie et d'infrastructures. À l'heure actuelle, le Canada et les États-Unis reconnaissent chacun le régime l'un de l'autre sur les heures de service. Les conducteurs canadiens de véhicule utilitaire respectent le régime américain lorsqu'ils conduisent aux États-Unis, et vice-versa. Cet arrangement de longue date n'a entraîné aucune difficulté insurmontable. Ni l'industrie des transporteurs routiers ni les organismes de réglementation n'étaient en faveur d'une harmonisation intégrale du *Règlement canadien sur les heures de service* avec celui des États-Unis.

Comme le Canada, les États-Unis ont eux aussi songé à apporter des changements à leur régime des heures de service et, en avril 2000, la Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA) des États-Unis a publié un avis d'ébauche de règlement qui a suscité de nombreuses controverses aux États-Unis. Le 4 janvier 2004, le règlement remanié est entré en vigueur mais, le 16 juillet 2004, une décision de la Cour d'appel

the FMCSA 45 days to respond, but subsequent intervention by the Senate provided FMCSA until September 30, 2005 to address the Court's decision. On August 16, 2005, the FMCSA published its new rules, which become effective on October 1, 2005. The new rules amend certain provisions, however, it maintains the underlying principles contained in the current rules.

The hours of service rules in the U.S. are suited to their operating environment. The majority of regulated stakeholders in Canada support the development of regulations specific to Canadian economic conditions, competitive factors and infrastructure.

Benefits and Costs

The motor carrier industry is a very important component of the Canadian economy, with annual operating revenues of \$50 billion. Trucking is a vital component of international trade, with exports to the U.S. representing 80 per cent by value of goods shipped, and imports 60 per cent. While the motor coach industry is much smaller, it also plays an important role in transporting passengers both on an inter-city and on a charter/tour basis, and carries approximately 14 million scheduled passengers annually.

Data is sparse on the cause of collisions as a result of fatigue. Information collected by Transport Canada is derived from police collision reports, as provided by the provinces. Of the approximately 3,000 fatalities that occurred annually on Canada's roads between 1994 and 1998, an average of only 11 fatalities per year are attributed to either fatigue or falling asleep. However, it is widely felt that these statistics are underreported. The U.S. Federal Motor Carrier Safety Administration suggests that fatigue could be the cause in about 15 per cent of annual road fatalities, while other sources suggest that the number could be considerably higher – up to 40 per cent.

The adoption of the new *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations*, therefore, is expected to have incremental beneficial effects on road safety. While prescribing additional hours of consecutive rest does not guarantee that drivers will sleep, the possibility that a driver will be less tired is significantly enhanced under the new rules. Simplifying the Regulations ensures that they will be easier to understand and will thereby promote improved industry compliance.

The anticipated costs of the new Regulations are minimal. The volume of freight and passengers being transported is not likely to be affected by the new changes. The new Regulations are not expected to affect inflation and employment. However, industry will have to adapt. Possible expenses for industry and provincial governments will include adjustments to logistics planning, shipping and receiving, training for inspectors and commercial vehicle drivers on the new Regulations, and adjustments to operating systems. Nonetheless, industry and governments have accepted these costs as a necessary outcome to providing a safer environment on Canadian roads.

de district des États-Unis a annulé le règlement remanié. La Cour a donné 45 jours à la FMCSA pour répliquer, mais une intervention ultérieure du Sénat a donné à la FMCSA jusqu'au 30 septembre 2005 pour en appeler de la décision de la Cour. Le 16 août 2005, la FMCSA a publié son nouveau règlement, qui est entré en vigueur le 1^{er} octobre 2005. Celui-ci modifie certaines dispositions, même s'il conserve les principes intrinsèques que contient le règlement en vigueur.

Le règlement américain sur les heures de service est adapté à l'environnement de travail des États-Unis. La majorité des intervenants réglementés du Canada souscrivent à l'élaboration de règlements propres à la conjoncture économique, aux facteurs de concurrence et aux infrastructures du Canada.

Avantages et coûts

L'industrie du transport routier est un segment très important de l'économie canadienne, avec des recettes d'exploitation annuelles de 50 milliards \$. Le camionnage est un élément névralgique du commerce international, les exportations vers les États-Unis représentant 80 p. 100 de la valeur des marchandises expédiées, et les importations, 60 p. 100. Bien que l'industrie du transport par autocar soit beaucoup plus petite, elle joue elle aussi un rôle important dans le transport des passagers, aussi bien dans le transport interurbain que dans les services affrétés et d'excursion, et transporte près de 14 millions de passagers réguliers chaque année.

Il existe peu de données sur la cause des accidents attribuables à la fatigue. Les données recueillies par Transports Canada proviennent des rapports de police sur les accidents, qui sont fournis par les provinces. Sur les quelque 3 000 mortalités survenues chaque année sur les routes au Canada entre 1994 et 1998, à peine 11 en moyenne par an sont attribuables à la fatigue ou à un conducteur qui s'endort au volant. Toutefois, de l'avis général, ces statistiques sous-estiment la réalité. La Federal Motor Carrier Safety Administration des États-Unis insinue que la fatigue pourrait être la cause de près de 15 p. 100 des mortalités annuelles de la route, alors que d'autres sources pensent que ce nombre pourrait être très nettement supérieur et atteindre jusqu'à 40 p. 100.

L'adoption du nouveau *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* devrait donc avoir des effets bénéfiques supplémentaires sur la sécurité routière. Même si l'obligation de prendre des heures de repos consécutives supplémentaires ne garantit pas que les conducteurs dormiront pendant ce temps, cela multiplie les chances qu'un conducteur soit moins fatigué. La simplification du règlement garantit que celui-ci sera plus facile à comprendre et plus largement respecté par l'industrie.

Les coûts prévus du nouveau règlement sont minimes. Le volume de marchandises et de passagers transportés ne devrait pas être touché par les nouvelles modifications. Le nouveau règlement ne devrait pas avoir d'effet sur le taux d'inflation et sur l'emploi. Toutefois, l'industrie devra opérer certains redressements. Au nombre des dépenses possibles que devront engager l'industrie et les provinces, mentionnons des rajustements de la planification logistique, des modes d'expédition et de réception, de la formation des inspecteurs et des conducteurs de véhicule utilitaire et des rajustements des systèmes d'exploitation. Il n'en reste pas moins que l'industrie et les pouvoirs publics ont accepté ces coûts comme un élément nécessaire d'une plus grande sécurité du réseau routier canadien.

Environmental Impact

The Regulations have no environmental impact.

Regulatory Burden

The Regulations are not expected to impose any significant long-term regulatory burden, however, in the short term, stakeholders will have to familiarize themselves with the revised Regulations and train enforcement officials, drivers and motor carriers on the specific changes.

Consultation

In developing these new Regulations, Transport Canada considered the views of public interest groups, law enforcement agencies, labour organizations and the motor carrier industry, as well as provincial governments and individual stakeholders.

The Department's main consultative mechanism has been the Canadian Council of Motor Transport Administrators (CCMTA), the key national organization for motor carrier safety. The CCMTA is a non-profit organization comprised of representatives from federal and provincial governments, as well as associate members representing a wide variety of interests. Through a collective consultative process, the CCMTA makes decisions on administration and operational matters dealing with motor carrier, commercial vehicle and driver safety. Associate members are invited, without reservation, to participate on project groups and task forces, where standards and proposed regulations are discussed and developed.

Deliberations on revising the hours of service rules have been underway since the early 1990s under the auspices of the CCMTA. Discussions on specific changes were held in abeyance pending release of a multi-year \$6 million study, which was conducted by the Department in partnership with the U.S. Department of Transportation. The results of the Driver Fatigue and Alertness Study (DFAS) were released in November 1996, at which time Transport Canada assumed the chair of the multi-stakeholder CCMTA project group examining hours of service. Members included representatives from federal and provincial governments, the motor carrier sector, public interest groups, U.S. federal transportation officials and labour organizations.

The project group also sought guidance from a panel of academic experts in shift-work, sleep and human performance. Their report was published in September 1998. Many of the panel's recommendations were adopted completely or in part, and formed the basis for the recommended changes in the new Regulations.

Further, because the project group was interested in obtaining the views of all stakeholders, Transport Canada engaged the services of a consultant in the fall of 1998 to gather input to the hours of service review. The consultant's report, published in December 1998, presented the views of approximately 60 stakeholders from across Canada.

Impact sur l'environnement

Le règlement n'a aucun impact sur l'environnement.

Fardeau de la réglementation

Le règlement ne devrait pas imposer un lourd fardeau de réglementation à long terme, même si, à court terme, il faudra que les intervenants apprennent à connaître le règlement révisé et éduquent les responsables de l'application de la Loi, les conducteurs et les transporteurs routiers sur les changements précis.

Consultations

Lorsqu'il a élaboré ce nouveau règlement, Transports Canada a tenu compte des points de vue des groupes de défense de l'intérêt public, des organismes chargés de l'application de la loi, des organismes syndicaux et de l'industrie des transporteurs routiers, ainsi que des gouvernements provinciaux et des simples intervenants.

Le principal instrument de consultation du ministère a été le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), qui est l'organisme national qui s'intéresse à la sécurité du transport routier. Le CCATM est un organisme sans but lucratif formé de représentants des gouvernements fédéral et provinciaux ainsi que de membres associés qui représentent toute une diversité d'intérêts. En vertu d'un processus de consultations collectives, le CCATM prend des décisions sur les questions d'administration et d'exploitation qui ont trait à la sécurité des transporteurs routiers, des véhicules utilitaires et des conducteurs. Les membres associés sont invités, sans réserve, à participer aux travaux des groupes de travail, où l'on discute des normes et des projets de règlement et où l'on en élabore.

Les délibérations sur le remaniement des règles sur les heures de service durent depuis le début des années 1990 sous l'égide du CCATM. Les discussions sur des changements précis ont été mises en suspens en attendant la publication des résultats d'une étude pluriannuelle d'une valeur de 6 millions \$, menée par le ministère avec le concours du ministère des Transports des États-Unis. Les résultats de l'Étude sur la fatigue et la perte de vigilance chez les conducteurs ont été publiés en novembre 1996, date à laquelle Transports Canada assumait la présidence du groupe de travail multipartite du CCATM chargé d'examiner les heures de service. Parmi ses membres, il y avait des représentants des gouvernements fédéral et provinciaux, du secteur des transporteurs routiers, des groupes de défense de l'intérêt public, des fonctionnaires du ministère fédéral des Transports des États-Unis et des organisations syndicales.

Le groupe chargé du projet a également demandé l'avis d'un groupe de spécialistes universitaires du travail par quarts, du sommeil et des performances humaines. Il a publié son rapport en septembre 1998. Bon nombre des recommandations du groupe d'experts ont été adoptées intégralement ou partiellement, et ont constitué la base des modifications recommandées pour le nouveau règlement.

De plus, étant donné que le groupe chargé du projet était désireux de connaître le point de vue de tous les intervenants, Transports Canada a retenu les services d'un expert-conseil à l'automne 1998 pour qu'il recueille des données pour l'examen des heures de service. Le rapport de l'expert-conseil, publié en décembre 1998, exposait les points de vue de près de 60 intervenants de tout le Canada.

Throughout 1999, the project group met on numerous occasions to finalize its deliberations. The results were incorporated into a firm set of proposals (revisions to the standard) presented in a policy paper, which was approved by the CCMTA Board of Directors in December 1999.

To further encourage public input, in April 2001, the Minister of Transport invited the House of Commons Standing Committee on Transport (SCOT) to examine the issue of commercial drivers hours of service and the CCMTA proposal. The SCOT hearings allowed a range of interested parties to provide their viewpoint on revising the hours of service regime in Canada. The Standing Committee tabled its report on June 17, 2002; its conclusions support the changes as proposed by the CCMTA.

In addition to approving the proposed changes, during its September 20, 2002 meeting, the Council of Ministers also agreed to work on continued research into effective fatigue management, on-going improvements to hours of service regimes, and the development of improved enforcement tools such as numbered log-books and new electronic tools.

The new Regulations have been developed in concert with the revised NSC standard on hours of service. Transport Canada's review of the hours of service rules has been an exhaustive and extensive process that has involved stakeholders at every phase of the discussions. The open and transparent nature of the dialogue has allowed for a rigorous and frank but prolonged debate of the issues.

The new Regulations are considered by major stakeholders (including governments and industry, e.g. the Canadian Trucking Alliance (CTA) and labour, e.g. Teamsters Canada) to have the potential to improve road safety while balancing economic and social concerns. The changes provide greater opportunities for drivers to obtain more rest, which is the most effective way to combat the effects of fatigue. Nevertheless, some stakeholders suggest that the changes do not go far enough in limiting driving and on-duty hours.

The new Regulations were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I (CG Part I) on February 15, 2003 providing a comment period of 60 days. All responses were considered in the development of the Regulations.

As expected, the subject matter generated a number (40) of submissions in response to the CG Part I publication. Comments were received from 7 provincial governments and 33 respondents representing the truck and bus industry, labour, public advocacy groups and private citizens. Many of the suggested changes received have been incorporated in the Regulations. Many other issues raised by respondents had been addressed in discussions prior to the Part I pre-publication and rejected by CCMTA. In addition, a number of issues were raised that necessitated further consultation and resulted in lengthy and protracted discussions. Notwithstanding the additional deliberations, the basic principles and underlying themes presented in the pre-publication have been maintained. Most issues discussed were of a technical or procedural nature and do not undermine the intent to provide commercial vehicle drivers with additional rest.

Tout au long de 1999, le groupe chargé du projet s'est réuni à de nombreuses reprises pour mettre la dernière touche à ses délibérations. Les résultats ont été intégrés dans un ensemble définitif de propositions (révisions de la norme), présentées dans un document d'orientation qui a été approuvé par le conseil d'administration du CCATM en décembre 1999.

Pour encourager la collaboration du public, en avril 2001, le ministre des Transports a invité le Comité permanent des transports (CPT) de la Chambre des communes à analyser la question des heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire ainsi que la proposition du CCATM. Les audiences du CPT ont permis de connaître le point de vue de tout un éventail de parties que la question intéresse sur le remaniement du régime canadien des heures de service. Le Comité permanent a présenté son rapport le 17 juin 2002, dont les conclusions appuient les modifications proposées par le CCATM.

En plus d'avoir approuvé les changements proposés, à sa réunion du 20 septembre 2002, le Conseil des ministres a convenu de poursuivre ses recherches sur la gestion efficace de la fatigue, sur l'amélioration constante des régimes des heures de service et sur la conception de meilleurs outils d'application des règlements, comme des carnets numérotés et de nouveaux outils électroniques.

Le nouveau règlement a été élaboré parallèlement à la révision de la norme CCS sur les heures de service. L'examen auquel Transports Canada s'est livré sur les règles relatives aux heures de service a été un processus minutieux et exhaustif qui a mis en cause des intervenants à chaque étape des délibérations. Le caractère franc et transparent du dialogue a permis un débat rigoureux et franc, encore que prolongé, sur les questions.

Les principaux intervenants (comme les pouvoirs publics et l'industrie, p. ex. l'Alliance canadienne du camionnage (ACC), et les syndicats, comme Teamsters Canada) sont d'avis que le nouveau règlement a toutes les chances d'améliorer la sécurité routière tout en conciliant les préoccupations d'ordre économique et social. Les modifications multiplient les chances pour les conducteurs de pouvoir plus se reposer et constituent le meilleur moyen de lutter contre les méfaits de la fatigue. Il n'en reste pas moins que certains intervenants pensent que les modifications ne vont pas assez loin dans la limitation des heures de conduite et de service.

Le nouveau règlement a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 15 février 2003, moyennant une période de consultation publique de 60 jours. On a tenu compte de toutes les réponses dans l'élaboration du règlement définitif.

Comme on pouvait s'y attendre, le sujet a donné lieu à un certain nombre (40) de mémoires en réponse à la publication du projet de règlement dans la *Gazette du Canada* Partie I. Des commentaires ont été formulés par 7 provinces et 33 répondants représentant l'industrie du camionnage et du transport par autocar, le milieu syndical, les groupes de défense de l'intérêt public et les simples citoyens. Bon nombre des modifications proposées ont été incorporées dans le règlement définitif. Beaucoup d'autres questions soulevées par les répondants avaient été abordées lors des discussions tenues avant la publication du projet de règlement dans la *Gazette du Canada* Partie I et rejetées par le CCATM. De plus, un certain nombre de questions ont été soulevées qui ont nécessité d'autres consultations et ont abouti à des discussions fastidieuses qui ont traîné en longueur. Malgré les délibérations supplémentaires, les principes de base et les thèmes sous-jacents présentés dans la prépublication ont été conservés.

In some instances, respondents raised issues that do not specifically affect the new Regulations. These issues will be addressed in an interpretation guide, which will be produced by CCMTA once the new Regulations are published.

The following distills the more significant issues raised following the pre-publication of the Regulations by providing an explanation of the issue, a summary of the comments received and the Department's response.

Definition of a "Day"

One of the more intense debates concerned the "definition of a day" as this sets the parameters around which many of the driving, on-duty and rest requirements are set. The current federal Regulations are based on a system that cycles or rotates work and rest limitations, without consideration of how work and rest is distributed relative to the day. For example, under the current Regulations, a driver can drive for 13 hours, take 8 consecutive hours off-duty and then re-commence driving and continue in this manner until he/she reaches the cycle limits. Over the day (24-hour period) the driver would be able to drive a total of 16 hours, albeit not consecutively. Most regulators and stakeholders consider this to be excessive, supporting the need for separate daily limits. However, not everyone agreed that the amendment would achieve the intended outcome.

The pre-published Regulations in CG Part I proposed limits of 13 hours driving and 14 hours on-duty in a "day", but that did not define the day with sufficient clarity to ensure compliance. To achieve the desired outcome, two options were considered: finding an operational model within the current rotational system that would reflect the intent of the daily limits, or introduce incremental daily limitations to ensure drivers reduce their on-duty and driving times. After considerable and in-depth analyses, taking into account the diversity of the industry and motor carrier operations across Canada, it was agreed that the only meaningful way to provide sufficient opportunity for rest is to establish specific daily limits.

Excluding the bus industry from the changes

The motor coach industry has been a very active participant in the numerous discussions and meetings on the changes to the Regulations. The Department appreciates their efforts to address the issues.

Since the beginning of discussions, the bus industry associations have argued that they should be excluded from the changes. Comments supporting this position were received from Motor Coach Canada, Ontario Motor Coach Association, l'Association des propriétaires de l'autobus du Québec and many individual bus operators, such as Greyhound Canada and Hammond Transportation.

The bus industry bases its position on the fact that the characteristics of the vehicle, the type of service they provide, and the human cargo they transport does not lend itself to regulations that

La plupart des questions abordées étaient de nature technique ou procédurale et n'ont eu aucun effet sur l'objectif qui est de fournir des heures de repos supplémentaires aux conducteurs de véhicule utilitaire.

Dans certains cas, les répondants ont soulevé des questions qui ne touchent pas expressément le nouveau règlement. Ces questions seront abordées dans un guide d'interprétation, qui sera publié par le CCATM dès que le nouveau règlement aura été publié.

Ce qui suit développe les questions les plus importantes soulevées par la publication du projet de règlement dans la *Gazette du Canada* Partie I et donne une explication de la question, un résumé des commentaires formulés et la réponse du ministère.

Définition d'une « journée »

L'un des débats les plus animés a gravité autour de la « définition d'une journée », car c'est ce qui fixe les paramètres autour desquels s'articulent bon nombre des exigences sur les heures de conduite, de service et de repos. La réglementation fédérale actuelle repose sur un régime de cycles ou de limites de travail et de repos, sans égard pour la répartition des heures de travail et de repos au cours d'une journée. Par exemple, en vertu du règlement actuel, un conducteur peut conduire pendant 13 heures, prendre 8 heures consécutives de repos et se remettre à conduire et continuer ainsi jusqu'à ce qu'il atteigne les limites du cycle. Au cours d'une journée (période de 24 heures), le conducteur peut donc conduire au total 16 heures, même si celles-ci ne sont pas consécutives. La plupart des organes de réglementation et des intervenants jugent que cela est excessif et souscrivent à la nécessité de limites quotidiennes distinctes. Toutefois, tout le monde ne convient pas que la modification permettra d'atteindre cet objectif.

La publication du projet de règlement dans la *Gazette du Canada* Partie I proposait de limiter à 13 heures les heures de conduite et à 14 les heures de service au cours d'une « journée », sans toutefois définir le terme « journée » suffisamment clairement pour en garantir le respect. Pour parvenir au résultat souhaité, on a envisagé deux options : trouver un modèle opérationnel dans le régime actuel par roulement qui refléterait l'intention des limites quotidiennes ou introduirait des limites quotidiennes par tranches pour s'assurer que les conducteurs réduisent leur nombre d'heures de service et de conduite. Après de nombreuses analyses approfondies, et en tenant compte de la diversité de l'industrie et des activités des transporteurs routiers au Canada, on a convenu que le seul moyen utile d'offrir des possibilités suffisantes de repos consistait à fixer des limites quotidiennes précises.

Exclusion de l'industrie du transport par autocar des modifications

L'industrie du transport par autocar a pris part activement aux nombreuses délibérations et réunions sur les modifications de la réglementation fédérale. Le ministère apprécie les efforts qu'elle a déployés à ce sujet.

Depuis le commencement des délibérations, les associations de l'industrie du transport par autocar ont affirmé qu'elles devaient être exclues des modifications. Des commentaires appuyant cette position ont été reçus de la part de Motor Coach Canada, de l'Ontario Motor Coach Association, de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec et de nombreux exploitants d'autocars, comme Greyhound Canada et Hammond Transportation.

L'industrie du transport par autocar assoie sa position sur le fait que les caractéristiques des véhicules, les types de services qu'elle offre et la cargaison humaine qu'elle transporte ne se

are designed to address trucking operations. The bus industry notes their excellent safety record, which they state, is an indication of their commitment to safety. Some safety advocates suggest that since the bus industry carries passengers and not specifically cargo, they should be held to a higher standard than the trucking sector.

In the U.S., the hours of service rules for trucking were amended and implemented on January 4, 2004. The rules governing passenger-carrying operations (bus) were excluded, but the Final Rule noted that the Federal Motor Carrier Safety Administration is continuing to study fatigue and may consider "other alternatives to reduce fatigue-related incidents and increase motor coach driver alertness in the future". Therefore, in the U.S. there are now different sets of rules for trucks and buses. Some rules are more stringent than for truck drivers and some are less. For example, the consecutive driving limit for trucks has been increased to 11 hours, while for buses it is maintained at 10 hours.

The Department does not underestimate the industry's efforts to provide safe transportation to the Canadian public, and indeed, Transport Canada compliments the bus industry on its safety record. However, the Department believes that the issue of driver fatigue is not confined to the type of service rendered or the vehicle driven. Fatigue is a common physiological state that can affect all human operators.

The Department's response is to develop the regulatory changes needed to improve safety on Canada's roads. While the Department recognizes the efforts of the bus industry towards safety, it rejects the argument that buses should be excluded. This decision was endorsed by provincial and territorial governments and subsequently has been accepted by the bus industry.

The industry associations, along with the Ontario School Bus Association and several bus operators noted that the changes would have a detrimental effect on their business by prohibiting the operation of early morning school trips if the driver has not been able to obtain 8 consecutive hours off-duty. Bus operators cited examples where charter groups use the bus for evening, followed by early morning activities. Motor Coach Canada also cited examples where some charter and tour operations would be impacted by the elimination of this provision.

The Department appreciates the impact that the elimination of this provision will cause to some bus and tour operators, however, the ability for a driver to obtain adequate rest is paramount. Moreover, the expert panel report of 1998 recommended the elimination of the rest reduction provision. The amendment will achieve that objective.

prêtent pas à des règlements conçus pour l'industrie du camionnage. L'industrie du transport par autocar fait valoir son excellent bilan de sécurité qui, selon elle, est une preuve de son engagement envers la sécurité. Certains défenseurs de la sécurité insistent que, puisque l'industrie du transport par autocar transporte des passagers et non pas expressément des marchandises, elle doit respecter des normes encore plus strictes que l'industrie du camionnage.

Aux États-Unis, les règles sur les heures de service qui s'appliquent à l'industrie du camionnage ont été modifiées et sont entrées en vigueur le 4 janvier 2004. Les règles qui régissent le transport des passagers (par autocar) en ont été exclues, même si la règle définitive fait observer que la Federal Motor Carrier Safety Administration poursuit son étude de la fatigue et pourrait envisager « d'autres options pour réduire le nombre d'incidents attribuables à la fatigue et accroître l'état de vigilance des conducteurs d'autocar à l'avenir ». Ainsi, aux États-Unis, il y a des ensembles différents de règles qui régissent l'industrie du camionnage et l'industrie du transport par autocar. Certaines règles sont plus strictes pour les conducteurs de camion et d'autres le sont moins. Par exemple, la limite des heures de conduite consécutives qui s'applique aux conducteurs de camion a été augmentée à 11 heures, alors qu'elle a été maintenue à 10 heures pour les conducteurs d'autocar.

Le ministère ne sous-estime pas les efforts déployés par l'industrie pour assurer le transport sans danger du public canadien et, à vrai dire, Transports Canada est fier du bilan de sécurité de l'industrie du transport par autocar. Toutefois, le ministère est d'avis que la question de la fatigue des conducteurs ne se limite pas au type de service fourni ou au véhicule conduit. La fatigue est un état physiologique courant qui peut affecter tous les conducteurs.

La réaction du ministère est d'élaborer les changements de réglementation nécessaires pour améliorer la sécurité du réseau routier canadien. Même si le ministère reconnaît les efforts déployés par l'industrie du transport par autocar au sujet de la sécurité, il rejette la thèse selon laquelle les autocars doivent être exclus du règlement. Cette décision a été avalisée par les provinces et les territoires et a été acceptée ultérieurement par l'industrie du transport par autocar.

Les associations de l'industrie, de même que l'Ontario School Bus Association et plusieurs exploitants de services d'autocar, ont fait observer que les modifications auraient un effet délétère sur leurs activités en interdisant la conduite des autobus scolaires tôt le matin si le conducteur n'a pas réussi à accumuler huit heures de repos consécutives. Les exploitants de services d'autocar ont mentionné des exemples où des groupes d'affrètement utilisent l'autocar le soir, ce qui est suivi par une reprise des activités au début de la matinée. Motor Coach Canada a également fait état d'exemples où certaines entreprises d'affrètement et d'excursion risquent d'être durement touchées par l'élimination de cette disposition.

Le ministère comprend l'impact que l'élimination de cette disposition aura sur certains exploitants de services d'autocar et d'excursion, mais la possibilité pour un conducteur d'obtenir un repos suffisant revêt une importance primordiale. De plus, le rapport du groupe d'experts de 1998 préconisait l'élimination de la disposition sur la réduction des heures de repos. La modification permettra précisément d'atteindre cet objectif.

Split sleeper berth

The Department proposed eliminating the current ability for a driver (non-team) to split his/her 8-consecutive hour off-duty period into 2 periods, neither of which is less than 2 hours. Canadian industry representatives urged regulators to reconsider, citing economic competitiveness and operational simplicity, especially with respect to international operations.

It was, therefore, agreed to undertake both an economic and scientific assessment of the issue. The CTA submitted a report that addressed the economic impacts. The report concluded, "certain segments of the Canadian trucking industry will suffer from the loss of the split sleeper-berth provision". The report estimated that the increase in trip time due to the loss of this provision would cost between \$460 and \$800 million annually.

In December 2003, the Expert Panel convened to review the sleeper berth issue and concluded that the industry proposal to split the 10-hour off-duty time into 2 periods, neither period being less than 2 hours, could be supported. The Panel did note that due to the lack of experimental scientific/analytical data addressing this specific issue, appropriate studies should be considered in the future.

Therefore, on the basis of these studies, the Department and provincial/territorial governments agreed to amend the new Regulations to incorporate the use of the split sleeper berth.

Elapsed time limitation

The current Regulations do not limit the length of the work shift, e.g. the elapsed time a driver can drive after reporting for duty. Currently, a driver can log him/herself off-duty intermittently, which has the effect of "stopping the clock" and extending the day. An example more clearly demonstrates this occurrence. Consider a driver who commences driving at midnight, drives for 4 hours; takes 3 hours off-duty; returns to driving for 4 hours; takes another 3 hours off-duty; drives for 2 hours; takes 2 hours off-duty; and then returns to drive for another 3 hours, at which point the driver has accumulated 13 hours driving and must stop to obtain rest. However, at that point, the driver has been awake for 21 hours since reporting for work. The numbers of examples is limitless, but in all cases, the driver can interrupt the workday by logging off-duty time, thereby extending the length of the workday beyond reasonable bounds.

Regulators viewed this as a flaw in the current Regulations and proposed setting a limitation (implicitly 16 hours) on the elapsed time, from the time the driver reports for work (on-duty). This resulted in a significant debate among regulators and stakeholders concerning the appropriate length of shift. Various limits were considered, however, no specific research or scientific literature could be cited to guide regulators. The proposal for a 16-hour window was opposed by industry, which preferred an 18-hour window.

Fractionnement de la période de repos

Le ministère a proposé d'éliminer la disposition du règlement qui permet à un conducteur (sans co-conducteur) de fractionner sa période de repos de huit heures consécutives en deux, dont ni l'une ni l'autre ne saurait être inférieure à deux heures. Des représentants de l'industrie canadienne ont instamment prié les organes de réglementation de revenir sur leur décision, en citant la compétitivité économique et la simplicité d'exploitation, en particulier en ce qui concerne les opérations internationales.

Il a donc été convenu de procéder à la fois à une évaluation économique et scientifique de la question. L'ACC a présenté un rapport consacré aux incidences sur l'économie. Selon ce rapport, « certains segments de l'industrie canadienne du camionnage souffriront de l'élimination de la disposition qui permet de fractionner la période de repos ». Le rapport estime que la hausse des temps de trajet attribuable à l'élimination de cette disposition coûtera entre 460 et 800 millions \$ par an.

En décembre 2003, le groupe d'experts s'est réuni pour examiner la question de la période de repos et a conclu que la proposition de l'industrie de fractionner en deux la période de repos de 10 heures, dont ni l'une ni l'autre ne saurait être inférieure à 2 heures, méritait son appui. Le groupe d'experts a néanmoins fait observer que, faute de données scientifiques/analytiques expérimentales consacrées à cette question précise, il fallait envisager de mener d'autres études appropriées à l'avenir.

C'est donc sur la foi de ces études que le ministère et les provinces et les territoires ont convenu de modifier le nouveau règlement pour y intégrer le recours au fractionnement de la période de repos.

Limite du temps écoulé

Le règlement actuel ne limite pas la durée du quart de travail, par exemple le nombre d'heures qu'un conducteur peut conduire après s'être présenté au travail. Actuellement, un conducteur peut se mettre en repos de façon intermittente, ce qui a l'effet « d'arrêter l'horloge » et de prolonger la journée. On comprendra mieux ce phénomène en l'illustrant par un exemple. Imaginons un conducteur qui commence à conduire à minuit, conduit pendant quatre heures, prend trois heures de repos, se remet à conduire pendant quatre heures, prend trois autres heures de repos, conduit pendant deux heures, prend deux heures de repos et se remet à conduire pendant trois heures; à ce stade, ayant accumulé 13 heures de conduite, le conducteur doit s'arrêter pour se reposer. Toutefois, à ce stade, 21 heures se sont écoulées depuis que le conducteur s'est présenté au travail. Le nombre d'exemples est illimité mais, dans tous les cas, le conducteur peut interrompre sa journée de travail en inscrivant des heures de repos et en prolongeant du même coup la durée de sa journée de travail au-delà de limites raisonnables.

Les organes de réglementation ont perçu cela comme un vice du règlement en vigueur et ont proposé d'établir une limite (implicitement de 16 heures) au temps qui s'écoule à partir du moment où le conducteur se présente au travail (en service). Cela a entraîné un débat animé entre les organes de réglementation et les intervenants au sujet de la durée appropriée d'un quart de travail. Diverses limites ont été envisagées, mais aucune recherche ou documentation scientifique n'a pu être citée pour orienter les organes de réglementation. L'industrie s'est opposée à la proposition d'un créneau de 16 heures, lui préférant un créneau de 18 heures.

At its September 2004 meeting, the Council of Ministers Responsible for Transportation and Highway Safety directed the CCMTA to conduct an objective evaluation of the impacts of the 18-hour window in consultation with all stakeholders, including drivers. The evaluation included an expert panel review, driver input from focus groups conducted across Canada, and CCMTA associate member input.

The result of this protracted consultation culminated in agreement to implement the 16-hour window limit.

The Department believes that the inclusion of an elapsed time limit of 16 hours was implicit in the CG Part I proposal. (The combination of 8 consecutive hours off-duty, within a 24-hour day, left only 16 hours of elapsed time to complete the work shift.) However, this specific element was inadvertently excluded in the CG Part I pre-publication. All parties now support the inclusion of a 16-hour elapsed time in the new Regulations.

North of Latitude 60° North

The current federal hours of service regulations contain specific provisions pertaining to operations North of the geographical reference Latitude 60° North. This area includes Yukon, Northwest Territories and would include, in the future, Nunavut if the construction of a road results in motor carriers crossing provincial/territorial boundaries. All operators who cross south of Latitude 60° North are required to adhere to all South of 60° provisions in the Regulations, as soon as they cross the boundary.

Special provisions are recognized to be necessary in this northern region of Canada due to its unique geographical and climatic conditions. Winter ice roads, extensive road closures, a paucity of proper road side pull offs and facilities, and long stretches of isolated highway warrant greater flexibility.

The provisions for the North do not specify daily limits and extend the elapsed time limit to 20 hours, though they retain the existing 15-hour and 18-hour limits for driving and on-duty time, respectively. The elapsed time limit effectively prevents unlimited extension of the work shift that is possible under the existing Regulations. Upon reaching either the driving, on-duty or elapsed time limits, a driver will be required to take a minimum of 8 consecutive hours off-duty.

Transport Canada data do not raise road safety concerns pertaining to commercial vehicle operations in the North, and the Department is satisfied that safety will not be compromised as a result of continuing special provisions. Both industry and the territorial governments support the proposed changes.

Compliance and Enforcement

Provincial governments are responsible for enforcing hours of service regulations.

Transport Canada will monitor the implementation and enforcement of the *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations* through the meetings and discussions of the appropriate CCMTA standing committees, through bilateral discussions

Lors de sa réunion de septembre 2004, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a sommé le CCATM de se livrer à une évaluation objective des conséquences du créneau de 18 heures de concert avec tous les intervenants, y compris les conducteurs. L'évaluation a comporté un examen du groupe d'experts, la contribution des conducteurs dans le cadre de groupes de discussion organisés dans tout le Canada et la contribution des membres associés du CCATM.

Ces consultations prolongées ont abouti à un accord visant à adopter le créneau de 16 heures.

Le ministère est d'avis que l'adoption d'une limite de 16 heures est implicite dans la proposition de la *Gazette du Canada* Partie I. (La combinaison de 8 heures consécutives de repos par tranche de 24 heures ne laissait que 16 heures de temps écoulé pour terminer le quart de travail.) Toutefois, cet élément en particulier a été exclu par inadvertance de la publication du projet de règlement dans la *Gazette du Canada* Partie I. Toutes les parties intéressées souscrivent désormais à l'adoption d'un créneau de 16 heures dans le nouveau règlement.

Conduite au nord du 60° parallèle de latitude Nord

Le règlement fédéral en vigueur sur les heures de service contient des dispositions précises sur la conduite au nord du 60° parallèle de latitude Nord. Cette région englobe le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest et, à l'avenir, le Nunavut si la construction d'une route permet aux transporteurs routiers de franchir les limites provinciales/territoriales. Tous les conducteurs qui conduisent au sud du 60° parallèle de latitude Nord sont tenus de respecter les dispositions du règlement qui s'appliquent à la conduite au sud du 60° parallèle aussitôt qu'ils franchissent cette limite.

On admet que des dispositions spéciales s'imposent dans cette région nordique du Canada en raison de ses conditions géographiques et climatiques exceptionnelles. Les routes glacées en hiver, les nombreuses fermetures de route, la rareté des bas-côtés et installations le long des routes et les longs tronçons de routes isolées justifient une plus grande flexibilité.

Les dispositions relatives à la conduite au nord du 60° parallèle ne précisent pas de limites quotidiennes et prolongent le créneau de conduite à 20 heures, même si elles préservent les limites existantes de 15 heures et de 18 heures qui s'appliquent respectivement aux heures de conduite et aux heures de service. La limite de temps écoulé empêche effectivement la prolongation illimitée du quart de travail qui est possible en vertu du règlement actuel. Après avoir atteint les limites des heures de conduite et de service, un conducteur sera tenu de prendre au minimum huit heures de repos consécutives.

Les données de Transports Canada n'ont pas suscité de préoccupations relatives à la sécurité routière en ce qui concerne la conduite des véhicules utilitaires dans le Grand Nord, et le ministère est convaincu que la sécurité ne sera pas compromise par le maintien des dispositions spéciales. Et l'industrie et les gouvernements territoriaux se rallient aux changements proposés.

Respect et exécution

Ce sont les gouvernements provinciaux qui sont chargés de faire appliquer le règlement sur les heures de service.

Transports Canada surveillera la mise en œuvre et l'application du *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* par le biais des réunions et des discussions des comités permanents compétents du CCATM, des discussions

with jurisdictions and industry representatives, through periodic reporting and through occasional studies on implementation and consistency as may be undertaken by the Department.

Section 26 of the MVTA requires that the Minister table with Parliament a comprehensive review of the amendments to the Act passed by Parliament in 2001. Proclamation bringing these amendments into force will be January 1, 2006. The review is to occur during the fifth year after coming into force. By this time, the revised hours of service regulations will have been in force in all jurisdictions for a meaningful period of time. Although the MVTA amendments do not directly affect the new Regulations, a concurrent review of the new hours of service rules would be logical and complementary and will be included as part of the comprehensive review.

Contacts

Brian Orrbine
Chief
Motor Carriers
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Transport Canada
330 Sparks Street, Tower C, 8th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: (613) 990-8855
FAX: (613) 990-2913
E-mail: orrbimb@tc.gc.ca

Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Transport Canada
330 Sparks Street, Tower C, 8th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: (613) 998-8616 or 1-800-333-0371
FAX: (613) 990-2913
E-mail: regsclerkcommis@tc.gc.ca

bilatérales avec des représentants des provinces et des territoires et de l'industrie, des rapports réguliers et par des études sur la mise en œuvre et la cohérence que le ministère pourra réaliser de temps à autre.

L'article 26 de la *Loi de 1987 sur les transports routiers* (LTR) prévoit que le ministre doit déposer devant le Parlement un examen exhaustif des modifications apportées à la Loi par le Parlement en 2001. L'entrée en vigueur de ces modifications est prévue le 1^{er} janvier 2006. L'examen doit avoir lieu au cours de la cinquième année suivant l'entrée en vigueur de la Loi. À cette date, le règlement remanié sur les heures de service sera en vigueur dans toutes les administrations depuis un certain temps déjà. Même si les modifications apportées à la LTR ne touchent pas directement le nouveau règlement, un examen parallèle du fonctionnement des nouvelles règles sur les heures de service paraît logique et complémentaire, et fera partie de l'examen exhaustif mentionné plus haut.

Personnes-ressources

Brian Orrbine
Chef
Groupe des transporteurs routiers
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile
Transports Canada
330, rue Sparks, Tour C, 8^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 990-8855
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-2913
Courriel : orrbimb@tc.gc.ca

Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile
Transports Canada
330, rue Sparks, Tour C, 8^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 998-8616 ou 1-800-333-0371
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-2913
Courriel : regsclerkcommis@tc.gc.ca

Registration
SOR/2005-314 October 25, 2005

CANADIAN ENVIRONMENTAL ASSESSMENT ACT

Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Canadian Environmental Assessment Act

P.C. 2005-1821 October 25, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to paragraphs 59(b) and (f)^a of the *Canadian Environmental Assessment Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Canadian Environmental Assessment Act*.

REGULATIONS AMENDING CERTAIN REGULATIONS MADE UNDER THE CANADIAN ENVIRONMENTAL ASSESSMENT ACT

LAW LIST REGULATIONS

1. Paragraph 7.1(a) of Part I of Schedule I to the *Law List Regulations*¹ is replaced by the following:

Item*	Provisions
7.1 (1)	(a) paragraph 5.1(3)(b) in respect of authorizations by the Minister for scientific purposes

2. Paragraph 20(c) of Part II of Schedule I to the English version of the Regulations is repealed.

3. Item 23 of Part II of Schedule I to the English version of the Regulations is amended by adding the following after paragraph (b):

Item*	Provisions
23. (25)	(c) subsection 18(1)

INCLUSION LIST REGULATIONS

4. Section 54 of the schedule to the *Inclusion List Regulations*² is replaced by the following:

54. The deposit, that requires the authorization by the Minister for scientific purposes under paragraph 5.1(3)(b) of the *Migratory Birds Convention Act, 1994*, of

- (a) a substance that is harmful to migratory birds in waters or an area frequented by migratory birds or in a place from which the substance may enter such waters or such an area; or
- (b) a substance in any place if the substance, in combination with one or more substances, results in a substance — in waters

^a S.C. 2003, c. 9, s. 29(2.2)
^b S.C. 1992, c. 37
¹ SOR/94-636
² SOR/94-637

Enregistrement
DORS/2005-314 Le 25 octobre 2005

LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale

C.P. 2005-1821 Le 25 octobre 2005

Sur recommandation du ministre de l'Environnement et en vertu des alinéas 59b) et f)^a de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT CERTAINS RÈGLEMENTS PRIS EN VERTU DE LA LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

RÈGLEMENT SUR LES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES DÉSIGNÉES

1. L'alinéa 1a) de la partie I de l'annexe I du *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées*¹ est remplacé par ce qui suit :

Article*	Dispositions
1. (7.1)	a) alinéa 5.1(3)b) en ce qui concerne l'autorisation du ministre à des fins scientifiques

2. L'alinéa 20c) de la partie II de l'annexe I de la version anglaise du même règlement est abrogé.

3. L'article 23 de la partie II de l'annexe I de la version anglaise du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa b), de ce qui suit :

Item*	Provisions
23. (25)	(c) subsection 18(1)

RÈGLEMENT SUR LA LISTE D'INCLUSION

4. L'article 54 de l'annexe du *Règlement sur la liste d'inclusion*² est remplacé par ce qui suit :

54. L'immersion ou le rejet — qui nécessite l'autorisation du ministre à des fins scientifiques prévue à l'alinéa 5.1(3)b) de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs* :

- a) d'une substance nocive pour les oiseaux migrateurs dans des eaux ou une région fréquentées par ces oiseaux ou en tout autre lieu à partir duquel la substance pourrait pénétrer dans ces eaux ou cette région;

^a L.C. 2003, ch. 9, par. 29(2.2)
^b L.C. 1992, ch. 37
¹ DORS/94-636
² DORS/94-637

or an area frequented by migratory birds or in a place from which it may enter such waters or such an area — that is harmful to migratory birds.

COMING INTO FORCE

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

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

In June 2005 the Governor in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, made regulations amending the *Migratory Birds Regulations* and other regulations in consequence. Those amendments were consequential to the coming into force of Bill C-15, *An Act to amend the Migratory Birds Convention Act, 1994 and the Canadian Environmental Protection Act, 1999* which received royal assent on May 19, 2005. The amending Regulations were registered on June 22 and published in the *Canada Gazette*, Part II, on July 13.

Included in that regulatory package were consequential amendments to the *Law List Regulations* and the *Inclusion List Regulations* made under the *Canadian Environmental Assessment Act*. In both cases, the purpose of the amendments was to replace references to provisions relating to the prohibition of pollution, previously contained in the *Migratory Birds Regulations* (MBR), with references to similar provisions created in the *Migratory Birds Convention Act, 1994* (MBCA) by Bill C-15.

Unfortunately, the amending Regulations contained some inaccuracies with respect to the *Law List Regulations* and the *Inclusion List Regulations*. The present amendments will establish the intended changes.

Law List Regulations

First, the original item in these Regulations referred to a paragraph in the MBR dealing with Ministerial authorization of the deposit of a harmful substance into waters frequented by migratory birds, for scientific purposes. In changing the reference to the MBCA, the June amendment referenced the corresponding clause, that is, subsection 5.1(3). However, the MBCA clause refers to not only Ministerial authorizations for scientific purposes, but also to authorizations under the *Canada Shipping Act* and other (unspecified) Acts of Parliament. The present correction will ensure that the scope of the new reference is consequential in nature and corresponds to what was in the MBR.

b) d'une substance qui, mélangée à une ou plusieurs autres substances, résulte en une substance nocive pour les oiseaux migrateurs dans des eaux ou une région fréquentées par ces oiseaux ou en tout autre lieu à partir duquel la substance nocive pourrait pénétrer dans ces eaux ou cette région.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION**

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Au mois de juin 2005, sur recommandation du ministre de l'Environnement, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les oiseaux migrateurs et d'autres règlements en conséquence*. Ces modifications découlaient de l'entrée en vigueur du projet de loi C-15, *Loi modifiant la Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, qui a reçu la Sanction royale le 19 mai 2005. L'enregistrement du règlement modificatif a été fait le 22 juin et le 13 juillet, on procédait à la publication dans la *Gazette du Canada* Partie II.

Cet ensemble de modifications réglementaires concernait également les modifications corrélatives au *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées* et au *Règlement sur la liste d'inclusion* sous le régime de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*. Dans chacun des cas, les modifications avaient pour but de remplacer les renvois aux dispositions relatives à l'interdiction de polluer du *Règlement sur les oiseaux migrateurs*, par des renvois à des dispositions semblables établies dans la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs* suite aux modifications apportées par le projet de loi C-15.

Malheureusement, le règlement modificateur contenait des imprécisions en ce qui a trait au *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées* et au *Règlement sur la liste d'inclusion*. Les modifications qui suivent sont apportées afin de produire les changements voulus.

Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées

D'abord, une section de ce règlement renvoyait à un paragraphe du *Règlement sur les oiseaux migrateurs* concernant les autorisations ministérielles relatives au rejet d'une substance nocive et ce, pour les besoins de la science, dans des eaux fréquentées par des oiseaux migrateurs. Cette section a été modifiée et renvoi maintenant à la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*, les modifications apportées au mois de juin renvoyant à l'article correspondant soit, au paragraphe 5.1(3). Toutefois, l'article de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs* ne fait pas uniquement référence aux autorisations ministérielles pour les besoins de la science mais aussi aux autorisations en vertu de la *Loi sur la marine marchande* du Canada et de différentes lois du Parlement (non précises). La modification apportée permettra de s'assurer que la

Secondly, in the *Law List Regulations*, items in the English and French versions are arranged separately in alphabetical order, so that corresponding items are numbered differently in the two versions. However, the June amendment in English referred to the same item number as in French, resulting in the repeal of the wrong reference in the English version. Currently proposed amendments would restore that reference and repeal the correct item according to the original intent.

Inclusion List Regulations

In section 54 of these Regulations, the amendment made in June replaced a reference to the MBR with a reference to the MBCA. However, as explained above with regard to the *Law List Regulations*, the amendment created a reference to the entire subsection 5.1(3) of the MBCA instead of to the particular authorization of deposit of a harmful substance into waters frequented by migratory birds for scientific purposes. The amendment would correct that situation in accordance with the original intent.

Alternatives

As these amendments are consequential to other amendments already made, there is no alternative that would serve the same purpose, that is, to establish correct references to the previously amended legislation.

Benefits and Costs

There are no benefits or costs associated with these amendments, as they serve merely to update references to other legislation.

Consultation

Consultation with non-government parties on these amendments was not considered to be necessary, as they are only administrative in nature and do not substantially affect existing regulatory regimes.

Contact

John D. Smith
 Director of Legislative and Regulatory Affairs
 Canadian Environmental Assessment Agency
 Place Bell Canada, 22nd Floor
 160 Elgin Street
 Ottawa, Ontario
 K1A 0H3
 Telephone: (613) 948-1942
 FAX: (613) 957-0897
 E-mail: john.smith@ceaa-acee.gc.ca

portée du nouveau renvoi est une modification corrélative et est conforme à celle qui existait dans le *Règlement sur les oiseaux migrateurs*.

Deuxièmement, les éléments des versions anglaise et française du *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées* sont présentées de façon distincte, en ordre alphabétique, et conséquemment la numérotation des éléments est différente d'une version à l'autre. Les modifications apportées en juin à la version anglaise renvoient toutefois au numéro correspondant au même élément de la version française, ce qui par conséquent abroge les renvois erronés dans la version anglaise. Les modifications proposées permettront de rétablir les renvois et d'abroger les éléments pertinents conformément à ce qui était prévu à l'origine.

Règlement sur la liste d'inclusion

À l'article 54 de ce règlement, une modification apportée en juin remplace un renvoi au *Règlement sur les oiseaux migrateurs* par un renvoi à la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*. Toutefois, tel que nous l'avons expliqué précédemment en ce qui a trait au *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées*, la modification qui a été apportée a fait un renvoi global au paragraphe 5.1(3) de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs* au lieu d'un renvoi à une autorisation particulière de rejeter des substances nocives dans des eaux fréquentées par des oiseaux migrateurs pour les besoins de la science. Les modifications permettront de corriger la situation conformément à ce qui était prévu à l'origine.

Solutions envisagées

Puisque les modifications qui ont été apportées sont le résultat d'autres modifications ayant déjà été faites, il n'y a aucune solution de rechange pouvant répondre au même objectif, c'est-à-dire qui pourrait doter la Loi modifiée précédemment des renvois pertinents.

Avantages et coûts

Ces modifications n'entraîneront aucun coût ni avantage puisqu'elles ont simplement pour but de mettre à jour des renvois concernant différentes lois.

Consultations

Puisque ces modifications sont uniquement de nature administrative et n'entraînent pas de changements importants quant au régime de réglementation actuel, on a estimé qu'il n'y avait pas lieu de consulter les intervenants de l'extérieur du gouvernement à ce sujet.

Personne-ressource

John D. Smith
 Directeur des Affaires législatives et réglementaires
 Agence canadienne d'évaluation environnementale
 Place Bell Canada, 22^e étage
 160, rue Elgin
 Ottawa (Ontario)
 K1A 0H3
 Téléphone : (613) 948-1942
 TÉLÉCOPIEUR : (613) 957-0897
 Courriel : john.smith@acee-ceaa.gc.ca

Registration
SOR/2005-315 October 25, 2005

CUSTOMS TARIFF

Le Groupe Simoneau Inc. Anti-dumping Remission Order

P.C. 2005-1822 October 25, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 115 of the *Customs Tariff*^a, hereby makes the annexed *Le Groupe Simoneau Inc. Anti-dumping Remission Order*.

LE GROUPE SIMONEAU INC. ANTI-DUMPING REMISSION ORDER

REMISSION

1. Subject to section 2, remission is hereby granted of the anti-dumping duties paid or payable under the *Special Import Measures Act* on Le Groupe Simoneau Inc.'s February 24, 2005, importation of two hot-rolled carbon steel plates of Ukrainian origin (entry numbers 12997603299010 and 12997645080722), having the ASTM A516 grade 70 specification and conforming to NACE MR 0103 2003.

CONDITIONS

2. Remission is granted on condition that
- (a) a claim for remission is made to the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness within two years after the date on which this Order comes into force; and
 - (b) the importer provides the Canada Border Services Agency with any evidence or information that demonstrates that the importer is entitled to anti-dumping duties under this Order.

COMING INTO FORCE

3. **This Order comes into force on the day on which it is registered.**

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Description

The remission Order would remit \$9,817.11 in anti-dumping duties assessed to Le Groupe Simoneau Inc.'s February 24, 2005, importation of two hot-rolled carbon steel plates originating in Ukraine, having the ASTM A516 grade 70 specification and conforming to NACE MR 0103 2003.

Enregistrement
DORS/2005-315 Le 25 octobre 2005

TARIF DES DOUANES

Décret de remise des droits antidumping visant Le Groupe Simoneau Inc.

C.P. 2005-1822 Le 25 octobre 2005

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 115 du *Tarif des douanes*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret de remise des droits antidumping visant Le Groupe Simoneau Inc.*, ci-après.

DÉCRET DE REMISE DES DROITS ANTIDUMPING VISANT LE GROUPE SIMONEAU INC.

REMISE

1. Sous réserve de l'article 2, remise est accordée par les présentes des droits antidumping payés ou payables en vertu de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* par Le Groupe Simoneau Inc. à l'égard de deux tôles d'acier laminées à chaud d'origine ukrainienne (numéros d'entrée 12997603299010 et 12997645080722), ayant la spécification ASTM A516 grade 70 et se conformant à la norme NACE MR 0103 2003, importées le 24 février 2005.

CONDITIONS

2. La remise est accordée aux conditions suivantes :
- a) une demande de remise est présentée au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile dans les deux ans suivant la date de mise en vigueur du décret;
 - b) l'importateur fournit à l'Agence des services frontaliers du Canada tout justificatif ou renseignement établissant qu'il a droit aux droits antidumping visés par ce décret.

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. **Le présent décret entre en vigueur le jour de son enregistrement.**

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)

Description

Le décret se traduirait par la remise de droits antidumping s'élevant à 9 817,11 \$, imposés à Le Groupe Simoneau Inc. à l'égard de deux tôles d'acier laminées à chaud d'origine ukrainienne, ayant la spécification ASTM A516 grade 70 et se conformant à la norme NACE MR 0103 2003, importées le 24 février 2005.

^a S.C. 1997, c. 36

^a L.C. 1997, ch. 36

Alternatives

There is no practical alternative to the remission of anti-dumping duties in this instance.

Benefits and Costs

Due to domestic unavailability, two hot-rolled carbon steel plates originating in Ukraine were imported by Le Groupe Simoneau Inc. from a U.S. based distribution warehouse on February 24, 2005. These importations were subject to an anti-dumping duty rate of 82%, which represent a total amount of duty of \$9,817.11.

Le Groupe Simoneau Inc. is an industrial boiler and custom metal manufacturer, located in Boucherville, Quebec. The material imported was used in the fabrication of a pressure vessel meant for Ultramar's St-Romuald refinery (QC).

Given the circumstances of this case, i.e., one time importation, absence of domestic supply at that time, and support from domestic steel producers, remission of the anti-dumping duties will not undermine the protective effect of the anti-dumping order that was covering this product (the order was rescinded by the Canadian International Trade Tribunal on June 27, 2005). Further, given the high levels of anti-dumping duties, the remission removes an unnecessary economic burden on Le Groupe Simoneau Inc.

Consultation

Consultations were conducted with the Canada Border Services Agency, Industry Canada and International Trade Canada, as well as with the two Canadian steel plate producers, Algoma Steel Inc. and IPSCO Inc., who all expressed no objection to the remission.

Compliance and Enforcement

Le Groupe Simoneau Inc.'s application for the remission of anti-dumping duties will be subject to verification by the Canada Border Services Agency to ensure that all conditions, to which the remission is subject, are satisfied.

Contact

Maxime Lavoie
International Trade Policy Division
Department of Finance
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: (613) 947-5870

Solutions envisagées

Aucune autre solution pratique qu'une remise des droits anti-dumping perçus ne s'offre dans ce cas-ci.

Avantages et coûts

Étant donné l'indisponibilité du produit au niveau des sources nationales, deux tôles d'acier laminées à chaud d'origine ukrainienne ont été importés d'un distributeur situé aux États-Unis par Le Groupe Simoneau Inc., le 24 février 2005. Ces importations furent frappées de droits antidumping au taux de 82 %, ce qui représente un montant total de droits équivalant à 9 817,11 \$.

Le Groupe Simoneau Inc. est un manufacturier de chaudières industrielles et de produits métalliques sur mesure situé à Boucherville, Québec. Les matériaux importés ont été utilisés dans la fabrication d'un récipient sous pression commandé par Ultramar pour sa raffinerie de St-Romuald (QC).

Compte tenu de la situation – importation ponctuelle, absence de source d'approvisionnement au pays – ainsi que de l'appui des producteurs d'acier canadiens, la mesure de remise des droits antidumping ne conduira pas à un étiolement de la protection qui était associée à l'imposition de droits antidumping sur les importations de ce produit (l'ordonnance a été annulée par le Tribunal canadien du commerce extérieur le 27 juin 2005). En outre, en raison du niveau élevé de droits antidumping, la remise empêchera que Le Groupe Simoneau Inc. ne soit inutilement pénalisé par la situation.

Consultations

Des consultations ont été menées auprès de l'Agence des services frontaliers du Canada, Industrie Canada et Commerce international Canada, en plus de celles menées auprès des deux producteurs canadiens de tôle d'acier, Algoma Steel Inc. et IPSCO Inc. Tous ont exprimé qu'ils ne s'objecteraient pas à la mesure de remise.

Respect et exécution

La demande de remise de droits antidumping que présentera Le Groupe Simoneau Inc. sera vérifiée par l'Agence des services frontaliers du Canada en vue de garantir que toutes les conditions applicables sont réunies.

Personne-ressource

Maxime Lavoie
Division de la politique commerciale internationale
Ministère des Finances
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : (613) 947-5870

Registration
SOR/2005-316 October 25, 2005

FOOD AND DRUGS ACT

Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1170 — Food Additives)

P.C. 2005-1825 October 25, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to subsection 30(1)^a of the *Food and Drugs Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1170 — Food Additives)*.

REGULATIONS AMENDING THE FOOD AND DRUG REGULATIONS (1170 — FOOD ADDITIVES)

AMENDMENTS

1. (1) The portion of subitem S.15A(3) of Table IV to section B.16.100 of the *Food and Drug Regulations*¹ in column III is replaced by the following:

Column III	
Item No.	Maximum Level of Use
S.15A	(3) 0.2% of the finished product

(2) Item S.15A of Table IV to section B.16.100 of the Regulations is amended by adding the following after subitem (7) in columns II and III:

	Column II	Column III
Item No.	Permitted in or Upon	Maximum Level of Use
S.15A	(8) Salad dressing; French dressing	(8) 0.4% of the finished product
	(9) Soups	(9) 0.2% of the finished product

2. Table VIII to section B.16.100 of the French version of the Regulations is amended in column III by replacing the word “Poudrer” with the expression “Agent de saupoudrage” in the following provisions:

- (a) item M.1; and
- (b) subitem M.3(2).

3. Item T.1 of Table VIII to section B.16.100 of the Regulations is amended by adding the following after subitem (2) in columns II to IV:

	Column II	Column III	Column IV
Item No.	Permitted in or Upon	Purpose of Use	Maximum Level of Use
T.1	(3) Chewing gum	(3) Dusting agent	(3) Good Manufacturing Practice

Enregistrement
DORS/2005-316 Le 25 octobre 2005

LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES

Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1170 — additif alimentaire)

C.P. 2005-1825 Le 25 octobre 2005

Sur recommandation du ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 30(1)^a de la *Loi sur les aliments et drogues*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1170 — additifs alimentaires)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES ALIMENTS ET DROGUES (1170 — ADDITIFS ALIMENTAIRES)

MODIFICATIONS

1. (1) Le passage du paragraphe S.15A(3) du tableau IV de l'article B.16.100 du *Règlement sur les aliments et drogues*¹ figurant dans la colonne III est remplacé par ce qui suit :

Colonne III	
Article	Limites de tolérance
S.15A	(3) 0,2 % du produit fini

(2) L'article S.15A du tableau IV de l'article B.16.100 du même règlement est modifié par adjonction dans les colonnes II et III, après le paragraphe (7), de ce qui suit :

	Colonne II	Colonne III
Article	Permis dans ou sur	Limites de tolérance
S.15A	(8) Sauce à salade; sauce vinaigrette	(8) 0,4 % du produit fini
	(9) Soupes	(9) 0,2 % du produit fini

2. Dans les passages ci-après du tableau VIII de l'article B.16.100 de la version française du même règlement figurant dans la colonne III, « Poudrer » est remplacé par « Agent de saupoudrage » :

- a) l'article M.1;
- b) le paragraphe M.3(2).

3. L'article T.1 du tableau VIII de l'article B.16.100 du même règlement est modifié par adjonction, dans les colonnes II à IV, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

	Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Permis dans ou sur	But de l'emploi	Limites de tolérance
T.1	(3) Gomme à mâcher	(3) Agent de saupoudrage	(3) Bonnes pratiques industrielles

^a S.C. 1999, c. 33, s. 347
¹ C.R.C., c. 870

^a L.C. 1999, ch. 33, art. 347
¹ C.R.C., ch. 870

4. The portion of item S.2 of Part I of Table XI to section B.16.100 of the Regulations in columns II and III is replaced by the following:

	Column II	Column III
Item No.	Permitted in or Upon	Maximum Level of Use
S.2	(1) Same foods as listed for Erythorbic Acid	(1) Same levels as prescribed for Erythorbic Acid
	(2) Canned clams	(2) 350 p.p.m.

5. The portion of item C.1 of Part III of Table XI to section B.16.100 of the Regulations in columns II and III is replaced by the following:

	Column II	Column III
Item No.	Permitted in or Upon	Maximum Level of Use
C.1	(1) Same foods as listed for Propionic Acid	(1) 2,000 p.p.m. calculated as Propionic Acid
	(2) Soft flour tortillas	(2) 4,000 p.p.m.

6. The portion of item P.1 of Part III of Table XI to section B.16.100 of the Regulations in columns II and III is replaced by the following:

	Column II	Column III
Item No.	Permitted in or Upon	Maximum Level of Use
P.1	(1) Same foods as listed for Sorbic Acid	(1) Same maximum levels of use as listed for Sorbic Acid
	(2) Soft flour tortillas	(2) 5,000 p.p.m.

7. Item C.2 of Table XII to section B.16.100 of the Regulations is amended by adding the following after subitem (11) in columns II and III:

	Column II	Column III
Item No.	Permitted in or Upon	Maximum Level of Use
C.2	(12) Pasteurized <i>sous-vide</i> potatoes	(12) 100 p.p.m., singly or in combination with disodium EDTA, calculated as anhydrous disodium EDTA

8. Item D.1 of Table XII to section B.16.100 of the Regulations is amended by adding the following after subitem (4) in columns II and III:

	Column II	Column III
Item No.	Permitted in or Upon	Maximum Level of Use
D.1	(5) Aqueous suspensions of colour lake preparations for use in coating confectionery tablets	(5) 1% of the colour preparation
	(6) Pasteurized <i>sous-vide</i> potatoes	(6) 100 p.p.m., singly or in combination with calcium disodium EDTA, calculated as anhydrous disodium EDTA

4. Le passage de l'article S.2 de la partie I du tableau XI de l'article B.16.100 du même règlement figurant dans les colonnes II et III est remplacé par ce qui suit :

	Colonne II	Colonne III
Article	Permis dans ou sur	Limites de tolérance
S.2	(1) Mêmes aliments que pour l'acide érythorbique	(1) Mêmes limites de tolérance que pour l'acide érythorbique
	(2) Clams en conserve	(2) 350 p.p.m.

5. Le passage de l'article C.1 de la partie III du tableau XI de l'article B.16.100 du même règlement figurant dans les colonnes II et III est remplacé par ce qui suit :

	Colonne II	Colonne III
Article	Permis dans ou sur	Limites de tolérance
C.1	(1) Mêmes aliments que pour l'acide propionique	(1) 2 000 p.p.m. calculé sous forme d'acide propionique
	(2) Tortillas molles	(2) 4 000 p.p.m.

6. Le passage de l'article P.1 de la partie III du tableau XI de l'article B.16.100 du même règlement figurant dans les colonnes II et III est remplacé par ce qui suit :

	Colonne II	Colonne III
Article	Permis dans ou sur	Limites de tolérance
P.1	(1) Mêmes aliments que pour l'acide sorbique	(1) Mêmes limites de tolérance que pour l'acide sorbique
	(2) Tortillas molles	(2) 5 000 p.p.m.

7. L'article C.2 du tableau XII de l'article B.16.100 du même règlement est modifié par adjonction, dans les colonnes II et III, après le paragraphe (11), de ce qui suit :

	Colonne II	Colonne III
Article	Permis dans ou sur	Limites de tolérance
C.2	(12) Pommes de terre pasteurisées sous vide	(12) 100 p.p.m., seul ou en association avec l'EDTA disodique, calculé sous forme d'EDTA disodique anhydre

8. L'article D.1 du tableau XII de l'article B.16.100 du même règlement est modifié par adjonction, dans les colonnes II et III, après le paragraphe (4), de ce qui suit :

	Colonne II	Colonne III
Article	Permis dans ou sur	Limites de tolérance
D.1	(5) Préparation de colorant laque en suspension aqueuse pour utilisation dans l'enrobage de tablettes de confiseries	(5) 1 % de la préparation de colorant
	(6) Pommes de terre pasteurisées sous vide	(6) 100 p.p.m., seul ou en association avec l'EDTA de calcium disodique, calculé sous forme d'EDTA disodique anhydre

9. The portion of subitem S.1(1) of Table XII to section B.16.100 of the Regulations in column III is replaced by the following:

Column III	
Item No.	Maximum Level of Use
S.1	(1) Used singly or in combination with sodium hexametaphosphate or sodium tripolyphosphate, or both, total added phosphate not to exceed 0.5% calculated as sodium phosphate, dibasic

10. The portion of subitem S.3(1) of Table XII to section B.16.100 of the Regulations in column III is replaced by the following:

Column III	
Item No.	Maximum Level of Use
S.3	(1) Used singly or in combination with sodium acid pyrophosphate or sodium tripolyphosphate, or both, total added phosphate not to exceed 0.5% calculated as sodium phosphate, dibasic

11. Item S.7 of Table XII to section B.16.100 of the Regulations is amended by adding the following after subitem (5) in columns II and III:

	Column II	Column III
Item No.	Permitted in or Upon	Maximum Level of Use
S.7	(6) Canned seafoods	(6) Used singly or in combination with sodium acid pyrophosphate or sodium hexametaphosphate, or both, total added phosphate not to exceed 0.5% calculated as sodium phosphate, dibasic

12. (1) Paragraph B.21.006(f) of the Regulations is replaced by the following:

(f) in the case of canned seafoods, contain sodium acid pyrophosphate, sodium hexametaphosphate or sodium tripolyphosphate, singly, or in combination, at a maximum level of total added phosphate not to exceed 0.5%, calculated as sodium phosphate, dibasic;

(2) Section B.21.006 of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (p), by adding the word “and” at the end of paragraph (q) and by adding the following after paragraph (q):

(r) in the case of canned clams, contain sodium erythorbate at a level of use not exceeding 350 parts per million.

COMING INTO FORCE

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

9. Le passage du paragraphe S.1(1) du tableau XII de l'article B.16.100 du même règlement figurant dans la colonne III est remplacé par ce qui suit :

Colonne III	
Article	Limites de tolérance
S.1	(1) Si employé seul ou en association avec le hexamétaphosphate de sodium ou le tripolyphosphate de sodium, ou les deux, la quantité totale de phosphate ajouté, calculé sous forme de phosphate dibasique de sodium, ne doit pas dépasser 0,5 %

10. Le passage du paragraphe S.3(1) du tableau XII de l'article B.16.100 du même règlement figurant dans la colonne III est remplacé par ce qui suit :

Colonne III	
Article	Limites de tolérance
S.3	(1) Si employé seul ou en association avec le pyrophosphate acide de sodium ou le tripolyphosphate de sodium, ou les deux, la quantité totale de phosphate ajouté, calculé sous forme de phosphate dibasique de sodium, ne doit pas dépasser 0,5 %

11. L'article S.7 du tableau XII de l'article B.16.100 du même règlement est modifié par adjonction, dans les colonnes II et III, après le paragraphe (5), de ce qui suit :

	Colonne II	Colonne III
Article	Permis dans ou sur	Limites de tolérance
S.7	(6) Fruits de mer en conserve	(6) Si employé seul ou en association avec le pyrophosphate acide de sodium ou le hexamétaphosphate de sodium, ou les deux, la quantité totale de phosphate ajouté, calculé sous forme de phosphate dibasique de sodium, ne doit pas dépasser 0,5 %

12. (1) L'alinéa B.21.006(f) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

f) dans le cas des fruits de mer en conserve, contenir de l'hexamétaphosphate de sodium, du pyrophosphate acide de sodium ou du tripolyphosphate de sodium, seul ou en association, la quantité totale de phosphate ajouté, calculé sous forme de phosphate dibasique de sodium, ne devant pas dépasser 0,5 %;

(2) L'article B.21.006 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa q), de ce qui suit :

r) dans le cas des clams en conserve, contenir de l'érythorbate de sodium en une quantité n'excédant pas la limite de tolérance de 350 parties par million.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Regulations.)***Description**

Provision currently exists in the *Food and Drug Regulations* for the use of various food additives in a wide variety of foods. Health Canada has received submissions to request amendments to the Regulations to permit new uses of the following food additives that are already listed in the Tables to Division 16 of Part B of these Regulations:

- disodium ethylene-diamine-tetraacetate (EDTA) to stabilize the viscosity of aqueous suspensions of colour lake pigments for use in coating confectionery tablets at a maximum level of use of 1 per cent of the colour preparation;
- disodium EDTA and calcium disodium EDTA in pasteurized *sous-vide* potatoes to stabilize the colour of the potatoes at a maximum level of use of 100 parts per million (p.p.m.), singly or in combination;
- sodium stearoyl-2-lactylate as an emulsifying agent in puddings and pudding mixes, salad dressings, French dressing, and soups at maximum levels of use of 0.2 per cent, 0.4 per cent and 0.2 per cent of the finished product, respectively;
- sodium erythorbate and sodium tripolyphosphate in canned clams, the first substance to stabilize the colour and the second one to tenderize the products, at maximum levels of use of 350 p.p.m. and 5,000 p.p.m., respectively;
- sodium tripolyphosphate as a sequestering agent in canned whelks at a maximum level of use of 0.5 per cent, calculated as sodium phosphate, dibasic, when used singly or in combination with sodium acid pyrophosphate or sodium hexametaphosphate, or both;
- to increase the levels of use of potassium sorbate and calcium propionate in soft flour tortillas in order to extend the durable life of these foods without the use of special packaging materials; their respective levels of use are increased from 1,000 p.p.m. and 2,000 p.p.m. to 5,000 p.p.m. and 4,000 p.p.m.;
- talc as a dusting agent in the manufacture of chewing gum at a maximum level of use consistent with good manufacturing practice.

Evaluation of available data supports the safety and effectiveness of these food additives in the specific uses described above. These amendments to the Regulations permit the use of the above noted additives in the specified foods at the prescribed maximum levels of use. In addition, because the data demonstrated the safety of the use of sodium tripolyphosphate in all canned seafoods, the use of this sequestering agent in all canned seafoods is allowed.

Alternatives

Under the *Food and Drug Regulations*, provision for new uses of an approved food additive can only be accommodated by regulatory amendment. Maintaining the status quo was rejected as this would preclude the use of food additives which have been shown to be both safe and effective.

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)***Description**

Il existe actuellement des dispositions dans le *Règlement sur les aliments et drogues* autorisant l'usage de divers additifs alimentaires dans une grande variété de produits alimentaires. Santé Canada a reçu des demandes pour modifier le règlement afin de permettre de nouvelles utilisations pour les additifs alimentaires suivants déjà inscrits aux tableaux du titre 16 de la partie B de ce règlement :

- le versenate (éthylènediaminetétracétate (EDTA)) disodique comme agent stabilisant de la viscosité dans les pigments de colorant laque en suspension aqueuse utilisés dans l'enrobage de tablettes de confiseries à une limite de tolérance de 1 pour cent de la préparation de colorant;
- l'EDTA de calcium disodique et de l'EDTA disodique comme agents stabilisants de la couleur dans les pommes de terre pasteurisées sous vide à une limite de tolérance de 100 parties par million (p.p.m.), employés seuls ou en combinaison;
- le stéaroyl-2-lactylate de sodium comme agent émulsifiant dans les poudings et mélanges à poudings, les sauces à salade, la sauce vinaigrette, et les soupes à des limites de tolérance respectives de 0,2 pour cent, 0,4 pour cent et 0,2 pour cent du produit fini;
- l'érythorbate de sodium comme agent stabilisant de la couleur et le tripolyphosphate de sodium comme agent attendrisseur dans les clams en conserve à des limites de tolérance respectives de 350 p.p.m. et 5 000 p.p.m.;
- le tripolyphosphate de sodium comme agent séquestrant dans les buccins en conserve à une limite de tolérance de 0,5 pour cent, calculé sous forme de phosphate dibasique de sodium, qu'il soit employé seul ou en combinaison avec le pyrophosphate acide de sodium ou le hexamétaphosphate de sodium, ou les deux;
- une augmentation des niveaux d'utilisation du sorbate de potassium et du propionate de calcium dans les tortillas molles afin de prolonger la durée de conservation de ces aliments sans avoir recours à un matériau d'emballage spécial; leurs limites de tolérance respectives passent de 1 000 p.p.m. et 2 000 p.p.m. à 5 000 p.p.m. et 4 000 p.p.m.;
- le talc comme agent de saupoudrage dans la fabrication de la gomme à mâcher à une limite de tolérance conforme aux « bonnes pratiques industrielles ».

L'évaluation des données disponibles confirme l'innocuité et l'efficacité de l'usage de ces additifs alimentaires pour les utilisations sus-mentionnées. Ces modifications au règlement permettent l'utilisation des additifs décrits précédemment dans les aliments spécifiés, aux limites de tolérance prescrites. De plus, puisque les données démontrent l'innocuité de l'utilisation du tripolyphosphate dans tous les fruits de mer en conserve, l'utilisation de cet agent séquestrant est permis dans tous les fruits de mer en conserve.

Solutions envisagées

Dans le cadre du *Règlement sur les aliments et drogues*, de nouvelles utilisations d'un additif alimentaire approuvé ne peuvent être autorisées que par voie de modification du règlement. Le maintien du statu quo a été rejeté étant donné qu'il empêcherait l'utilisation d'additifs alimentaires qui se sont avérés sans danger et efficaces.

Benefits and Costs

These regulatory amendments will benefit the consumers through greater availability of quality food products in the Canadian marketplace. They will also benefit the industry by allowing more efficient and improved manufacturing conditions.

There is no anticipated increase in cost to government from the administration of these amendments to the Regulations. Furthermore, compliance costs incurred by manufacturers are not considered to be a factor as the use of these food additives by manufacturers is optional.

Consultation

Because of the proprietary nature of submissions which deal with food additives, consultation on proposed amendments is not usually carried out prior to pre-publication in the *Canada Gazette*, Part I. Nevertheless, the use of sodium erythorbate in canned clams and sodium tripolyphosphate in canned seafoods, including canned clams and canned whelks which are standardized food products under section B.21.006 of the Regulations, was the subject of a targeted consultation conducted prior to pre-publication in the *Canada Gazette*, Part I, with the sectors that may be impacted by the proposed amendments. Hence, the Canadian Food Inspection Agency and the Fisheries Council of Canada were consulted and expressed their support for the proposed amendments.

Interim Marketing Authorizations (IMAs) were issued to permit the immediate use of these food additives, as indicated above, while the regulatory process was undertaken to formally amend the Regulations. These IMAs were published in the *Canada Gazette*, Part I, as follows:

- on August 28, 1999, for sodium erythorbate and sodium tripolyphosphate in canned clams, calcium disodium EDTA and disodium EDTA in pasteurized *sous-vide* potatoes, disodium EDTA in aqueous suspensions of colour lake pigments used in coating confectionary tablets, and sodium stearoyl-2-lactylate in salad dressings, French dressing and soups;
- on December 4, 1999, for potassium sorbate and calcium propionate in soft flour tortillas;
- on June 21, 2003, for sodium tripolyphosphate in canned whelks; and
- on August 16, 2003, for sodium stearoyl-2-lactylate in puddings and pudding mixes, and for talc in the manufacture of chewing gum.

These IMAs will be revoked on the date of the coming into force of these amendments to the Regulations.

The proposed amendments were published in the *Canada Gazette*, Part I, on May 15, 2004. Interested parties were invited to provide comments on these proposals. No comments were received.

Compliance and Enforcement

Compliance will be monitored by ongoing domestic and import inspection programs conducted by the Canadian Food Inspection Agency.

Avantages et coûts

Ces modifications réglementaires seront bénéfiques pour les consommateurs car elles permettront d'augmenter la disponibilité des produits de qualité sur le marché canadien. Elles seront également bénéfiques pour l'industrie en améliorant les conditions de fabrication et les rendant plus efficaces.

On ne s'attend pas à ce qu'il en coûte plus cher pour le gouvernement d'appliquer le règlement modifié. De plus, les coûts liés à la mise en conformité de l'industrie n'entrent pas en ligne de compte, puisque l'utilisation de ces additifs alimentaires par les fabricants est facultative.

Consultations

Étant donné que les demandes traitant des additifs alimentaires sont protégées par des droits d'exclusivité, une consultation sur les modifications proposées n'est habituellement pas menée avant la publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I. Néanmoins, l'utilisation de l'érythorbate de sodium dans les clams en conserve et du tripolyphosphate de sodium dans les fruits de mer en conserve, incluant les clams en conserve et les buccins en conserve, qui sont des produits alimentaires normalisés sous l'article B.21.006 du règlement, a fait l'objet d'une consultation ciblée menée avant la publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I auprès de ceux susceptibles d'être affectés par les modifications proposées. Ainsi, l'Agence canadienne d'inspection des aliments et le Conseil canadien des pêches ont été consultés et ont appuyé les modifications proposées.

Des autorisations de mise en marché provisoire (AMP) ont été émises afin de permettre l'utilisation immédiate de ces additifs alimentaires, conformément aux indications ci-dessus, pendant que le processus officiel de modification du règlement suivait son cours. Ces AMP ont été publiées dans la *Gazette du Canada* Partie I de la façon suivante :

- le 28 août 1999 dans le cas de l'érythorbate de sodium et du tripolyphosphate de sodium dans les clams en conserve, de l'EDTA de calcium disodique et de l'EDTA disodique dans les pommes de terre pasteurisées sous vide, de l'EDTA disodique dans les pigments de colorant laque en suspension aqueuse utilisés dans l'enrobage de tablettes de confiseries, et du stéaroyl-2-lactylate de sodium dans les sauces à salade, la sauce vinaigrette, et les soupes;
- le 4 décembre 1999 dans le cas du sorbate de potassium et du propionate de calcium dans les tortillas molles;
- le 21 juin 2003 dans le cas du tripolyphosphate de sodium dans les buccins en conserve;
- le 16 août 2003 dans le cas du stéaroyl-2-lactylate de sodium dans les puddings et mélanges à puddings, et du talc dans la production de la gomme à mâcher.

Ces AMP seront abrogées à la date de l'entrée en vigueur de ces modifications au règlement.

Les modifications proposées ont été publiées dans la *Gazette du Canada* Partie I du 15 mai 2004. Les parties intéressées ont été invitées à présenter leurs observations concernant les propositions. Aucun commentaire n'a été reçu.

Respect et exécution

Le respect des dispositions réglementaires sera assurée dans le cadre des programmes continus d'inspection des denrées alimentaires canadiennes et des importations menés par l'Agence canadienne d'inspection des aliments.

Contact

Ronald Burke
Director
Bureau of Food Regulatory,
International and Interagency Affairs
Health Canada
A.L. 0702C1
Ottawa, Ontario
K1A 0L2
Telephone: (613) 957-1828
FAX: (613) 941-3537
E-mail: sche-ann@hc-sc.gc.ca

Personne-ressource

Ronald Burke
Directeur
Bureau de la réglementation des aliments, des affaires
internationales et interagences
Santé Canada
L.A. 0702C1
Ottawa (Ontario)
K1A 0L2
Téléphone : (613) 957-1828
TÉLÉCOPIEUR : (613) 941-3537
Courriel : sche-ann@hc-sc.gc.ca

Registration
SOR/2005-317 October 25, 2005

EMPLOYMENT INSURANCE ACT

Regulations Amending the Employment Insurance Regulations

RESOLUTION

The Canada Employment Insurance Commission, pursuant to section 109 of the *Employment Insurance Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Employment Insurance Regulations*.

October 3, 2005

P.C. 2005-1826 October 25, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Human Resources and Skills Development and the Treasury Board, pursuant to section 109 of the *Employment Insurance Act*^a, hereby approves the annexed *Regulations Amending the Employment Insurance Regulations*, made by the Canada Employment Insurance Commission.

REGULATIONS AMENDING THE EMPLOYMENT INSURANCE REGULATIONS

AMENDMENTS

1. The *Employment Insurance Regulations*¹ are amended by adding the following after section 77.2:

Pilot Project for Calculating Benefit Rate Based On Claimant's 14 Highest Weeks of Insurable Earnings

77.3 (1) Pilot Project No. 7 is established for the purpose of testing whether paying benefits based on calculating the rate of weekly benefits using the insurable earnings from a claimant's 14 highest weeks of insurable earnings in the qualifying period would encourage claimants to accept all available work.

(2) Pilot Project No. 7 applies in respect of every claimant whose benefit period is established on or after October 30, 2005 and who is ordinarily resident in a region described in Schedule I that is set out in Schedule II.3, other than a claimant in respect of whom the *Employment Insurance (Fishing) Regulations* apply.

(3) For the purposes of Pilot Project No. 7,

- (a) subsections 14(2), (4) and (4.1) of the Act do not apply;
- (b) the reference in subsection 14(3) of the Act to "the rate calculation period" shall be read as a reference to "the qualifying period";
- (c) the references in section 24.1 of these Regulations to "the rate calculation period" shall be read as references to "the qualifying period";
- (d) section 24.2 of these Regulations does not apply;
- (e) the insurable earnings in a claimant's qualifying period shall be the aggregate of

Enregistrement
DORS/2005-317 Le 25 octobre 2005

LOI SUR L'ASSURANCE-EMPLOI

Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi

RÉSOLUTION

En vertu de l'article 109 de la *Loi sur l'assurance-emploi*, la Commission de l'assurance-emploi du Canada prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi*, ci-après.

Le 3 octobre 2005

C.P. 2005-1826 Le 25 octobre 2005

Sur recommandation de la ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences et du Conseil du Trésor, et en vertu de l'article 109 de la *Loi sur l'assurance-emploi*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil agréée le *Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi*, ci-après, pris par la Commission de l'assurance-emploi du Canada.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'ASSURANCE-EMPLOI

MODIFICATIONS

1. Le *Règlement sur l'assurance-emploi*¹ est modifié par adjonction, après l'article 77.2, de ce qui suit :

Projet pilote visant le calcul du taux de prestations selon les quatorze semaines dont la rémunération assurable du prestataire est la plus élevée

77.3 (1) Est établi le projet pilote n° 7 en vue de vérifier si le fait de verser des prestations hebdomadaires calculées selon les quatorze semaines dont la rémunération assurable est la plus élevée dans la période de référence des prestataires encouragerait ceux-ci à accepter tout travail disponible.

(2) Le projet pilote n° 7 vise les prestataires — à l'exception de ceux auxquels s'applique le *Règlement sur l'assurance-emploi (pêche)* — pour lesquels la période de prestations est établie le 30 octobre 2005 ou après cette date et qui résident habituellement dans une région qui figure à l'annexe II.3 et qui est décrite à l'annexe I.

(3) Pour les besoins du projet pilote n° 7 :

- a) les paragraphes 14(2), (4) et (4.1) de la Loi ne s'appliquent pas;
- b) la mention de « période de base », au paragraphe 14(3) de la Loi, vaut mention de « période de référence »;
- c) la mention de « période de base », à l'article 24.1 du même règlement, vaut mention de « période de référence »;
- d) l'article 24.2 du présent règlement ne s'applique pas;
- e) la rémunération assurable du prestataire dans la période de référence est égale au total :
 - (i) de la rémunération assurable calculée seulement sur les quatorze semaines dont la rémunération assurable est la plus

^a S.C. 1996, c. 23

¹ SOR/96-332

^a L.C. 1996, ch. 23

¹ DORS/96-332

(i) the insurable earnings from not more than the 14 highest weeks of insurable earnings in that period, not including any insurable earnings paid or payable to the claimant in the qualifying period under section 24.1, and

(ii) any insurable earnings paid or payable to the claimant in the qualifying period under section 24.1; and

(f) a claimant's weekly insurable earnings shall be determined by dividing the insurable earnings in the claimant's qualifying period, determined in accordance with paragraph (e), by 14.

(4) If a claimant's insurable earnings have been reported on the record of employment by pay period, the Commission shall

(a) allocate the amount of insurable earnings proportionately over the pay period; or

(b) where the claimant or the employer provides evidence of the amount of insurable earnings actually earned by the claimant in any week within the pay period, allocate the amount of insurable earnings proportionately over the other weeks in that pay period.

2. Schedule I to the Regulations is amended by replacing the reference “(Subsection 18(1))” after the heading “SCHEDULE I” with the reference “(Subsections 18(1), 77.2(2) and 77.3(2))”.

3. The Regulations are amended by adding, after Schedule II.2, the schedule set out in the schedule to these Regulations.

COMING INTO FORCE

4. These Regulations come into force on October 30, 2005.

**SCHEDULE
(Section 3)**

**SCHEDULE II.3
(Subsection 77.3(2))**

REGIONS INCLUDED IN PILOT PROJECT NO. 7

Central Quebec
Chicoutimi—Jonquière
Eastern Nova Scotia
Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine
Lower Saint Lawrence and North Shore
Madawaska—Charlotte
Newfoundland/Labrador
North Western Quebec
Northern Alberta
Northern British Columbia
Northern Manitoba
Northern Ontario
Northern Saskatchewan
Northwest Territories
Nunavut
Prince Edward Island
Restigouche—Albert
Southern Coastal British Columbia
St. John's
Sudbury
Trois-Rivières
Western Nova Scotia
Yukon

élevée dans cette même période, à l'exclusion de toute rémunération assurable payée ou due au prestataire dans la période de référence aux termes de l'article 24.1,

(ii) de toute rémunération assurable payée ou due au prestataire dans la période de référence aux termes de l'article 24.1;

f) la rémunération hebdomadaire assurable du prestataire est calculée par division du montant de la rémunération assurable dans la période de référence établie selon l'alinéa e) par 14.

(4) Lorsque, sur un relevé d'emploi, la rémunération assurable du prestataire est déclarée par période de paie, la Commission doit :

a) soit répartir le montant de la rémunération assurable proportionnellement sur toute la période de paie;

b) soit, lorsque le prestataire ou l'employeur fournit une preuve quant au montant réel de la rémunération assurable gagnée au cours d'une semaine donnée dans cette période de paie, répartir le montant de la rémunération assurable proportionnellement sur toutes les autres semaines pendant cette période.

2. La mention « (paragraphe 18(1)) » qui suit le titre « ANNEXE I », à l'annexe I du même règlement, est remplacée par « (paragraphes 18(1), 77.2(2) et 77.3(2)) ».

3. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'annexe II.2, de l'annexe figurant à l'annexe du présent règlement.

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le présent règlement entre en vigueur le 30 octobre 2005.

**ANNEXE
(article 3)**

**ANNEXE II.3
(paragraphe 77.3(2))**

RÉGIONS VISÉES PAR LE PROJET PILOTE N° 7

Bas Saint-Laurent—Côte-Nord
Centre du Québec
Chicoutimi—Jonquière
Est de la Nouvelle-Écosse
Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine
Île-du-Prince-Édouard
Madawaska—Charlotte
Nord de la Colombie-Britannique
Nord de l'Alberta
Nord de l'Ontario
Nord de la Saskatchewan
Nord du Manitoba
Nord-ouest du Québec
Nunavut
Ouest de la Nouvelle-Écosse
Restigouche—Albert
St. John's
Sudbury
Sud côtier de la Colombie-Britannique
Terre-Neuve/Labrador
Territoires du Nord-Ouest
Trois-Rivières
Yukon

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Regulations.)***Description**

The purpose of the regulatory amendment is to put in place a pilot project under section 109 of the *Employment Insurance (EI) Act*, to test whether calculating weekly EI benefits on earnings from the highest 14 weeks of insurable earnings during the last 52 weeks for claimants in selected regions, would remove program features which may be discouraging workers from accepting all available work.

A fundamental objective of the 1996 EI reform was to reinforce the insurance aspects of income benefits by increasing the link between work effort and benefits. Among the many measures introduced was the current benefit rate calculation method, which bases EI benefits on a claimant's total earnings over the last 26 weeks worked and dividing that number by the number of weeks worked or the minimum divisor, whichever is greater.

Since 1996 there has been unprecedented job growth, with about two million net new jobs created and the average annual unemployment rate declining to close to its lowest rate in about 30 years. In addition, the labour force is aging with fewer young people available to replace retiring workers. This situation is leading to concerns, particularly among business leaders, over the potential for labour shortages in some occupations and industries. This means that, more than ever, there is a need to encourage full participation in the labour market.

In addition, a growing number of employers rely on variations of short-term and irregular temporary work arrangements. While once limited to resource-based industries that are often seasonal in nature, increasingly industries in all regions of Canada are adapting their labour force needs to respond to international competition and the realities of the global economy.

The current approach used for EI benefit rate calculation has worked well for many workers, particularly those in "standard" (full-year, full-time) employment. However, it is less responsive to seasonal and non standard work patterns, even with the addition of the small weeks provision introduced in September 2003 (SOR/2003-306), which excludes earnings of \$225 a week or less from the calculation of the weekly benefit. Workers in non-standard employment are often confronted with weeks of work above the small weeks threshold, but well below their peak season earnings – "medium weeks". Since earnings from medium weeks can have the effect of lowering a claimant's weekly benefit level in subsequent claims, there is limited incentive to accept casual employment.

Given the complexity of issues surrounding non-standard and seasonal employment, a pilot project allows the government time to test the proposed improvement to the EI Act's current

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)***Description**

Le but de changement à la réglementation est de mettre en place un projet pilote en vertu de l'article 109 de la *Loi sur l'assurance-emploi*, pour tester si le calcul hebdomadaire des prestations d'assurance-emploi en fonction des 14 meilleures semaines de revenu assurable au cours des 52 semaines dans le cas des prestataires de certaines régions supprimerait les mesures du programme qui pourraient décourager les travailleurs d'accepter le travail disponible.

L'un des principaux objectifs de la réforme de 1996 de l'assurance-emploi était de renforcer les aspects assurance des prestations de revenu en augmentant le lien entre l'effort pour travailler et les prestations. Parmi les nombreuses mesures adoptées se trouvait la méthode de calcul des prestations actuelle, qui établit les prestations de l'assurance-emploi en fonction des revenus hebdomadaires moyens du prestataire pendant les 26 dernières semaines travaillées et en divisant ce nombre par le nombre de semaines travaillées ou par un diviseur minimum, en utilisant le plus grand.

Depuis 1996, on assiste à une croissance sans précédent de l'emploi : environ deux millions de nouveaux emplois ont été créés et le taux de chômage annuel moyen a diminué au point d'atteindre presque son plus bas niveau en 30 ans. De plus, la population active vieillit et moins de jeunes sont disponibles pour remplacer les travailleurs qui prennent leur retraite. Cette situation est préoccupante, particulièrement pour les chefs d'entreprises, quant à une éventuelle pénurie de main-d'œuvre dans certaines professions et industries. Cela signifie que, plus que jamais, il est très important d'encourager la pleine participation au marché du travail.

De plus, un nombre croissant d'employeurs doivent compter sur du travail temporaire, irrégulier et de courte durée. Bien qu'ils étaient limités aux industries du secteur primaire, qui sont souvent de nature saisonnière, de plus en plus d'industries dans toutes les régions du Canada adaptent leurs besoins de main-d'œuvre pour répondre à la concurrence internationale et aux réalités de l'économie globale.

L'approche actuelle utilisée pour le calcul du taux des prestations d'assurance-emploi fonctionne bien pour plusieurs travailleurs, particulièrement pour les emplois « conventionnels » (temps plein, à l'année). Toutefois, elle répond moins bien aux régimes de travail saisonnier et non conventionnels, même avec l'ajout de la disposition sur les petites semaines introduite en septembre 2003 (DORS/2003-306), qui exclut les revenus de 225 \$ et moins par semaine du calcul des revenus hebdomadaires. Les travailleurs ayant un emploi non conventionnel sont souvent confrontés à des semaines légèrement supérieures à la petite semaine, mais inférieurs à leurs revenus de pointe saisonniers – les « semaines moyennes ». Puisque les revenus des semaines moyennes peuvent avoir pour effet de diminuer le niveau de prestations hebdomadaires d'un prestataire lors ses demandes subséquentes, il y a peu d'incitation à accepter des emplois occasionnels.

Étant donné la complexité des problèmes entourant l'emploi non conventionnel et saisonnier, un projet pilote donnera au gouvernement suffisamment de temps pour mettre à l'essai le changement

provisions prior to considering a legislative change and a national application of the measure.

Pilot Project

A new section 77.3 of the EI Regulations will put in place a three-year pilot project to assess the impact on changing the method by which weekly EI benefits are calculated. The Regulation will come into force on October 30, 2005 and will operate across the country in regions with high unemployment (10% or greater) as per Schedule II.3 of the Regulation. The pilot is not applicable to fishing benefits because the benefit rate calculation for fishers is already structured differently to meet their unique work patterns.

Under the pilot project, participants will have their benefits calculated based on the income earned in the 14 weeks of highest insurable earnings during the 52 weeks preceding a claim for benefit or since the beginning of the last claim, whichever is shorter. One effect of the rate calculation methodology adopted in this pilot project is that the maximum divisor that applies in pilot regions will be reduced to 14. This means that while this pilot does not remove the divisor provision per se, it will in effect override the divisor in areas where the regional rate of unemployment would have otherwise resulted in a divisor higher than 14. In addition, the period over which the highest 14 weeks of insurable earnings is determined would increase from the current 26 weeks up to 52 weeks. This will increase clients' opportunities to have their "highest weeks" of work counted in the rate calculation of the weekly benefit rate.

As noted, calculating EI benefits on the highest 14 weeks of insurable earnings is intended to address program measures that may prevent workers from accepting all available work. The pilot aims to ensure that workers, who accept work at a lower rate of pay or for fewer hours per week relative to their regular peak production periods, would not see a reduction in their benefits. This approach is particularly relevant in seasonal economies where there is significant change in the amount of work available throughout the year and as a result, could contribute to helping seasonal workers adjust to structural changes taking place in their regions. Introducing the change as a pilot will also allow the testing of this approach to ensure the most appropriate targeting of the policy response, its effectiveness and to identify any unanticipated behavioural responses.

Example

The following example illustrates how the current EI benefit rate calculation method can affect workers who accept casual employment. The example uses workers A and B, living in a region with a 13.5% unemployment rate and where the divisor is 14. Each earns \$15 per hour:

proposé aux dispositions actuelles de la *Loi sur l'assurance-emploi* avant d'envisager un changement législatif et une mise en application nationale de la mesure.

Projet pilote

Un nouvel article 77.3 du *Règlement sur l'assurance-emploi* visera à mettre en place un projet pilote de trois ans pour évaluer les répercussions du changement apporté à la méthode de calcul des prestations hebdomadaires d'assurance-emploi. Le règlement entrera en vigueur le 30 octobre 2005 et s'appliquera à l'échelle du pays dans les régions à taux de chômage élevé (10 % ou plus) selon l'annexe II.3 du règlement. Le projet pilote n'est pas applicable aux prestations de pêcheur parce que le calcul du taux de prestations de ces derniers est déjà structuré différemment pour correspondre à leur régime de travail unique.

Selon le projet pilote, les participants verront leurs prestations calculées en fonction du revenu gagné dans les 14 semaines de revenus assurables les plus élevés au cours des 52 semaines précédant une demande de prestations ou depuis le début de la dernière période de prestations, selon la première des deux éventualités. Un effet de la méthode de calcul du taux adoptée pour ce projet pilote est que le diviseur maximum qui s'applique aux régions pilotes sera réduit à 14. Cela signifie que bien que ce projet pilote ne supprime pas la disposition du diviseur en soi, il changera le diviseur dans les régions où le taux de chômage régional aurait autrement donné lieu à un diviseur supérieur à 14. De plus, la période durant laquelle on déterminera les 14 meilleures semaines de rémunération assurable passera de 26 semaines actuelles à un maximum de 52 semaines. Ainsi, les clients verront augmenter les possibilités que le calcul de leurs prestations hebdomadaires se fasse en fonction des semaines « les mieux rémunérées ».

Tel qu'indiqué, le calcul des prestations d'assurance-emploi sur les 14 meilleures semaines de revenus assurables est conçu pour tenir compte des mesures du programme qui peuvent empêcher les travailleurs d'accepter tout le travail disponible. De surcroît, le projet pilote vise à s'assurer que les travailleurs, qui acceptent du travail à un taux inférieur ou pour des heures moindres par semaine, comparativement à leurs périodes de production de pointe régulières, ne verraient aucune réduction dans leurs prestations. Cette approche est particulièrement pertinente dans les économies saisonnières où il y a un changement considérable de la quantité de travail disponible tout au long de l'année et, en conséquence, elle pourrait contribuer à aider les travailleurs saisonniers à s'adapter aux changements structurels qui ont lieu dans leur région. L'introduction du changement dans un projet pilote permettra également de tester cette approche pour s'assurer de cibler de manière la plus appropriée possible la réponse à la politique, son efficacité et à identifier toutes réponses comportementales non anticipées.

Exemple

Voici un exemple illustrant comment la méthode actuelle de calcul du taux des prestations d'assurance-emploi peut affecter les travailleurs qui acceptent des emplois occasionnels. L'exemple fait appel aux travailleurs A et B, qui habitent dans une région avec un taux de chômage de 13,5 % et où le diviseur est de 14. Chacun gagne 15 \$ de l'heure :

TABLE 1 – EXAMPLES OF EI BENEFITS AND INCOMES UNDER CURRENT PROVISIONS

	WEEKS OF WORK	HOURS PER WEEK	TOTAL HOURS	EARNINGS FROM WORK	WEEKLY BENEFIT	DURATION	TOTAL EI BENEFITS	TOTAL EARNINGS
A	14	40	560	\$8,400	\$330	26	\$8,580	\$16,980
B	14 ----- 2	40 ----- 16	592	\$8,880	\$305	26	\$7,930	\$16,810

TABLEAU 1 – EXEMPLES DE PRESTATION D'ASSURANCE-EMPLOI ET DES REVENUS SELON LES DISPOSITIONS ACTUELLES

	SEMAINES DE TRAVAIL	HEURES PAR SEMAINE	HEURES TOTALES	REVENUS DU TRAVAIL	PRESTATIONS HEBDOMADAIRES	DURÉE	PRESTATIONS TOTALES DE L'ASSURANCE-EMPLOI	REVENUS TOTAUX
A	14	40	560	8 400 \$	330 \$	26	8 580 \$	16 980 \$
B	14 ----- 2	40 ----- 16	592	8 880 \$	305 \$	26	7 930 \$	16 810 \$

Under this scenario, the worker who accepts the two additional weeks of work would see their EI benefit cheque decline by \$25 per week and their overall income from benefits and work decline by \$163.

As illustrated below, under the pilot project, there is no change in the benefit level for the worker who worked only 14 weeks. However, the worker who accepted the additional two weeks of work would earn \$8,580 in EI benefits plus \$8,880 from employment, bringing total earnings to \$17,460, an increase equivalent to the two weeks of work (\$480).

Dans ce scénario, le travailleur qui accepte les deux semaines additionnelles de travail voit son chèque de prestations d'assurance-emploi diminuer de 25 \$ par semaine et ses revenus totaux des prestations et du travail de 163 \$.

Comme il est indiqué ci-dessous, sous le projet pilote, il n'y a pas de changement dans le niveau de prestation pour le travailleur qui n'a travaillé que 14 semaines. Toutefois, le travailleur qui a accepté les deux semaines additionnelles de travail obtiendrait 8 580 \$ en prestations d'assurance-emploi plus 8 880 \$ provenant de son emploi, amenant le total des revenus à 17 460 \$, une augmentation équivalente aux deux semaines de travail (480 \$).

TABLE 2 – EXAMPLES OF EI BENEFITS AND INCOMES UNDER THE PILOT PROJECT

	WEEKS OF WORK	HOURS PER WEEK	TOTAL HOURS	EARNINGS FROM WORK	WEEKLY BENEFIT	DURATION	TOTAL EI BENEFITS	TOTAL EARNINGS
A	14	40	560	\$8,400	\$330	26	\$8,580	\$16,980
B	14 ----- 2	40 ----- 16	592	\$8,880	\$330	26	\$8,580	\$17,460

TABLEAU 2 – EXEMPLE DES PRESTATIONS D'ASSURANCE-EMPLOI ET DES REVENUS SELON LE PROJET PILOTE

	SEMAINES DE TRAVAIL	HEURES PAR SEMAINE	HEURES TOTALES	REVENUS DU TRAVAIL	PRESTATIONS HEBDOMADAIRES	DURÉE	PRESTATIONS TOTALES DE L'ASSURANCE-EMPLOI	REVENUS TOTAUX
A	14	40	560	8 400 \$	330 \$	26	8 580 \$	16 980 \$
B	14 ----- 2	40 ----- 16	592	8 880 \$	330 \$	26	8 580 \$	17 460 \$

Employer Considerations

This pilot will also test whether the new method of calculation increases availability of labour. As such, the pilot aims to mitigate labour shortages experienced by some employers, particularly in those regions with higher rates of unemployment.

Implementation of the pilot creates the need for additional payroll information from employers in order to calculate EI claims. Specifically, the total earnings from the last 52 weeks will be required rather than the current 26 week rate calculation period. The format of the Record of Employment (ROE) on the Web will be redesigned to capture 53 weeks of earnings from the current ROE which captures 27 weeks of earnings information. Employers will report earnings beyond the EI benefit rate calculation period of 52 weeks for purposes of the pilot or 26 weeks for all other claimants, to allow for non-uniform pay periods that in some cases, extend beyond the allowable rate calculation period.

Considérations pour l'employeur

Ce projet pilote permettra de vérifier si la nouvelle méthode de calcul augmente la disponibilité de main-d'œuvre. Ainsi, il vise à atténuer les pénuries de main-d'œuvre que connaissent certains employeurs, particulièrement dans les régions où le taux de chômage est plus élevé.

La mise en œuvre de ce projet pilote exige des employeurs qu'ils fournissent des renseignements supplémentaires concernant la rémunération afin de pouvoir calculer les demandes d'assurance-emploi. Particulièrement, le revenu total des 52 dernières semaines sera nécessaire plutôt que la période de calcul du taux des 26 semaines actuellement. Le format du relevé d'emploi sur le Web sera remanié 53 semaines de revenu du relevé d'emploi actuel qui saisit 27 semaines d'information sur le revenu. Les employeurs devront fournir des renseignements concernant les revenus au-delà de la période de calcul des prestations d'assurance-emploi de 52 semaines pour les besoins du projet

Employers may also be required to adapt their payroll systems to provide the additional weeks of payroll information. Employers will be able to change their payroll systems to provide the 53 payroll information at their own pace. Moreover, employers with the expanded payroll information systems are likely to receive fewer calls seeking earnings information beyond the current 26 week period.

Alternatives

Changing the EI benefit rate calculation formula would require a legislative amendment to the EI Act. However, given the complexity of the issue and the uncertainty around the behavioural response, it is important to first assess the effectiveness of the measure by means of a pilot project.

Benefits and Costs

The pilot project will enable Human Resources and Skills Development Canada (HRSDC) to test whether a change to the benefit calculation will address employment issues faced by seasonal and non-standard workers. The three-year timeframe will provide HRSDC time to assess whether the measure achieves its objectives and time to evaluate any impacts without putting in place a legislative change.

It is estimated that 212,200 claimants will benefit from this pilot. While the number of affected claimants only represents 11% of the total number of regular claims nationally, it represents 32% of total regular claims in the affected regions. It is estimated these claims will cost a further \$164 million per year in Employment Insurance income benefits.

Consultation

This pilot project is consistent with the Government's October 2004 Speech from the Throne commitment to "review the EI program to ensure that it remains well-suited to the needs of Canada's workforce" and takes into account the many recommendations brought forward concerning changes to the EI program. It is part of the enhancements to EI announced in conjunction with the Budget 2005.

This pilot takes into account recommendations that were brought forward by working groups in New Brunswick and Quebec as well the work of the Standing Committee on Human Resources and the Task Force on Seasonal Work.

HRSDC will continue to work with employers and payroll associations such as the Canadian Payroll Association (CPA) throughout the course of the pilot and will monitor the impact on the business community. In addition, HRSDC will actively engage the employer community to encourage the use of electronic tools such as ROE Web to assist with the transition as well as reduce the burden on the business sector.

The regulatory schedule was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, beginning September 3, 2005, for a period of 15 days. No comments were received during the publication

pilote ou de 26 semaines pour tout autre prestataire, afin d'allouer des périodes de paie non uniformes qui, dans certains cas, peuvent s'étendre au-delà de la période admissible au calcul des prestations.

Les employeurs peuvent également devoir adapter leurs systèmes de paie pour offrir des renseignements de paie sur les semaines additionnelles. Les employeurs pourront changer leurs systèmes de paie pour accepter les renseignements de paie sur 53 semaines, à leur propre rythme; toutefois, les employeurs avec les systèmes de renseignements de paie complets sont susceptibles de recevoir moins d'appels de prestataires d'assurance-emploi qui cherchent des renseignements de revenus au-delà de la période de 26 semaines.

Solutions envisagées

Changer la formule de calcul du taux de prestations de l'assurance-emploi nécessiterait une modification législative à la *Loi sur l'assurance-emploi*. Toutefois, étant donné la complexité du problème et l'incertitude concernant la réponse comportementale, il est important d'évaluer en premier lieu l'efficacité de la mesure par le biais d'un projet pilote.

Avantages et coûts

Le projet pilote permettra à RHDCC de vérifier si un changement au calcul des prestations s'attaquera aux problèmes d'emploi des travailleurs saisonniers et non conventionnels. La période de trois ans donnera le temps à RHDCC d'évaluer si la mesure atteint ses objectifs et le temps d'évaluer tous les impacts sans pour autant opérer un changement législatif.

Il a été estimé que 212 200 prestataires bénéficieraient de ce projet pilote. Bien que le nombre de prestataires touchés ne représente que 11 % du nombre total de demandes régulières au plan national, il représente 32 % des demandes régulières totales dans les régions concernées. On estime que ces demandes coûteront 164 millions de dollars de plus par année en prestations de revenu de l'assurance-emploi.

Consultations

Ce projet pilote est conforme aux engagements pris par le gouvernement dans son discours du Trône d'octobre 2004 qui consiste à « examiner le régime d'assurance-emploi pour s'assurer qu'il répond toujours aux besoins de la population active canadienne » et tient compte des nombreuses recommandations présentées au sujet des changements au programme d'assurance-emploi. Ce projet pilote fait partie des améliorations au programme d'assurance-emploi annoncées dans le budget de 2005.

Ce projet pilote tient compte des recommandations proposées par des groupes de travail du Nouveau-Brunswick et du Québec ainsi que par le Comité permanent des ressources humaines et le groupe de travail sur le travail saisonnier.

RHDCC continuera à travailler avec les employeurs et les associations de paie comme l'Association canadienne de la paie (ACP), au cours du projet pilote et observera les répercussions sur la communauté économique. De plus, RHDCC encouragera davantage les employeurs à utiliser les outils électroniques tel que le RE WEB pour les assister durant la transition afin de les aider à réduire les charges du milieu des affaires.

L'annexe du règlement a été publiée au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 3 septembre 2005 et ce, pendant une période de 15 jours. Aucune observation n'a été reçue pendant la

period. Subsequent to that consultation period, the Employment Insurance Commission gave its final approval to the regulatory schedule.

The proposed Regulations were prepared by the Employment Programs and Design Branch at HRSDC and the Department of Justice.

Compliance and Enforcement

A formal evaluation of the pilot will be undertaken to determine the impact and the effectiveness of this pilot on the EI program and the labour market. Findings will be reported annually in the *EI Monitoring and Assessment Report*.

HRSDC's existing compliance mechanisms will ensure that these provisions are properly implemented.

Contact

Judith Richardson
Senior Policy Advisor
Human Resources and Skills Development
Legislative Policy Analysis
140 Promenade du Portage, 3rd Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0J9
Telephone: (819) 994-4455
FAX: (819) 934-6631

période de publication. À la suite de cette période de consultation, la Commission de l'assurance-emploi a donné son approbation finale à l'annexe.

Le règlement proposé a été rédigé par Politiques et Conception des programmes d'emploi de RHDCC et par le ministère de la Justice.

Respect et exécution

Une évaluation formelle du projet pilote sera entreprise afin de déterminer les répercussions et l'efficacité de ce projet pilote sur le régime d'assurance-emploi et le marché du travail. Les résultats seront diffusés annuellement dans le *Rapport de contrôle et d'évaluation de l'assurance-emploi*.

Les mécanismes de conformité de RHDCC permettront la mise en application adéquate de ces dispositions.

Personne-ressource

Judith Richardson
Conseillère principale des politiques
Ressources humaines et Développement des compétences
Analyse de politique administrative
140, Promenade du Portage, 3^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0J9
Téléphone : (819) 994-4455
TÉLÉCOPIEUR : (819) 934-6631

Registration
SOR/2005-318 October 25, 2005

DIVORCE ACT

Regulations Amending the Central Registry of Divorce Proceedings Regulations

P.C. 2005-1827 October 25, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Justice, pursuant to subsection 26(1) of the *Divorce Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Central Registry of Divorce Proceedings Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE CENTRAL REGISTRY OF DIVORCE PROCEEDINGS REGULATIONS

AMENDMENTS

1. The definition “registration form” in section 2 of the *Central Registry of Divorce Proceedings Regulations*¹ is replaced by the following:

“registration form” means the form entitled “Registration of Divorce Proceeding” set out in the schedule. (*formulaire d’enregistrement*)

2. Subsection 3(2) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(2) A record of pending divorce proceedings in Canada shall be maintained in the central registry and shall consist of the information contained in the registration forms that are received at the central registry.

3. Paragraph 4(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) in respect of the application, complete Part 1 of the registration form and send it to the central registry by mail or electronic means.

4. (1) The portion of subsection 5(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

5. (1) On receipt of Part 1 of a registration form sent pursuant to section 4, an officer of the central registry shall

(2) Subsection 5(4) of the Regulations is replaced by the following:

(4) A notification referred to in subsections (2) and (3) may be in the form of an endorsement on the relevant registration form, on a separate notice, or in electronic form.

5. Sections 7 and 8 of the Regulations are replaced by the following:

7. Within seven days after the discontinuance of a divorce proceeding or the taking effect of the dismissal or judgment in respect of a divorce proceeding, the appropriate registrar shall complete Part 2 of the registration form and send it to the central registry by mail or electronic means.

Enregistrement
DORS/2005-318 Le 25 octobre 2005

LOI SUR LE DIVORCE

Règlement modifiant le Règlement sur le Bureau d’enregistrement des actions en divorce

C.P. 2005-1827 Le 25 octobre 2005

Sur recommandation du ministre de la Justice et en vertu du paragraphe 26(1) de la *Loi sur le divorce*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur le Bureau d’enregistrement des actions en divorce*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE BUREAU D’ENREGISTREMENT DES ACTIONS EN DIVORCE

MODIFICATIONS

1. La définition de « formulaire d’enregistrement », à l’article 2 du *Règlement sur le Bureau d’enregistrement des actions en divorce*¹, est remplacée par ce qui suit :

« formulaire d’enregistrement » Le formulaire intitulé « Enregistrement d’action en divorce », figurant à l’annexe. (*registration form*)

2. Le paragraphe 3(2) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) A record of pending divorce proceedings in Canada shall be maintained in the central registry and shall consist of the information contained in the registration forms that are received at the central registry.

3. L’alinéa 4b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) remplit, relativement à la demande, la partie 1 du formulaire d’enregistrement et la transmet au Bureau d’enregistrement par la poste ou par voie électronique.

4. (1) Le passage du paragraphe 5(1) du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

5. (1) Sur réception de la partie 1 du formulaire d’enregistrement transmise conformément à l’article 4, le fonctionnaire du Bureau d’enregistrement :

(2) Le paragraphe 5(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) L’avis mentionné aux paragraphes (2) et (3) peut être soit sous forme d’inscription sur le formulaire d’enregistrement, soit un document distinct, soit encore sous forme électronique.

5. Les articles 7 et 8 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

7. Dans les sept jours suivant l’abandon d’une action en divorce ou la prise d’effet du rejet ou du jugement concernant une action en divorce, le greffier du tribunal compétent remplit la partie 2 du formulaire d’enregistrement et la transmet au Bureau d’enregistrement par la poste ou par voie électronique.

^a R.S., c. 3 (2nd Supp.)

¹ SOR/86-600

^a L.R., ch. 3 (2^e suppl.)

¹ DORS/86-600

8. On receipt of Part 2 of a registration form sent pursuant to section 7, an officer of the central registry shall enter the information contained in the registration form into the record that is maintained under subsection 3(2).

6. The schedule to the Regulations is replaced by the schedule set out in the schedule to these Regulations.

TRANSITIONAL PROVISION

7. The form entitled "Registration of Divorce Proceeding Form", which was replaced by section 6, may continue to be used for the purposes of the *Central Registry of Divorce Proceedings Regulations* during the period beginning on the day on which these Regulations come into force and ending on November 30, 2005.

COMING INTO FORCE

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

SCHEDULE
(Section 6)



Government of Canada / Gouvernement du Canada

000001

SCHEDULE
(Section 2)
REGISTRATION OF
DIVORCE
PROCEEDING
(Divorce Act)

8. Sur réception de la partie 2 du formulaire d'enregistrement transmise conformément à l'article 7, le fonctionnaire du Bureau d'enregistrement consigne dans le registre tenu en application du paragraphe 3(2) les renseignements figurant dans le formulaire d'enregistrement.

6. L'annexe du même règlement est remplacée par l'annexe figurant à l'annexe du présent règlement.

DISPOSITION TRANSITOIRE

7. Le formulaire intitulé « Formulaire d'enregistrement d'une action en divorce », qui a été remplacé par l'article 6 du présent règlement, peut continuer à être utilisé pour l'application du Règlement sur le Bureau d'enregistrement des actions en divorce pendant la période commençant à la date d'entrée en vigueur du présent règlement et se terminant le 30 novembre 2005.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

ANNEXE
(article 6)

ANNEXE
(article 2)
ENREGISTREMENT
D'ACTION
EN DIVORCE
(Loi sur le divorce)



PROTECTED WHEN COMPLETED / PROTÉGÉ UNE FOIS REMPLI

PART 1 / PARTIE 1

THIS COPY IS TO BE COMPLETED AND SENT ON THE DAY THE APPLICATION IS FILED TO THE CENTRAL REGISTRY OF DIVORCE PROCEEDINGS, OTTAWA, ONTARIO, K1A 0H8 / À REMPLIR ET À TRANSMETTRE LE JOUR DU DÉPÔT DE LA DEMANDE DE DIVORCE AU BUREAU D'ENREGISTREMENT DES ACTIONS EN DIVORCE, OTTAWA (ONTARIO) K1A 0H8

For Court Use Only / Réservé au tribunal		Court No. Numéro du tribunal	Divorce Registry No. Numéro d'enregistrement
Location where Divorce Proceeding filed Lieu du dépôt de l'action en divorce		<input type="text"/>	<input type="text"/>
Divorce Proceeding transferred from: Action en divorce transférée de :		<input type="text"/>	<input type="text"/>
THE PRESCRIBED FEES ARE: DROITS PRÉVUS :			
<input type="checkbox"/> Attached Annexés	<input type="checkbox"/> Invoiced Quarterly Facturés par trimestre	<input type="checkbox"/> Exempt (Legal Aid) Non-applicables (Aide juridique)	

1. PROVINCE/TERRITORY AND DATE APPLICATION FILED
PROVINCE/TERRITOIRE ET DATE DU DÉPÔT DE LA DEMANDE

Y / A M D / J

2. DATE OF MARRIAGE
DATE DU MARIAGE

Y / A M D / J

<input type="checkbox"/> Applicant / Demandeur	<input type="checkbox"/> Male / Homme	<input type="checkbox"/> Female / Femme
<input type="checkbox"/> Joint Applicant / Demandeur conjoint	<input type="checkbox"/> Other Joint Applicant / Autre demandeur conjoint	<input type="checkbox"/> Male / Homme
	<input type="checkbox"/> Female / Femme	<input type="checkbox"/> Female / Femme

4. Surname (at birth) Nom (à la naissance)	_____	4. Surname (at birth) Nom (à la naissance)	_____
---	-------	---	-------

5. Full given name(s) Prénom(s) au complet:	_____	5. Full given name(s) Prénom(s) au complet	_____
--	-------	---	-------

6. Date of birth Date de naissance	Y / A M D / J	6. Date of birth Date de naissance	Y / A M D / J
---------------------------------------	---------------	---------------------------------------	---------------

7. At the time of this marriage, had he/she previously been married? Au moment de ce mariage, avait-il/elle déjà été marié(e)?	<input type="checkbox"/> Yes / Oui <input type="checkbox"/> No / Non	7. At the time of this marriage, had he/she previously been married? Au moment de ce mariage, avait-il/elle déjà été marié(e)?	<input type="checkbox"/> Yes / Oui <input type="checkbox"/> No / Non
If YES, was he/she Si OUI, était-il/elle	1. <input type="checkbox"/> Widowed Veuf(ve) 2. <input type="checkbox"/> Divorced Divorcé(e)	If YES, was he/she Si OUI, était-il/elle	1. <input type="checkbox"/> Widowed Veuf(ve) 2. <input type="checkbox"/> Divorced Divorcé(e)

8. REASONS FOR MARRIAGE BREAKDOWN FAITS ÉTABLISSANT L'ÉCHEC DU MARIAGE	1. <input type="checkbox"/> Separation for not less than 1 year (indicate date of separation) Séparation d'au moins un an (indiquer la date de la séparation)	Y / A M D / J
	2. <input type="checkbox"/> Adultery Adultère 3. <input type="checkbox"/> Physical cruelty Cruauté physique 4. <input type="checkbox"/> Mental cruelty Cruauté mentale	

SIGNATURE OF COURT OFFICIAL
SIGNATURE DU FONCTIONNAIRE DU TRIBUNAL _____

DATE SIGNED
DATE DE LA SIGNATURE Y / A M D / J

PART 2 / PARTIE 2

THIS FORM IS TO BE COMPLETED AND SENT WITHIN 7 DAYS OF THE DISPOSITION OF THE DIVORCE PROCEEDING TO THE CENTRAL REGISTRY OF DIVORCE PROCEEDINGS, OTTAWA, ONTARIO K1A 0H8
 À REMPLIR ET À TRANSMETTRE DANS LES SEPT JOURS QUI SUIVENT LE PRONONCÉ DU JUGEMENT AU BUREAU D'ENREGISTREMENT DES ACTIONS EN DIVORCE, OTTAWA (ONTARIO) K1A 0H8

9. DATE AND DISPOSITION OF THE DIVORCE PROCEEDING - DATE ET SORT DE L'ACTION EN DIVORCE

1. <input type="checkbox"/> Notice of discontinuance Avis d'abandon	Y / A M D / J _____	3. <input type="checkbox"/> Application dismissed Demande rejetée	Y / A M D / J _____
2. <input type="checkbox"/> Divorce proceeding transferred to Action en divorce transférée à	_____	4. <input type="checkbox"/> Divorce granted Divorce accordé	Y / A M D / J _____

10. COROLLARY RELIEF OBTAINED / OBTENTION DE MESURES ACCESSOIRES

<input type="checkbox"/> Contested / Contestée	<input type="checkbox"/> Uncontested / Non contestée	<input type="checkbox"/> On Consent / Sur consentement
--	--	--

11. PROVINCE OR TERRITORY OF RESIDENCE AT THE TIME OF THE DIVORCE (For US residents indicate "USA"; for any other country indicate "other")
PROVINCE OU TERRITOIRE DE RÉSIDENCE LORS DU DIVORCE (Pour résidents des États-Unis, indiquer «É.U.»; pour tout autre pays, indiquer «autre»)

Applicant or Joint Applicant / Demandeur ou demandeur conjoint _____
 Respondent or Other Joint Applicant / Défendeur ou autre demandeur conjoint _____

12. LEGAL REPRESENTATION FOR APPLICANT OR JOINT APPLICANT
 REPRÉSENTATION PAR AVOCAT POUR DEMANDEUR OU DEMANDEUR CONJOINT

Yes / Oui No / Non

LEGAL REPRESENTATION FOR RESPONDENT OR OTHER JOINT APPLICANT
 REPRÉSENTATION PAR AVOCAT POUR DÉFENDEUR OU AUTRE DEMANDEUR CONJOINT

Yes / Oui No / Non

13. () NUMBER OF CHILDREN OF THE MARRIAGE (Indicate '0' if there are no children of the marriage)
 NOMBRE D'ENFANTS À CHARGE (Indiquer «0» s'il n'y a aucun enfant à charge)

14. CUSTODY ORDER / ORDONNANCE DE GARDE Yes / Oui No / Non

Indicate the principal residence and date of birth of each child included in the order
Indiquer la résidence principale et la date de naissance de chaque enfant visé par l'ordonnance

	Applicant or Joint Applicant Demandeur ou demandeur conjoint	Respondent or Other Joint Applicant Défendeur ou autre demandeur conjoint	Both Les deux	Other Person Autre Personne	Not Stated Non indiqué	Date of Birth Date de naissance		
						Y / A	M	D / J
Child / Enfant 1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Child / Enfant 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Child / Enfant 3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Child / Enfant 4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Child / Enfant 5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Child / Enfant 6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

DECISION-MAKING RESPONSIBILITY FOR THE CHILDREN INCLUDED IN THE ORDER
RESPONSABILITÉ DES DÉCISIONS POUR CHAQUE ENFANT VISÉ PAR L'ORDONNANCE

	Applicant or Joint Applicant Demandeur ou demandeur conjoint	Respondent or Other Joint Applicant Défendeur ou autre demandeur conjoint	Both Les deux	Other Person Autre Personne	Not Stated Non indiqué	Date of Birth Date de naissance		
						Y / A	M	D / J
Child / Enfant 1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Child / Enfant 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Child / Enfant 3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Child / Enfant 4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Child / Enfant 5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Child / Enfant 6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

SIGNATURE OF COURT OFFICIAL / SIGNATURE DU FONCTIONNAIRE DU TRIBUNAL _____

DATE SIGNED / DATE DE LA SIGNATURE _____

JUS 280 (2005/07)

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Regulations Respecting the Establishment and Operation of a Central Registry of Divorce Proceedings in Canada* (CRPD Regulations) (SOR/86-600), made pursuant to section 26 of the *Divorce Act*, have been in force since 1968. The Regulations provide for the establishment and operations of a Central Registry of Divorce Proceedings (CRPD) and also prescribe the Registration of Divorce Proceeding Form (the Form), which must be completed by a court clerk for every divorce application filed pursuant to the Act.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE DE L'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le *Règlement concernant la création et la mise en œuvre d'un bureau d'enregistrement des actions en divorce au Canada* (DORS/86-600) (le règlement sur le BEAD), pris aux termes de l'article 26 de la *Loi sur le divorce*, est en vigueur depuis 1968. Ce règlement prévoit la création et les activités d'un bureau d'enregistrement des actions en divorce. Il prescrit également le formulaire d'enregistrement d'une action en divorce (le formulaire), que doit remplir un greffier de la cour relativement à chaque demande de divorce déposée conformément à la Loi.

The amendment to the CRDP Regulations modifies the Form in three ways. First, it adopts gender neutral terminology by removing reference to terms like “husband” and “wife”. This is a consequential amendment to the *Civil Marriage Act* that came into force on July 20, 2005 which extends equal access to civil marriage to same-sex couples.

The CRDP is responsible for the issuance of clearance certificates in order to establish jurisdiction for a divorce application. Thus, when a divorce application is filed in court, the court sends the Form which identifies the two parties to the divorce application to the CRDP. It is then entered and compared to data stored in the CRDP to detect any duplicates that may have already been received from another court. If duplicates are detected, the courts are advised that one action must be discontinued before the other can proceed. If one is not discontinued, subsection 3(2) of the *Divorce Act* provides that the second petition is deemed to be discontinued and only the first petition filed remains. If there is no duplication detected, the CRDP issues the clearance certificate to the court, which allows it to proceed with the divorce action.

With the passage through Parliament of the *Civil Marriage Act*, which includes consequential amendments to the *Divorce Act*, the CRDP will now also process applications for married same-sex spouses applying for divorce. To allow for this, references to “husband” and “wife” must be removed from the CRDP Form and substituted with gender neutral terminology. To accomplish this, the Regulation, which includes the CRDP Form as a Schedule, needs to be amended.

The second way the amendment modifies the Form is to update the design of the Form to make it more user friendly. For example, the new Form will require less handwritten text and will provide response categories.

Finally, Part 2 of the Form also requires some modifications to improve national data collection and reporting. Statistics Canada reports National Divorce statistics as part of its Vital Statistics series, reporting on such things as incidence of divorce, duration specific divorce rates, and general information on the nature of custody arrangements. This information is part of an ongoing series of data reported nationally, and informs the Canadian public on the extent of different custody arrangements for parents. Part 2 of the Form is completed at the disposition of the divorce, and existing questions require adjustment for data quality purposes, and to maintain reporting for the different genders.

Alternatives

These amendments are the only practical alternatives to the existing terminology in the current Form.

Benefits and Costs

The amendment to the Form will not result in significant costs to the Federal Government. The only costs to be incurred by the Department are the administrative costs associated with printing and distributing of the new Form and Procedures Manual. There will be no additional cost to the Canadian public and any costs to the courts would be negligible.

La modification apportée au règlement sur le BEAD remanie le formulaire de trois façons. Premièrement, il adopte une terminologie neutre en faisant disparaître tout renvoi à des termes comme « mari » et « femme ». Il s'agit d'une modification corrélative à l'obtention de sanction royale de la *Loi sur le mariage civil* le 20 juillet 2005 qui assure aux couples de même sexe un accès égal au mariage civil.

Le Bureau d'enregistrement des actions en divorce (BEAD) est chargé de délivrer des certificats de mise à jour afin d'établir la compétence dans une demande de divorce. Ainsi, lorsqu'une demande de divorce est déposée devant un tribunal, celui-ci envoie au BEAD le formulaire qui identifie les deux parties à cette demande. Ce formulaire est alors saisi et comparé avec les données stockées au BEAD pour vérifier l'existence d'un double provenant d'un autre tribunal. Si on trouve un double, les deux tribunaux sont informés qu'une des actions doit être abandonnée pour que l'autre puisse être instruite. Si aucune des actions n'est abandonnée, conformément au paragraphe 3(2) de la *Loi sur le divorce*, la deuxième action est réputée avoir été abandonnée et seule l'action déposée en premier demeure. Si on ne trouve pas de double, le BEAD délivre un certificat de mise à jour au tribunal qui peut alors instruire l'action en divorce.

Avec l'adoption par le Parlement de la *Loi sur le mariage civil*, qui comprend des modifications corrélatives à la *Loi sur le divorce*, le BEAD s'occupera maintenant aussi des demandes de divorce présentées par les conjoints de même sexe. À cet effet, il lui faut faire disparaître toute mention de « mari » et « femme » du formulaire du BEAD et remplacer ces termes par une terminologie neutre. Pour ce faire, il faut modifier le règlement, qui comprend, en annexe, le formulaire du BEAD.

La modification apporte un deuxième changement au formulaire : il en met à jour la présentation afin de le rendre plus facile à utiliser. Ainsi, il y a moins de renseignements à écrire et il y a des catégories de réponse.

Finalement, la partie 2 du formulaire doit également être retouchée afin d'améliorer la collecte de données nationales et les rapports. Statistique Canada fournit des statistiques nationales sur les divorces dans ses statistiques de l'état civil, signalant certains éléments comme l'incidence des divorces, les taux de divorce selon la durée du mariage et des renseignements généraux sur la nature des ententes de garde. Ces renseignements s'inscrivent dans une série continue de données déclarées à l'échelle nationale et informent la population canadienne sur l'étendue de différentes ententes de garde pour les parents. La partie 2 du formulaire est remplie lors du prononcé du divorce et il faut retoucher les questions qui existent à l'heure actuelle pour assurer la qualité des données et maintenir les rapports relativement aux différents sexes.

Solutions envisagées

Ces modifications sont la seule solution pratique envisagée pour corriger la terminologie que contient le formulaire actuel.

Avantages et coûts

Les modifications du formulaire n'entraîneront pas de coûts importants pour le gouvernement fédéral. Le ministère ne devra absorber que les frais d'administration associés à l'impression et à la distribution du nouveau formulaire et manuel de procédure. Aucun coût supplémentaire ne sera supporté par la population canadienne et ceux que devraient supporter les tribunaux devraient être négligeables.

Benefits to amending the Form include improved data quality and value. Statistics Canada's ability to respond to inquiries about the occurrence of divorce in Canada will increase generally, and divorce rate calculations will improve with the addition of the province of residence at the time the divorce was granted. Increased clarity will bring substantial improvement to national reporting and understanding, including by media, of custody outcomes for parents. This will inform the public and policy makers with a more accurate reflection of outcomes. This information is already collected, but there lacks an application of a consistent response structure. These amendments will maximize the value of this information.

Consultation

The amendments to the Form (Parts 1 and 2) have been discussed and developed in consultation with provincial and territorial partners (the Coordinating Committee of Senior Officials (CCSO) – Family Justice). The Federal, Provincial, Territorial Research Subcommittee of CCSO was also consulted at the preliminary stage on the changes made to Part 2 of the Form.

This Regulation was pre-published for a fifteen day period in the *Canada Gazette*, Part I, on September 3, 2005 and no comments were received. During the pre-publication period, further discussions took place with provincial and territorial partners regarding the practical issue of when court clerks should start using the new form and when courts would have to stop using the current form. It became apparent that a short transition period would be beneficial in order for the changeover to occur smoothly. Therefore, the Regulations will come into force on the day on which they are registered but the old form will continue to be accepted until November 30, 2005 by the CRDP.

Compliance and Enforcement

Compliance with these Regulations is not an issue as they only affect the prescribed CRDP Form which is completed by the court clerk.

Contact

Lise Lafrenière Henrie
Senior Counsel
Coordinator, Family Law Policy Unit
Family, Children and Youth Section
Department of Justice Canada
284 Wellington Street
Ottawa, Ontario
K1A 0H8
Telephone: (613) 957-0059
FAX: (613) 952-9600

Parmi les bénéfices tirés de la modification du formulaire, mentionnons l'amélioration de la qualité et de la valeur des données. La modification permettra de façon générale à Statistique Canada de mieux répondre aux demandes au sujet du nombre de divorces au Canada et, grâce à l'ajout de la province de résidence au moment où le divorce a été accordé, les calculs des taux de divorce devraient être plus exacts. Une plus grande clarté aura pour effet d'améliorer considérablement les rapports à l'échelle nationale et la compréhension, notamment par les médias, des résultats en termes de garde pour les parents. La population et les décideurs auront un portrait plus exact de ces résultats. On recueille déjà ces renseignements, mais une structure de réponse cohérente n'y est pas appliquée. Ces modifications maximiseront la valeur de ces renseignements.

Consultations

Les modifications du formulaire (partie 1 et 2) ont été élaborées par suite de discussions et de consultations avec les partenaires provinciaux et territoriaux (le Comité de coordination des hauts fonctionnaires (CCHF) – Justice familiale). Le sous-comité fédéral-provincial-territorial de la recherche du CCHF a aussi été consulté à l'étape préliminaire relativement aux modifications apportées à la partie 2 du formulaire.

Ce règlement a été publié pour une période de quinze jours dans la *Gazette du Canada* Partie I le 3 septembre 2005 et aucun commentaire n'a été reçu. Au cours de la période suivant la publication, d'autres discussions ont eu lieu avec les partenaires provinciaux et territoriaux au sujet de la question pratique concernant le moment où les greffiers de la cour devraient commencer à utiliser le nouveau formulaires et où les tribunaux cessent d'utiliser le formulaire actuel. Il est devenu évident qu'une courte période de transition serait bénéfique pour que le changement se fasse en douceur. Par conséquent, le règlement entrera en vigueur la journée où il sera enregistré, mais le BEAD continuera d'accepter l'ancien formulaire jusqu'au 30 novembre 2005.

Respect et exécution

Le respect de ce règlement ne cause aucun problème étant donné qu'il ne touche que le formulaire du BEAD que remplit le greffier de la cour.

Personne-ressource

Lise Lafrenière Henrie
Avocate conseil
Coordonnatrice, Unité des politiques en matière de droit de la famille
Section de la famille, des enfants et des adolescents
Ministère de la Justice du Canada
284, rue Wellington
Ottawa (Ontario)
K1A 0H8
Téléphone : (613) 957-0059
TÉLÉCOPIEUR : (613) 952-9600

Registration
SOR/2005-319 October 25, 2005

AERONAUTICS ACT

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts IV and VI)

P.C. 2005-1828 October 25, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 4.9^a of the *Aeronautics Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts IV and VI)*.

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION REGULATIONS (PARTS IV AND VI)

AMENDMENTS

1. Paragraph 401.02(a) of the *Canadian Aviation Regulations*¹ is amended by striking out the word “and” at the end of subparagraph (xiii) and by adding the following after subparagraph (xiv):

(xv) passenger-carrying ratings; and

2. Subsection 401.15(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) The Minister shall maintain a record, in accordance with the personnel licensing standards, of each flight test required for the issuance or renewal of a flight crew permit or licence for an ultra-light aeroplane, aeroplane or helicopter or the endorsement of such a permit or licence with a rating.

3. Paragraphs 401.21(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:

(a) act as pilot-in-command of an ultra-light aeroplane with no other person on board;

(b) act as pilot-in-command of an ultra-light aeroplane with one other person on board if

(i) the holder’s permit is endorsed with a passenger-carrying rating,

(ii) the ultra-light aeroplane has no restrictions against carrying another person, and

(iii) the holder has completed training, including dual instruction and solo flight, on the class of ultra-light aeroplane being operated;

(c) act as pilot-in-command of an ultra-light aeroplane with one other person on board if the other person is a holder of a pilot licence or permit, other than a student pilot permit, that allows them to act as pilot-in-command of an ultra-light aeroplane; or

(d) act as pilot-in-command of an aircraft for the sole purpose of the holder’s flight training or flight test if

Enregistrement
DORS/2005-319 Le 25 octobre 2005

LOI SUR L’AÉRONAUTIQUE

Règlement modifiant le Règlement de l’aviation canadien (Parties IV et VI)

C.P. 2005-1828 Le 25 octobre 2005

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l’article 4.9^a de la *Loi sur l’aéronautique*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de l’aviation canadien (Parties IV et VI)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L’AVIATION CANADIEN (PARTIES IV ET VI)

MODIFICATIONS

1. L’alinéa 401.02a) du Règlement de l’aviation canadien¹ est modifié par adjonction, après le sous-alinéa (xiv), de ce qui suit :

(xv) qualification permettant le transport de passagers;

2. Le paragraphe 401.15(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Le ministre tient, conformément aux normes de délivrance des licences du personnel, un dossier de chaque test en vol qui est exigé en vue de la délivrance ou du renouvellement d’un permis ou d’une licence de membre d’équipage de conduite d’avion ultra-léger, d’avion ou d’hélicoptère ou de l’annotation d’une qualification sur un tel permis ou une telle licence.

3. Les alinéas 401.21a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) agir en qualité de commandant de bord d’un avion ultra-léger à bord duquel il n’y a aucune autre personne;

b) agir en qualité de commandant de bord d’un avion ultra-léger à bord duquel il y a une autre personne si les conditions suivantes sont réunies :

(i) le permis du titulaire est annoté de la qualification permettant le transport de passagers,

(ii) l’avion ultra-léger ne fait l’objet d’aucune restriction concernant le transport d’une autre personne,

(iii) le titulaire a subi la formation, y compris l’instruction en double commande et le vol en solo, pour la classe d’avion ultra-léger utilisée;

c) agir en qualité de commandant de bord d’un avion ultra-léger à bord duquel il y a une autre personne si cette personne est titulaire d’une licence de pilote ou d’un permis de pilote, autre qu’un permis d’élève-pilote, lui permettant d’agir en qualité de commandant de bord d’un avion ultra-léger;

d) agir en qualité de commandant de bord d’un aéronef uniquement pour son entraînement en vol ou son test en vol si les conditions suivantes sont réunies :

^a S.C. 1992, c. 4, s. 7

¹ SOR/96-433

^a L.C. 1992, ch. 4, art. 7

¹ DORS/96-433

- (i) in the case of flight training,
 - (A) it is conducted under the direction and supervision of a flight instructor qualified in accordance with section 425.21 of the personnel licensing standards, and
 - (B) no other person is carried on board, and
- (ii) in the case of a flight test,
 - (A) it is conducted in accordance with section 401.15, and
 - (B) no passenger other than the person referred to in paragraph 401.15(1)(a) is carried on board.

4. Division XVI of Subpart 1 of Part IV of the Regulations is replaced by the following:

DIVISION XVI — PASSENGER-CARRYING RATING —
ULTRA-LIGHT AEROPLANE

Rating

401.55 (1) Subject to subsection (2), the Minister shall endorse a pilot permit — ultra-light aeroplane with a passenger-carrying rating if the applicant for the rating meets the requirements referred to in section 401.06.

(2) Until December 31, 2006, the experience and skill requirements set out in subsections 421.55(2) and (3) of the personnel licensing standards do not apply with respect to a holder of a flight instructor rating — ultra-light aeroplane.

Privileges

401.56 The holder of a pilot permit — ultra-light aeroplane endorsed with a passenger-carrying rating may carry one other person on board an ultra-light aeroplane if it has no restrictions against carrying another person.

[**401.57** to **401.60** reserved]

5. Section 401.88 of the Regulations is replaced by the following:

401.88 The holder of a flight instructor rating — ultra-light aeroplane may

(a) operate an ultra-light aeroplane with one other person on board if the holder has not less than 10 hours of flight time as a pilot of an ultra-light aeroplane with the same control configuration and the flight is conducted for the purpose of providing dual flight instruction for

- (i) the issuance of a pilot permit — ultra-light aeroplane,
- (ii) the endorsement of a pilot permit — ultra-light aeroplane with a passenger-carrying rating, or
- (iii) the endorsement of a pilot permit — ultra-light aeroplane with a flight instructor rating — ultra-light aeroplane;

(b) authorize the holder of a student pilot permit — ultra-light aeroplane to conduct a solo flight in an ultra-light aeroplane;

(c) conduct ground school instruction for the endorsement of a pilot permit — ultra-light aeroplane with a flight instructor rating — ultra-light aeroplane;

(d) certify that an applicant has demonstrated the ability to meet the level of competency specified in the personnel licensing standards for

- (i) the issuance of a pilot permit — ultra-light aeroplane, or
- (ii) the endorsement of a pilot permit — ultra-light aeroplane with a flight instructor rating — ultra-light aeroplane; and

- (i) dans le cas de l'entraînement en vol :
 - (A) l'entraînement est dispensé sous la direction et la surveillance d'un instructeur de vol qui possède les qualifications exigées en vertu de l'article 425.21 des normes de délivrance des licences du personnel,
 - (B) aucune autre personne ne se trouve à bord,
- (ii) dans le cas d'un test en vol :
 - (A) le test est donné conformément à l'article 401.15,
 - (B) aucun passager autre que la personne visée à l'alinéa 401.15(1)a) ne se trouve à bord.

4. La section XVI de la sous-partie 1 de la partie IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

SECTION XVI — QUALIFICATION PERMETTANT LE TRANSPORT
DE PASSAGERS — AVION ULTRA-LÉGER

Qualification

401.55 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le ministre annote une qualification permettant le transport de passagers sur un permis de pilote — avion ultra-léger si le demandeur de la qualification satisfait aux exigences visées à l'article 401.06.

(2) Jusqu'au 31 décembre 2006, les exigences relatives à l'expérience et aux habiletés prévues aux paragraphes 421.55(2) et (3) des normes de délivrance des licences du personnel ne s'appliquent pas au titulaire d'une qualification d'instructeur de vol — avion ultra-léger.

Avantages

401.56 Le titulaire d'un permis de pilote — avion ultra-léger annoté d'une qualification permettant le transport de passagers peut transporter une seule autre personne à bord d'un avion ultra-léger qui ne fait l'objet d'aucune restriction concernant le transport d'une autre personne.

[**401.57** à **401.60** réservés]

5. L'article 401.88 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

401.88 Le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol — avion ultra-léger peut, à la fois :

a) utiliser un avion ultra-léger avec une seule autre personne à bord si le titulaire a accumulé au moins 10 heures de temps de vol en qualité de pilote d'un avion ultra-léger dont les commandes ont la même configuration et si le vol est effectué dans le but de dispenser l'entraînement en double commande en vue :

- (i) de la délivrance d'un permis de pilote — avion ultra-léger,
- (ii) de l'annotation d'une qualification permettant le transport de passagers sur un permis de pilote — avion ultra-léger,
- (iii) de l'annotation d'une qualification d'instructeur de vol — avion ultra-léger sur un permis de pilote — avion ultra-léger;

b) autoriser le titulaire d'un permis d'élève-pilote — avion ultra-léger à effectuer un vol en solo à bord d'un avion ultra-léger;

c) dispenser l'instruction théorique au sol en vue de l'annotation d'une qualification d'instructeur de vol — avion ultra-léger sur un permis de pilote — avion ultra-léger;

d) attester qu'un demandeur a démontré qu'il est en mesure d'atteindre le niveau de compétence précisé dans les normes de

(e) recommend an applicant for a flight test for the issuance of a passenger-carrying rating.

6. Paragraph 406.02(f) of the Regulations is amended by striking out the word “or” at the end of subparagraph (i), by adding the word “or” at the end of subparagraph (ii) and by adding the following after subparagraph (ii):

(iii) a passenger-carrying rating.

7. Subsection 602.29(4) of the Regulations is replaced by the following:

(4) A person may operate

(a) a hang glider with one other person on board if the flight is conducted for the purpose of providing dual flight instruction; or

(b) an ultra-light aeroplane with one other person on board if
(i) the flight is conducted for the purpose of providing dual flight instruction,

(ii) the pilot is a holder of a pilot permit — ultra-light aeroplane endorsed with a passenger-carrying rating and the aeroplane has no restrictions against carrying another person, or

(iii) the other person is a holder of a pilot licence or permit, other than a student pilot permit, that allows them to act as pilot-in-command of an ultra-light aeroplane.

COMING INTO FORCE

8. These Regulations come into force on December 1, 2005.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

General

These *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts IV and VI)* introduce a new rating, the passenger-carrying rating — ultra-light aeroplane. This rating will allow a holder of a pilot permit — ultra-light aeroplane, when the permit is endorsed with the new rating, the privilege of carrying any passenger in an ultra-light aeroplane when that aeroplane has no restrictions against carrying another person. A holder of a pilot permit — ultra-light aeroplane without the new rating will continue to be permitted to carry only a passenger who also holds a pilot licence or a pilot permit, other than a student pilot permit, which allows that passenger to act as pilot-in-command of an ultra-light aeroplane. A new standard is also being introduced to set forth the requirements which must be satisfied by an ultra-light pilot who wishes to obtain the new rating. Additional amendments to existing regulations which are administratively necessary to accompany the introduction of a new rating are included.

délivrance des licences du personnel quant à l'un ou l'autre des points suivants :

(i) la délivrance d'un permis de pilote — avion ultra-léger,

(ii) l'annotation d'une qualification d'instructeur de vol — avion ultra-léger sur un permis de pilote — avion ultra-léger;

e) recommander un demandeur pour un test en vol en vue d'obtenir la qualification permettant le transport de passagers.

6. L'alinéa 406.02(f) du même règlement est modifié par adjonction, après le sous-alinéa (ii), de ce qui suit :

(iii) qualification permettant le transport de passagers.

7. Le paragraphe 602.29(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Il est permis à toute personne d'utiliser :

a) une aile libre avec une seule autre personne à bord lorsque le vol est effectué en vue de dispenser de l'entraînement en double commande;

b) un avion ultra-léger avec une seule autre personne à bord, dans les cas suivants :

(i) le vol est effectué en vue de dispenser de l'entraînement en double commande,

(ii) le pilote est titulaire d'un permis de pilote — avion ultra-léger annoté d'une qualification permettant le transport de passagers et l'avion ultra-léger ne fait l'objet d'aucune restriction concernant le transport d'une autre personne,

(iii) l'autre personne est titulaire d'une licence de pilote ou d'un permis de pilote, autre qu'un permis d'élève-pilote, lui permettant d'agir en qualité de commandant de bord d'un avion ultra-léger.

ENTRÉE EN VIGUEUR

8. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} décembre 2005.

RÉSUMÉ D'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Généralités

Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties IV et VI)* introduit une nouvelle qualification, à savoir celle permettant le transport de passagers à bord d'avions ultra-légers. Grâce à cette qualification, le titulaire d'un permis de pilote — avion ultra-léger sur lequel figurera la nouvelle qualification sera autorisé à transporter tout passager à bord d'un avion ultra-léger, à condition que ce dernier ne comporte aucune restriction quant au transport d'une autre personne. Le titulaire d'un permis de pilote — avion ultra-léger sans cette nouvelle qualification ne sera encore autorisé à transporter, à titre de passager, qu'une personne qui est également titulaire d'une licence ou d'un permis de pilote, autre qu'un permis d'élève-pilote, lui permettant d'agir comme commandant de bord d'un avion ultra-léger. Une nouvelle norme est également introduite afin de préciser les exigences auxquelles devra satisfaire le pilote d'un avion ultra-léger désireux d'obtenir la nouvelle qualification. Sont également incluses d'autres modifications à la réglementation actuelle qui

Those pilots who have earned a pilot permit — recreational — aeroplane, a private pilot licence — aeroplane, a commercial pilot licence — aeroplane or an airline transport pilot licence — aeroplane may carry a passenger in an ultra-light aeroplane if that ultra-light aeroplane is one in which a passenger is allowed. Since, previously, the privileges of a holder of a pilot permit — ultra-light aeroplane did not include carrying a passenger in an ultra-light aeroplane, such a person had to qualify for one of the above documents to be allowed to carry a passenger in the aeroplane in which he or she had the most operating experience. The new rating will allow ultra-light pilots to obtain training to qualify to carry a passenger in an ultra-light aeroplane in the ultra-light operating environment and from instructors who are familiar with the characteristics of these aeroplanes and their operating environments.

Specific

The new Division XVI *Passenger-Carrying Rating — Ultra-light Aeroplane* in Part IV *Personnel Licensing and Training* of the *Canadian Aviation Regulations* (CARs), is comprised of two new sections, 401.55 *Rating* and 401.56 *Privileges*.

Section 401.55 requires the Minister to endorse a pilot permit — ultra-light aeroplane with a passenger-carrying rating if the applicant meets the requirements. The requirements referred to are those set forth in section 401.06 *Issuance and Endorsement of Flight Crew Permits, Licences and Ratings*. This section requires the applicant for any flight crew permit, licence or rating to supply documentation to the Minister that establishes the applicant's citizenship and demonstrates that the applicant meets the requirements in respect of minimum age, medical fitness, knowledge, experience and skill before the permit, licence or rating is granted. A subsection in 401.55 provides that until December 31, 2006 the holder of a flight instructor rating — ultra-light aeroplane shall be considered to have met the skill and experience requirements for the passenger-carrying rating — ultra-light aeroplane without being required to satisfy the requirement for a flight test.

The other new section, 401.56 *Privileges*, sets forth the privileges which will be enjoyed by the holder of a passenger-carrying rating — ultra-light aeroplane. The holder of the rating will be allowed to carry one other person on board an ultra-light aeroplane if that aeroplane has no restrictions against carrying another person.

A corresponding new Division XVI *Passenger-Carrying Rating — Ultra-light Aeroplane* in the *Personnel Licensing and Training Standards* contains a new section 421.55 *Requirements* which details the criteria for medical fitness, experience and skill which an applicant for a passenger-carrying rating — ultra-light aeroplane must satisfy.

The medical fitness criteria for the pilot permit — ultra-light aeroplane require the applicant to meet at least a Category 4

doivent, d'un point de vue administratif, accompagner l'introduction d'une nouvelle qualification.

Les pilotes qui possèdent un permis de pilote de loisir — avion, d'une licence de pilote privé — avion, d'une licence de pilote professionnel — avion ou d'une licence de pilote de ligne — avion peuvent transporter un passager à bord d'un avion ultra-léger si cet appareil fait partie de ceux pour lesquels le transport d'un passager est autorisé. Comme, auparavant, les avantages accordés au titulaire d'un permis de pilote — avion ultra-léger ne prévoyaient pas le transport d'un passager à bord d'un avion ultra-léger, cela signifiait qu'une telle personne devait obtenir l'un des documents mentionnés ci-dessus pour être autorisée à transporter un passager à bord de l'avion pour lequel elle avait le plus d'expérience opérationnelle. La nouvelle qualification va permettre aux pilotes d'ultra-légers de suivre, dans l'environnement opérationnel des ultra-légers et avec des instructeurs connaissant bien les caractéristiques de ces appareils et leurs milieux opérationnels, une formation qui les autorisera à transporter un passager dans un avion ultra-léger.

Détails

À la Partie IV *Délivrance des licences et formation du personnel* du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), la nouvelle section XVI, *Qualification permettant le transport de passagers — avion ultra-léger*, se compose des deux articles 401.55 et 401.56, intitulés respectivement *Qualification* et *Avantages*.

En vertu de l'article 401.55, le ministre est tenu d'annoter une qualification permettant le transport de passagers sur un permis de pilote — avion ultra-léger si le demandeur de la qualification satisfait aux exigences. Les exigences dont il est question sont celles qui sont énoncées à l'article 401.06, *Délivrance et annotation d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite*. Cet article exige que le demandeur d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite fournisse au ministre la documentation qui établit la citoyenneté du demandeur et montre que ce dernier répond aux exigences en matière d'âge minimal, d'aptitude médicale, de connaissances, d'expérience et habiletés avant que le permis, la licence ou la qualification ne lui soit octroyée. Selon un paragraphe de l'article 401.55, il est prévu que, jusqu'au 31 décembre 2006, le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol — avion ultra-léger sera réputé satisfaire aux exigences d'habiletés et d'expérience propres à la qualification permettant le transport de passagers — avion ultra-léger sans être obligé de satisfaire aux exigences relatives à un test en vol.

L'autre nouvel article, à savoir l'article 401.56, *Avantages*, énonce les avantages dont pourra se prévaloir le titulaire de la qualification permettant le transport de passagers — avion ultra-léger. Le titulaire de la qualification sera autorisé à transporter une autre personne à bord d'un avion ultra-léger, à condition que cet avion ne fasse l'objet d'aucune restriction concernant le transport d'une autre personne.

Dans les *Normes de délivrance des licences et de formation du personnel*, une nouvelle section XVI correspondante intitulée *Qualification permettant le transport de passagers — avion ultra-léger* renfermera le nouvel article 421.55 *Exigences* qui détaille les critères en matière d'aptitude médicale, d'expérience et d'habiletés que devra respecter le demandeur d'une qualification permettant le transport de passagers — avion ultra-léger.

En vertu des critères d'aptitude médicale propres au permis de pilote — avion ultra-léger, le demandeur est tenu de répondre au

Medical Certificate Standard. There are four medical certificate categories relating to the degree of medical fitness which applicants for licences or permits must demonstrate to be considered fit to fulfill the duties and privileges conferred by the licence or permit. The Category 1 Medical Certificate Standard is essentially the standard for the professional pilot and embraces all types of licences involving flying for hire and reward. The Category 4 Medical Certificate Standard is that required for various student pilot permits, a pilot licence — glider and a pilot permit — recreational.

To demonstrate that a Category 4 Medical Standard is met, the applicant must submit a signed declaration asserting that he or she has never suffered from any of a list of conditions (e.g. epilepsy, diabetes or heart disease) that would interfere with the ability to operate an aeroplane safely or been denied, on medical grounds, a motor vehicle operator's licence, a civil aviation personnel licence or permit, or life insurance. Applicants for a passenger-carrying rating — ultra-light aeroplane to be added to their pilot permit — ultra-light aeroplane will be required to have their declaration countersigned by a physician licensed in Canada. The physician must attest that they have read the applicant's declaration and that, to the best of their knowledge of the applicant's medical history, the declaration is accurate. Holders of a pilot permit — recreational — aeroplane also have the privilege of carrying a passenger and are similarly required to hold at least a Category 4 Medical Certificate which has been countersigned by a physician licensed in Canada.

In terms of experience, the applicant for the new rating will have to have completed at least 25 hours pilot flight training in ultra-light aeroplanes under the direction and supervision of an appropriately qualified flight instructor. This flight training shall include a minimum of 15 hours dual instruction of which at least 2 hours must be cross-country flight time and a minimum of 5 hours solo flight time.

The requirement remains for an applicant to obtain a pilot permit — ultra-light aeroplane without the new rating to have acquired, in ultra-light aeroplanes under the direction and supervision of the holder of an appropriate flight instructor rating a minimum of 10 hours of total flight time, including 5 hours dual instruction flight time and 2 hours solo flight time. During the 10 hours total flight time, 30 takeoffs and landings, including a minimum of 10 as sole occupant, must have been conducted.

To satisfy the skill requirement, the applicant for the new rating will have to successfully complete a flight test within the 12 months preceding the date of the application for the rating.

In addition to a new Division each in Part IV of the Regulations and in the *Personnel Licensing and Training Standards*, changes are being introduced in six existing sections of the CARs.

Additional Changes

Changes to five sections in Part IV *Personnel Licensing and Training*, namely 401.02 *Application*, 401.15 *Conduct of a Flight Test*, 401.21 *Ultra-light Aeroplanes — Privileges*, 401.88 *Privileges*, and 406.02 *Application*, and to section 602.29 *Hang Glider and Ultra-light Aeroplane Operations* in Part VI *General Operating and Flight Rules* are necessary to provide the structure to support the administration of the Regulations and standards pertaining to the issue of the new passenger-carrying rating.

minimum à la norme médicale de catégorie 4. Il existe quatre catégories médicales reliées au niveau d'aptitude médicale que les demandeurs de licences ou de permis doivent démontrer pour être jugés aptes à remplir les tâches et à se prévaloir des avantages inhérents à la licence ou au permis. La norme médicale de catégorie 1 est essentiellement celle qui s'adresse au pilote professionnel, et elle englobe tous les types de licence permettant le vol contre rémunération. Quant à la norme médicale de catégorie 4, elle correspond à celle qui est exigée pour les divers permis d'élève-pilote, pour la licence de pilote — planeur et pour le permis de pilote de loisir.

Pour démontrer qu'il respecte la norme médicale de catégorie 4, le demandeur doit soumettre une déclaration signée affirmant qu'il n'a jamais souffert de l'une ou l'autre des diverses maladies figurant dans une liste (comme d'épilepsie, de diabète, de problème cardiaque, etc.) susceptible de nuire à sa capacité d'utiliser un avion en toute sécurité ou qu'il ne s'est jamais vu refuser, pour des raisons médicales, un permis de conduire de véhicule à moteur, une licence ou un permis du personnel de l'aviation civile ni une assurance vie. Les demandeurs qui cherchent à faire ajouter la qualification permettant le transport de passagers — avion ultra-léger à leur permis de pilote — avion ultra-léger seront tenus de faire contresigner leur déclaration par un médecin agréé au Canada. Ce dernier devra attester qu'il a lu la déclaration du demandeur et que, d'après ses connaissances des antécédents médicaux du demandeur, ladite déclaration est exacte. Les titulaires d'un permis de pilote de loisir — avion ont également l'avantage de pouvoir transporter un passager et sont tenus de la même façon de posséder au minimum un certificat médical de catégorie 4 contresigné par un médecin agréé au Canada.

En matière d'expérience, le demandeur de la nouvelle qualification devra avoir accumulé, sous la direction et la surveillance d'un instructeur de vol dûment qualifié, au moins 25 heures de formation en vol comme pilote d'avion ultra-léger. Cette formation en vol devra comprendre au minimum 15 heures d'instruction en double commande dont au moins 2 heures de vol-voyage, ainsi qu'un minimum de 5 heures de vol en solo.

Pour obtenir un permis de pilote — avion ultra-léger sans la nouvelle qualification, l'exigence demeure pour le demandeur d'avoir accumulé, à bord d'avions ultra-légers et sous la direction et la surveillance d'un instructeur de vol dûment qualifié, au moins 10 heures de vol, dont 5 heures d'instruction en double commande et 2 heures de vol en solo. Au cours de ces 10 heures de vol, le demandeur doit avoir accompli 30 décollages et atterrissages, dont un minimum de 10 en étant seul à bord de l'avion.

Pour satisfaire à l'exigence d'habiletés, le demandeur de la nouvelle qualification doit, dans les 12 mois précédant la date de demande de la qualification, avoir subi avec succès un test en vol.

En plus de la nouvelle section tant à la Partie IV du RAC que dans les *Normes de délivrance des licences et de formation du personnel*, des modifications sont présentées dans six articles existants du RAC.

Autres modifications

Des modifications à cinq articles de la Partie IV *Délivrance des licences et formation du personnel*, à savoir les articles 401.02 *Application*, 401.15 *Tenue d'un test en vol*, 401.21 *Avion ultra-léger — Avantages*, 401.88 *Avantages* et 406.02 *Application*, ainsi qu'à l'article 602.29 *Ailes libres et avions ultra-légers* de la Partie VI *Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs*, sont nécessaires afin d'offrir la structure nécessaire à l'appui et à l'administration des dispositions réglementaires et des normes

An amendment to section 401.15 *Conduct of a Flight Test* requires a record to be kept by the Minister of each flight test for the issue or renewal of a flight crew permit for an ultra-light aeroplane or for the endorsement of such a permit with a rating. This change adds ultra-light aeroplanes to those aircraft for which flight test records must be kept.

An amendment to section 401.21 *Ultra-light Aeroplanes — Privileges* adds the privilege of carrying a passenger to those privileges which the holder of a pilot permit — ultra-light aeroplane may exercise. This privilege of carrying a passenger will be limited to those individuals whose permit is endorsed with a passenger-carrying rating and who have received dual flight instruction and conducted solo flight on the class of ultra-light aeroplane being operated. No more than one passenger at a time will be allowed. As well, the ultra-light aeroplane itself must have no restriction against carrying a person in addition to the pilot. Passenger-carrying in an ultra-light aeroplane will also be allowed for the carriage of the person designated to conduct a flight test for a passenger-carrying rating which is to be endorsed on an applicant's pilot permit — ultra-light aeroplane.

An amendment to section 401.88 *Privileges* adds the privilege of conducting dual flight instruction in an ultra-light aeroplane for the endorsement of a pilot permit — ultra-light aeroplane with a passenger-carrying rating — ultra-light aeroplane to those privileges which the holder of a flight instructor rating — ultra-light aeroplane is entitled to exercise. Along with the privilege of providing the dual instruction for this new rating, the flight instructor will have the privilege of recommending an applicant for a flight test for the issue of the rating. As well, this section is being revised to specify that the holder of a flight instructor rating — ultra-light aeroplane has the privilege of conducting dual flight instruction for the issue of a pilot permit — ultra-light aeroplane and for the endorsement of a pilot permit — ultra-light aeroplane with a flight instructor rating — ultra-light aeroplane. These are existing privileges attached to a flight instructor rating — ultra-light aeroplane which have not previously been separately identified in section 401.88. The privilege of conducting ground school instruction for the endorsement of a pilot permit — ultra-light aeroplane with a flight instructor rating — ultra-light aeroplane is also being added to this section. The amendment to section 401.88 adding the privilege of conducting ground school instruction for a pilot permit — ultra-light aeroplane to those of a flight instructor rating — ultra-light aeroplane has been removed in recognition of the many individuals who successfully are teaching ground school without holding a flight instructor rating.

An amendment to section 406.02 *Application* allows a flight training service to operate an ultra-light aeroplane to provide instruction for an applicant for the new passenger-carrying rating.

In addition to the amendments, outlined above, to the five sections in Part IV of the CARs, an amendment to section 602.29 *Hang Glider and Ultra-light Aeroplane Operation* in Part VI

déoulant de la délivrance de la nouvelle qualification permettant le transport de passagers.

Une modification à l'article 401.15 *Tenue d'un test en vol* exige que le ministre tienne un dossier de chaque test en vol servant à la délivrance ou au renouvellement d'un permis de membre d'équipage de conduite d'un avion ultra-léger ou pour l'annotation d'une qualification sur un tel permis. Avec cette modification, les avions ultra-légers sont ajoutés aux aéronefs pour lesquels il faut tenir des dossiers de test en vol.

Une modification à l'article 401.21 *Avions ultra-légers — Avantages* ajoute l'avantage de pouvoir transporter un passager aux avantages dont bénéficie le titulaire d'un permis de pilote — avion ultra-léger. Cet avantage permettant de transporter un passager sera circonscrit aux personnes dont le permis est annoté avec une qualification permettant le transport de passagers et qui ont reçu une instruction en double commande et effectué un vol en solo dans un appareil de la classe de l'avion ultra-léger utilisé. Il sera interdit de transporter plus d'un passager à la fois. De plus, l'avion ultra-léger lui-même ne doit être assujéti à aucune restriction l'empêchant de transporter une personne en plus du pilote. Le transport de passagers dans un avion ultra-léger sera également autorisé dans le but de permettre le transport d'une personne désignée chargée de faire subir un test en vol afin qu'une qualification permettant le transport de passagers puisse être annotée sur le permis de pilote — avion ultra-léger d'un demandeur.

Une modification à l'article 401.88 *Avantages* se traduit par l'ajout, aux avantages dont bénéficie déjà le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol — avion ultra-léger, de l'avantage de dispenser de l'instruction en double commande dans un avion ultra-léger à des fins d'annotation de la qualification permettant le transport de passagers — avion ultra-léger sur un permis de pilote — avion ultra-léger. En plus de cet avantage lui permettant de dispenser de la formation en double commande en vue de la nouvelle qualification proposée, l'instructeur de vol aura l'avantage de pouvoir recommander un demandeur à un test en vol en vue de la délivrance de la nouvelle qualification. De plus, cet article est en voie de révision afin de spécifier que le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol — avion ultra-léger bénéficie de l'avantage de pouvoir dispenser de l'instruction en double commande pour la délivrance d'un permis de pilote — avion ultra-léger et pour l'annotation, sur le permis de pilote — avion ultra-léger, d'une qualification d'instructeur de vol — avion ultra-léger. Il s'agit là d'avantages existants rattachés à la qualification d'instructeur de vol — avion ultra-léger qui n'ont pas été auparavant identifiés séparément à l'article 401.88. Est également ajouté à cet article l'avantage de pouvoir dispenser de l'instruction théorique au sol en vue de l'annotation sur un permis de pilote — avion ultra-léger, de la qualification d'instructeur de vol — avion ultra-léger. La modification à l'article 401.88 d'ajouter l'avantage de pouvoir dispenser de l'instruction théorique au sol en vue de l'obtention d'un permis de pilote — avion ultra-léger à ceux d'une qualification d'instructeur de vol — avion ultra-léger a été supprimée en reconnaissance des nombreux individus qui dispensent avec succès de l'instruction théorique au sol sans être titulaires d'une qualification d'instructeur de vol.

Une modification à l'article 406.02 *Application* va permettre à un service de formation au pilotage d'utiliser un avion ultra-léger pour dispenser de l'instruction à un demandeur intéressé par la nouvelle qualification permettant le transport de passagers.

En plus des modifications à cinq articles de la Partie IV du RAC qui viennent d'être présentées ci-dessus, une modification à l'article 602.29 *Ailes libres et avions ultra-légers* de la Partie VI

General Operating and Flight Rules is included. Section 602.29 contains operational conditions and limitations which apply specifically to hang gliders or to ultra-light aeroplanes. This section is being amended to include the provisions relating to the operation of an ultra-light aeroplane in accordance with the new passenger-carrying rating.

Alternatives

The introduction of the passenger-carrying rating — ultra-light aeroplane is one of the items which Transport Canada committed to undertake as part of its *New Recreational Aviation Policy* (TP12781). This amendment achieves a goal that has been desired by Canada's ultra-light community for many years. During discussions considering the introduction of this new rating, various options were considered including the continuance of the status quo and other possible methods of achieving the goal of enabling pilots holding only pilot permits — ultra-light — aeroplane to carry a passenger.

The status quo required a pilot who wished to carry a passenger in an ultra-light aeroplane to obtain training on an aeroplane which was not an ultra-light aeroplane and had different operational characteristics and from an instructor who might be unfamiliar with ultra-light characteristics and with the environment in which ultra-light aeroplanes are typically operated. The continuance of this situation was rejected on the grounds that ultra-light pilots should be able to obtain training to qualify to carry a passenger in an ultra-light aeroplane in the ultra-light operating environment and from instructors who are familiar with the characteristics of these aeroplanes and their operating environments.

Several alternative means of achieving the goal were considered. Most significant among them were the following three.

- (1) A requirement for all holders of pilot permits — ultra-light aeroplane to have the additional training introduced in this amendment for the carriage of a passenger was considered. Since not all ultra-light pilots wish to be allowed to carry a passenger, the option of requiring all candidates for a pilot permit — ultra-light — aeroplane to gain the training necessary to be allowed to carry a passenger was rejected.
- (2) The possibility of establishing two classes of ultra-light instructor, a class who would not be qualified to train candidates for the passenger-carrying rating as well as for the ultra-light pilot permit and a class who would be qualified to conduct both types of training, was considered. This option was rejected because there were no identifiable differences in the content or level of instructing ability which would be required of the two potential classes.
- (3) The possibility of not requiring a formal flight test to demonstrate the skill requirement associated with this rating was considered. This was also rejected because the flight test requirement provides greater structure to the skill requirement and strengthens the case when Canadian ultra-light pilots wish access to foreign airspace.

Continuation of the status quo having been rejected, the alternative presented in this amendment was determined to be the least burdensome to the ultra-light community while preserving the

Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs est incluse. L'article 602.29 renferme des conditions et des limites d'utilisation qui s'appliquent spécifiquement aux ailes libres et aux avions ultra-légers. Cet article est en voie de modification afin d'y inclure des dispositions relatives à l'utilisation d'un avion ultra-léger conformément à la nouvelle qualification permettant le transport de passagers.

Solutions envisagées

L'introduction de la qualification permettant le transport de passagers — avion ultra-léger correspond à l'un des points que Transports Canada s'était engagé à traiter dans le cadre de sa *Nouvelle politique pour l'aviation de loisir* (TP12781). Cette modification atteint le but correspondant au souhait exprimé depuis plusieurs années par la communauté canadienne des ultra-légers. Au cours des discussions entourant l'introduction de cette nouvelle qualification, différentes options ont été envisagées, comme le maintien du statu quo et d'autres méthodes possibles d'atteinte de ce but, à savoir permettre à des pilotes ne détenant qu'un permis de pilote — ultra-léger — avion de transporter un passager.

Le statu quo exigeait qu'un pilote souhaitant transporter un passager dans un avion ultra-léger suive une formation à bord d'un avion qui n'était pas un avion ultra-léger et qui avait donc des caractéristiques opérationnelles différentes, et ce, en compagnie d'un instructeur qui ne connaissait peut-être pas très bien les caractéristiques des avions ultra-légers ainsi que l'environnement dans lequel ces derniers ont l'habitude d'évoluer. Conserver la situation actuelle a été rejeté, au motif que les pilotes d'avions ultra-légers devraient pouvoir suivre une formation menant à la qualification permettant le transport d'un passager dans un avion ultra-léger dans le milieu d'exploitation des avions ultra-légers et en compagnie d'instructeurs connaissant bien les caractéristiques de ces avions ainsi que leurs milieux d'exploitation.

Plusieurs autres moyens d'atteindre le but visé ont été envisagés. Parmi ceux-ci, les trois plus importants sont les suivants :

- (1) Il a été envisagé d'obliger tous les titulaires de permis de pilote — avion ultra-léger de suivre la formation additionnelle introduite dans la présente modification. Comme ce ne sont pas tous les pilotes d'avions ultra-légers qui souhaitent être autorisés à transporter un passager, l'option obligeant tous les candidats à un permis de pilote — ultra-léger — avion à suivre la formation nécessaire pour qu'ils puissent transporter un passager, a été rejetée.
- (2) La possibilité d'introduire deux classes d'instructeur sur avion ultra-léger, une classe qui ne serait pas qualifiée pour entraîner les candidats en vue de la qualification permettant le transport de passagers en plus du permis de pilote d'avion ultra-léger et une classe qui serait qualifiée pour dispenser les deux types de formation, a été envisagée. Cette option a été rejetée, car il n'existe aucune différence identifiable dans le contenu ou dans le niveau d'habiletés en matière d'instruction qui pourraient être requis dans ces deux classes potentielles.
- (3) La possibilité de ne pas exiger un test en vol formel pour démontrer les habiletés nécessaires inhérentes à cette qualification a été envisagée. Elle aussi a été rejetée, parce que le test en vol obligatoire étoffe l'exigence en matière d'habiletés et facilite les choses aux pilotes d'ultra-léger canadiens qui souhaitent voler dans l'espace aérien étranger.

Le maintien du statu quo ayant été rejeté, c'est la solution présentée dans cette modification qui a été jugée la moins contraignante pour la communauté des avions ultra-légers, modification

necessary knowledge, training and skill level to safely extend this privilege to those ultra-light pilots who wish it.

Strategic Environmental Assessment

A preliminary scan of this initiative has been done in accordance with the criteria of *Transport Canada's Strategic Environmental Assessment Policy Statement — March 2001*. It is not expected that these changes will produce effects that would be considered environmentally important. Stakeholders have been consulted and no environmental concerns were identified.

It is concluded from the preliminary scan that a detailed analysis is not necessary. Further assessments or studies regarding any other environmental effects of this initiative are not likely to yield a different determination.

Benefits and Costs

Throughout the development of the aviation Regulations and standards, Transport Canada applied risk management concepts. Where there are risk implications the analysis of these amendments has concluded that the imputed risk is acceptable in light of the expected benefits.

Benefits

This initiative is part of a larger programme called the *New Recreational Aviation Policy* which is intended to ease regulatory burdens on recreational aviation. The programme as a whole is expected to have a greater aggregate benefit than any specific benefit which can be attributed to an individual component of the recreational aviation program.

As of April 30, 1996, when the *New Recreational Aviation Policy* was approved, there were more than 21,000 aircrafts, representing over 75% of the total, on the Canadian Civil Aircraft Register, which were considered primarily recreational aircraft. In 2003, there were over 22,000 aircrafts, still representing over 75% of the total, on the Canadian Civil Aircraft Register, which would be considered primarily recreational aircraft. This estimate includes small certified aeroplanes, ultra-light and advanced ultra-light aeroplanes, amateur-built aeroplanes, balloons, gliders and gyroplanes. However, the composition of the recreational fleet has changed. Since 1991, the representation of non-type-certificated aircraft (including ultra-light aeroplanes) in the recreational fleet has increased from 25% to 35%. This new rating addresses the need for pilot training opportunities for the growing number of ultra-light aeroplanes.

As the cost of learning to fly and of owning, maintaining and operating an aircraft solely for recreational purposes has increased, the continued existence of recreational aviation in Canada has become a challenge. Recreational aviation strengthens those industries which are dependent upon Canadian aviation by diverting discretionary expenditures, which would otherwise be disbursed into other recreational activities, into the Canadian aviation industry. A contribution to preserving the advantage of significant recreational aviation activity is the expected benefit of the introduction of a passenger-carrying rating — ultra-light aeroplane.

qui préserve par ailleurs le niveau nécessaire de connaissances, de formation et d'habilités dans le but d'accorder en toute sécurité cet avantage aux pilotes d'avions ultra-légers qui le souhaitent.

Évaluation environnementale stratégique

Une exploration préliminaire de la présente initiative a été effectuée conformément aux critères de l'*Énoncé de politique de l'évaluation environnementale stratégique de Transports Canada de mars 2001*. On ne s'attend pas à ce que les modifications aient des effets qui pourraient être jugés importants au niveau de l'environnement. Les parties intéressées ont été consultées et aucune préoccupation d'ordre environnemental n'a été identifiée.

L'exploration préliminaire a permis de conclure qu'il n'était pas nécessaire de procéder à une analyse détaillée. Il est peu probable que des évaluations ou des études supplémentaires portant sur d'autres effets environnementaux de la présente initiative n'aboutissent à une conclusion différente.

Avantages et coûts

Tout au long de l'élaboration du règlement et des normes en matière d'aviation, Transports Canada applique des concepts de gestion des risques. Lorsque des risques sont apparus, l'analyse de la réglementation a permis de conclure que les risques imputés étaient acceptables en regard des avantages escomptés.

Avantages

La présente initiative est une composante d'un programme plus ambitieux appelé *Nouvelle politique pour l'aviation de loisir*, politique qui est censée alléger le fardeau réglementaire imposé à l'aviation de loisir. On s'attend à ce que le programme dans son ensemble ait des avantages globaux supérieurs aux avantages spécifiques pouvant être attribués aux diverses composantes individuelles du programme visant l'aviation de loisir.

Le 30 avril 1996, date d'approbation de la *Nouvelle politique pour l'aviation de loisir*, le Registre des aéronefs civils canadiens contenait plus de 21 000 aéronefs, soit au-delà de 75 % du total, qui étaient essentiellement considérés comme des aéronefs de loisir. En 2003, ce même Registre des aéronefs civils canadiens contenait plus de 22 000 aéronefs, soit toujours au-delà de 75 % du total, qui étaient essentiellement considérés comme des aéronefs de loisir. Cette estimation englobe les petits avions certifiés, les avions ultra-légers et les avions ultra-légers de type évolué, les avions de construction amateur, les ballons, les planeurs et les autogires. Toutefois, la composition de la flotte des appareils de loisir a changé. Depuis 1991, la présence des aéronefs ne possédant pas de certificat de type (y compris les avions ultra-légers) dans la flotte des appareils de loisir a augmenté, passant de 25 % à 35 %. La nouvelle qualification règle la question de la nécessité de former des pilotes, eu égard au nombre croissant d'avions ultra-légers.

Comme les coûts à assumer pour apprendre à piloter et pour acheter, entretenir et utiliser un aéronef à de seules fins de loisir ont augmenté, la pérennité de l'aviation de loisir au Canada est devenue un véritable défi. L'aviation de loisir renforce les industries qui sont dépendantes de l'aviation canadienne, et ce, en détournant des dépenses discrétionnaires qui iraient autrement alimenter d'autres activités de loisir, vers l'industrie de l'aviation canadienne. On s'attend à ce que l'introduction d'une qualification permettant le transport de passagers — avion ultra-léger contribue à préserver les avantages à avoir une grande activité dans le domaine de l'aviation de loisir.

A positive safety benefit is anticipated from enabling ultra-light pilots to obtain the additional training required to allow them to carry a passenger on the aeroplanes and in the environment with which they are most familiar and in which they will be exercising the privilege of the new rating.

Costs

The following cost analysis will examine potential costs of the amendment which may derive from training costs for those who decide to apply for the new rating.

Any training costs for applicants for the new rating will be voluntarily incurred by those who desire the privileges conferred by the rating. For those holders of a pilot permit — ultra-light aeroplane who would otherwise have had to obtain, at minimum, a pilot permit — recreational — aeroplane to carry a passenger in an ultra-light aeroplane the training cost for this privilege may be reduced. The assumption can be made that individuals incurring these costs have concluded that the benefit for them of the additional privileges conferred by the passenger-carrying rating will outweigh the training cost which they will incur.

No significant additional cost is expected to be imposed upon Canadian aviation in general nor upon the recreational aviation community in particular by this amendment.

Benefit-Cost Assessment Summary

The benefits from the contribution to the continued existence of recreational aviation in Canada are expected to outweigh any potential increase in cost from permitting the issuance of a passenger-carrying rating — ultra-light aeroplane as an endorsement to a pilot permit — ultra-light aeroplane.

Consultation

These *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts IV and VI)* were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on February 5, 2005. Eleven comments were received. One comment was in favour of the introduction of the new rating. The remaining comments contained concerns relating to the anticipated cost of the changes to ultra-light pilots who do not desire the passenger-carrying privileges associated with the new rating; the effect of new requirements on current holders of a flight instructor rating — ultra-light aeroplane, current candidates for a flight instructor rating — ultra-light aeroplane and current candidates for a pilot permit — ultra-light aeroplane; and the consultation process which was followed. No additional training requirements are imposed on those pilots who do not desire to obtain the new rating. Therefore, there is expected to be no increased cost for these pilots. Since these amendments do not come into effect until December 1, 2005, there will be no impact upon ultra-light training facilities during the 2005 spring flying season. Current candidates for pilot permits — ultra-light aeroplane or for flight instructor ratings — ultra-light aeroplane will be unaffected so long as requirements for their permits or ratings are completed prior to December 1, 2005. The requirement for the holder of a flight instructor rating — ultra-light aeroplane to have successfully completed a flight test will not come into effect until December 31, 2006. Those who hold a flight instructor rating — ultra-light aeroplane on that date will be unaffected by these

On s'attend à ce que le fait de permettre aux pilotes d'avions ultra-légers de suivre la formation additionnelle nécessaire pour qu'ils puissent transporter un passager à bord de leurs avions et dans l'environnement qu'ils connaissent le mieux et dans lequel ils vont se prévaloir de l'avantage que leur confère la nouvelle qualification, ait un effet positif sur la sécurité.

Coûts

L'analyse des coûts qui suit va se pencher sur les coûts potentiels de la modification qui pourraient découler de la formation des personnes qui décident de demander la nouvelle qualification.

Les coûts de formation des demandeurs de la nouvelle qualification seront assumés volontairement par ceux qui souhaitent se prévaloir des avantages entourant cette qualification. Dans le cas des titulaires d'un permis de pilote — avion ultra-léger qui auraient autrement dû obtenir, au minimum, un permis de pilote — loisir — avion pour pouvoir transporter un passager à bord d'un avion ultra-léger, le coût de formation rattaché à cet avantage peut être moindre. Il est permis de supposer que les personnes assumant ces coûts en concluront que, pour elles, le bénéfice tiré des avantages additionnels conférés par la qualification permettant le transport de passagers l'emportera sur les coûts de formation qu'elles auront à assumer.

On ne s'attend pas à ce que la présente modification entraîne des coûts additionnels importants, tant pour l'aviation canadienne en général que pour la communauté de l'aviation de loisir en particulier.

Résumé de l'évaluation des avantages par rapport aux coûts

On s'attend à ce que les avantages en matière de contribution à la pérennité de l'aviation de loisir au Canada l'emportent sur toute augmentation potentielle des coûts en autorisant la délivrance d'une qualification permettant le transport de passagers — avion ultra-léger sous la forme d'une annotation au permis de pilote — avion ultra-léger.

Consultations

Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties IV et VI)* a fait l'objet d'une publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 5 février 2005. Onze commentaires ont été reçus. Un des commentaires appuyait l'introduction de la nouvelle qualification. Quant aux autres faisant suite à ces modifications, ils faisaient part de certaines préoccupations concernant le coût prévu que doivent assumer les pilotes d'avions ultra-légers qui ne désirent pas les privilèges que leur confère la nouvelle qualification pour le transport de passagers; les conséquences qu'auront les nouvelles exigences sur les titulaires actuels d'une qualification d'instructeur de vol — avion ultra-léger, sur les candidats actuels pour l'obtention d'une qualification d'instructeur de vol — avion ultra-léger et sur les candidats actuels pour l'obtention d'un permis de pilote — avion ultra-léger; il était aussi question du processus de consultation faisant suite à cette modification. Aucune exigence supplémentaire de formation n'est imposée à ces pilotes qui ne désirent pas obtenir cette nouvelle qualification. Toutefois, aucune augmentation des coûts n'est envisagée pour ces pilotes. Étant donné que ces modifications n'entrent pas en vigueur avant le 1^{er} décembre 2005, il n'y aura pas de répercussion sur les installations de formation pour les avions ultra-légers durant la saison printanière de vol. Les candidats actuels pour l'obtention d'un permis de pilote — avion ultra-léger ou ceux pour l'obtention de qualifications d'instructeur de vol — avion ultra-léger ne seront pas touchés aussi longtemps

amendments. There are no new immediate costs for existing instructors; new instructors that apply for an instructor rating before December 31, 2006, or new instructors who hold a passenger-carrying rating. After January 2007, new instructors who do not hold a passenger-carrying rating will be required to undertake one additional flight and to assume the associated cost. Cost estimates in the benefit-cost analysis were based upon information provided by Departmental officials who participated with members of the ultra-light community in an extensive consultation process. Consultation with respect to recreational aviation began in the early 1990s with "Town Hall" meetings conducted by the Recreational Aviation Working Group. Consultation continued with the presentation of Notices of Proposed Amendment (NPAs) at CARAC Technical Committee meetings. The full text of the *Disposition of Comments* containing de-identified individual comments and responses specific to the contents of each comment can be obtained from the Chief, Regulatory Affairs as set out below.

These amendments to the CAR's are based on discussions between the Department of Transport and representatives of the ultra-light and recreational aircraft communities. The members of the Personnel Licensing and Training (PL & T) Technical Committee of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) have also been consulted with respect to these amendments.

The actively participating members of the Personnel Licensing and Training Committee of CARAC include the Aero Club of Canada, Air Canada, the Air Operations Group Association, Aircraft Owners and Pilots Association-Canada, the Air Transport Association of Canada, the Association québécoise des transporteurs aériens inc., CAE Electronics Ltd., the Canadian Air Line Pilots Association, the Canadian Association of Aviation Colleges, the Canadian Balloon Association, the Canadian Business Aircraft Association, the Canadian Owners and Pilots Association, the Canadian Air Traffic Controllers Association, the Experimental Aircraft Association — Canadian Council, the Recreational Aircraft Association of Canada, the Soaring Association of Canada, Teamsters Canada and the Ultralight Pilots Association of Canada. The members of the Technical Committee approved the amendments discussed in this Regulatory Impact Analysis Statement and recommended their adoption during their meetings on June 14, 1999 and on June 28, 2001. The amendment presented on June 28, 2001 was the subject of a dissent by the Ultralight Pilots Association of Canada (UPAC) and was recommended by the members of the Technical Committee subject to this dissent.

The amendment presented on June 28, 2001 to section 401.88 *Privileges* was to add the requirement for the holder of a passenger-carrying rating on an ultra-light aeroplane to have received dual flight instruction and to have conducted solo flight in the class of ultra-light aeroplane being operated before carrying a passenger. The introduction of this amendment was intended to

que les exigences requises pour leurs permis ou pour leurs qualifications sont complétées avant le 1^{er} décembre 2005. L'exigence requise du titulaire d'une qualification de vol — avion ultra-léger d'avoir complété avec succès un test en vol ne sera pas en vigueur jusqu'au 31 décembre 2006. Les titulaires d'une qualification de vol — avion ultra-léger à cette date ne seront pas touchés par ces modifications. Il n'y a aucun coût dans l'immédiat pour les instructeurs actuels, les nouveaux instructeurs qui présentent une demande avant le 31 décembre 2006 pour l'obtention d'une qualification ou les nouveaux instructeurs qui sont titulaires d'une qualification permettant le transport de passagers. Après janvier 2007, les nouveaux instructeurs qui ne sont pas titulaires d'une qualification permettant le transport de passagers devront effectuer un vol supplémentaire et en assumer le coût. Dans l'analyse des avantages par rapport aux coûts, les estimations de coûts reposaient sur les données fournies par les autorités ministérielles qui ont participé à un vaste processus de consultation avec le milieu des avions ultra-légers. Des consultations relatives à l'aviation de loisir ont commencé au début des années 90 par des rencontres de discussion ouverte dirigées par le Groupe de travail sur l'aviation de loisir. Ces consultations se sont poursuivies avec la présentation d'Avis de proposition de modification (APM) aux réunions des Comités techniques du CCRAC. Le texte complet du *Suivi des commentaires* comprenant les commentaires anonymes des personnes ainsi que les réponses propres au contenu de chaque commentaire peut être obtenu auprès du chef des Affaires réglementaires tel qu'indiqué ci-dessous.

Ces modifications au RAC se fondent sur les discussions tenues entre le ministère des Transports et des représentants des communautés des aéronefs ultra-légers et de loisir. Les membres du Comité technique sur la délivrance des licences et la formation du personnel (DL et FP) du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) ont également été consultés en rapport avec ces modifications.

Parmi les membres actifs du Comité technique sur la délivrance des licences et la formation du personnel du CCRAC, on retrouve l'Aéro-Club du Canada, Air Canada, l'Association du Groupe de la navigation aérienne, l'*Aircraft Owners and Pilots Association-Canada*, l'Association du transport aérien du Canada, l'Association québécoise des transporteurs aériens Inc., CAE Électronique Ltée, l'Association canadienne des pilotes de ligne, la *Canadian Association of Aviation Colleges*, l'Association montgolfière canadienne, l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, la *Canadian Owners and Pilots Association*, l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, l'*Experimental Aircraft Association — Canadian Council*, le Réseau d'aéronefs amateurs canadien, l'Association canadienne de vol à voile, les Teamsters et l'*Ultralight Pilots Association of Canada*. Les membres du Comité technique ont approuvé les modifications dont il est fait état dans le présent Résumé de l'étude d'impact de la réglementation et en ont recommandé l'adoption au cours de leurs réunions des 14 juin 1999 et 28 juin 2001. La modification du 28 juin 2001 a fait l'objet d'une opinion divergente présentée par l'*Ultralight Pilots Association of Canada* (UPAC) et a été recommandée par les membres du Comité technique, sous réserve de cette opinion divergente.

En vertu de la modification à l'article 401.88 *Avantages* présentée le 28 juin 2001, le titulaire d'une qualification permettant le transport d'un passager à bord d'un avion ultra-léger aurait été tenu d'avoir reçu une instruction en double commande et d'avoir effectué un vol en solo dans un avion ultra-léger de même classe avant de pouvoir transporter un passager. L'introduction de cette

address a safety issue relating to the lack of any pilot qualification requirements specific to the operation of float equipped ultra-light aeroplanes. UPAC objected to this amendment on the grounds that it imposes an unfair burden on ultra-light pilots who wish to carry a passenger because of the scarcity of flight instructors to conduct the necessary dual flight instruction. They perceived the amendment as discriminating against ultra-light pilots since holders of other permits or licences which permit carriage of passengers are entitled to carry a passenger in those ultra-light aeroplanes in which a passenger may be carried without any additional training or experience. Departmental officials supported the additional requirements for passenger-carrying ultra-light pilots on the basis of the safety issue and its implications for the new privilege of ultra-light pilots to carry a passenger. Their view, and that of the non-dissenting members of the Technical Committee, is that the amendment presents a realistic compromise between a clear safety need and keeping the training burden as light as possible.

These amendments were presented, with the dissent discussed above, to the Civil Aviation Regulatory Committee (CARC), which is composed of senior managers in the Civil Aviation Directorate of the Department of Transport, on August 31, 1999 and May 17, 2002. The members of CARC approved all amendments. They declined the dissent on safety grounds, as outlined above.

Compliance and Enforcement

These Regulations will generally be enforced through the assessment of monetary penalties imposed under sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act*, through suspension or cancellation of a Canadian aviation document or through judicial action introduced by way of summary conviction as per section 7.3 of the *Aeronautics Act*.

Contact

Chief
Regulatory Affairs, AARBH
Transport Canada
Safety and Security
Place de Ville, Tower C
Ottawa, Ontario
K1A 0N8
Telephone: General inquiries: (613) 993-7284 or 1-800-305-2059
FAX: (613) 990-1198
Internet address: www.tc.gc.ca

modification avait pour objet de régler une question de sécurité reliée au manque d'exigences quant aux qualifications des pilotes dans le cas spécifique de l'utilisation d'avions ultra-légers montés sur flotteurs. L'UPAC s'est objectée à cette modification en arguant qu'elle imposait un fardeau injuste aux pilotes d'avions ultra-légers souhaitant transporter un passager, vu la rareté des instructeurs de vol capables de donner l'instruction nécessaire en double commande. L'association voyait dans cette modification une forme de discrimination à l'encontre des pilotes d'avions ultra-légers, puisque les titulaires d'autres permis ou licences qui permettent le transport de passagers peuvent transporter un passager dans des avions ultra-légers à bord desquels un tel transport est possible, sans formation ni expérience supplémentaires. Quant aux responsables ministériels, ils appuyaient les exigences supplémentaires s'adressant aux pilotes d'avions ultra-légers transportant des passagers en invoquant une question de sécurité et les implications que cette dernière pourrait avoir sur les pilotes nouvellement autorisés à transporter un passager à bord d'un avion ultra-léger. Ces responsables, tout comme les membres du Comité technique n'ayant pas présenté d'opinion divergente, étaient d'avis que cette modification était le résultat d'un compromis réaliste entre une nécessité claire et précise en matière de sécurité et une volonté de garder les impératifs en matière de formation les moins contraignants possibles.

Les 31 août 1999 et 17 mai 2002, les modifications ont été présentées, tout comme l'opinion divergente discutée ci-dessus, au Comité de réglementation de l'Aviation civile (CRAC), lequel est formé de gestionnaires supérieurs de la direction générale de l'Aviation civile du ministère des Transports. Les membres du CRAC ont approuvé la totalité des modifications. Ils ont rejeté l'opinion divergente en arguant de la sécurité, tel que cela est décrit plus haut.

Respect et exécution

Ces dispositions réglementaires seront appliquées au moyen de l'imposition d'amendes en vertu des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique*, de la suspension ou de l'annulation d'un document d'aviation canadien, ou encore de poursuites judiciaires intentées par procédure sommaire en vertu de l'article 7.3 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Personne-ressource

Chef
Affaires réglementaires, AARBH
Transports Canada
Sécurité et Sûreté
Place de Ville, Tour C
Ottawa (Ontario)
K1A 0N8
Téléphone : renseignements généraux : (613) 993-7284
ou 1-800-305-2059
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-1198
Adresse Internet : www.tc.gc.ca

Registration
SOR/2005-320 October 25, 2005

AERONAUTICS ACT

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part IV)

P.C. 2005-1829 October 25, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 4.9^a of the *Aeronautics Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part IV)*.

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION REGULATIONS (PART IV)

AMENDMENTS

1. Subsection 400.01(1) of the *Canadian Aviation Regulations*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

“flight instructor experience”, with respect to the experience requirements for a flight instructor rating for an aeroplane or helicopter, means the flight time accumulated in an aeroplane or helicopter

(a) by a holder of a flight instructor rating while providing dual flight instruction to applicants for

- (i) a pilot permit — recreational,
- (ii) a private or commercial pilot licence, or
- (iii) a night rating, VFR OTT rating, flight instructor rating — aeroplane, flight instructor rating — helicopter or flight instructor rating — aeroplane — aerobatic,

(b) by a holder of a foreign flight instructor rating issued by a contracting state, while providing dual flight instruction to an applicant for a permit, licence or rating equivalent to one of those referred to in paragraph (a), and

(c) by a Canadian Forces qualified flying instructor while providing dual flight instruction to persons undergoing initial flight training in the Canadian Forces; (*expérience d'instructeur de vol*)

2. Subsection 400.02(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) A person who commits an act prohibited under subsection (1) fails the examination and may not take any other examination for a period of one year.

3. Subsection 401.03(1) of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (a), by adding the word “and” at the end of paragraph (b) and by adding the following after paragraph (b):

(c) all documents have been signed by the document holder.

Enregistrement
DORS/2005-320 Le 25 octobre 2005

LOI SUR L'AVIATION

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie IV)

C.P. 2005-1829 Le 25 octobre 2005

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 4.9^a de la *Loi sur l'aéronautique*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie IV)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN (PARTIE IV)

MODIFICATIONS

1. Le paragraphe 400.01(1) du *Règlement de l'aviation canadien*¹ est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« expérience d'instructeur de vol » À l'égard de l'expérience exigée relativement à une qualification d'instructeur de vol pour avion ou pour hélicoptère, le temps de vol accumulé par une personne à bord d'un avion ou d'un hélicoptère :

a) à titre de titulaire d'une qualification d'instructeur de vol, lorsqu'elle dispense de l'instruction en double commande à des demandeurs :

- (i) de permis de pilote de loisir — avion,
- (ii) de licence de pilote privé ou de licence de pilote professionnel,
- (iii) de qualification de vol de nuit, de qualification de vol VFR OTT, de qualification d'instructeur de vol — avion, de qualification d'instructeur de vol — hélicoptère ou de qualification d'instructeur d'acrobaties aériennes — avion;

b) à titre de titulaire de qualification étrangère d'instructeur de vol délivrée par un État contractant lorsqu'elle dispense de l'instruction en double commande à des demandeurs de permis, de licence ou de qualification équivalent à l'un de ceux visés à l'alinéa a);

c) à titre d'instructeur de vol qualifié des Forces canadiennes lorsqu'elle dispense de l'instruction en double commande à des personnes qui suivent la formation initiale en vol dans les Forces canadiennes. (*flight instructor experience*)

2. Le paragraphe 400.02(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) La personne qui accomplit un acte interdit par le paragraphe (1) échoue à l'examen et ne peut se présenter à tout autre examen pendant l'année qui suit.

3. Le paragraphe 401.03(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa b), de ce qui suit :

c) tous les documents sont signés par le titulaire du document.

^a S.C. 1992, c. 4, s. 7
¹ SOR/96-433

^a L.C. 1992, ch. 4, art. 7
¹ DORS/96-433

4. (1) The heading before section 401.28 of the French version of the Regulations is replaced by the following:

Avion et hélicoptère — Remboursement des frais occasionnés par un vol

(2) Section 401.28 of the Regulations is replaced by the following:

401.28 (1) The holder of a private pilot licence shall not act as the pilot-in-command of an aeroplane or helicopter for hire or reward unless the conditions set out in subsection (2), (3), (4) or (5), as applicable, are met.

(2) The holder of a private pilot licence may receive reimbursement for costs incurred in respect of a flight if the holder

- (a) is the owner or operator of the aircraft;
- (b) conducts the flight for purposes other than hire or reward;
- (c) carries passengers only incidentally to the purposes of the flight; and
- (d) receives a reimbursement that
 - (i) is provided only by the passengers referred to in paragraph (c), and
 - (ii) is for the purpose of sharing the costs of fuel, oil and fees charged against the aircraft in respect of the flight, as applicable.

(3) The holder of a private pilot licence may receive reimbursement from the holder's employer for costs incurred in respect of a flight if the holder

- (a) is employed on a full-time basis by the employer for purposes other than flying;
- (b) conducts the flight on the employer's business and the flight is incidental to the execution of the holder's duties; and
- (c) receives a reimbursement that
 - (i) in the case of an aircraft owned by the holder, is paid at a rate based on distance travelled or number of hours flown and that does not exceed the total of the holder's direct operating costs and the fees charged against the aircraft in respect of the flight, or
 - (ii) in the case of a rental aircraft, does not exceed the total of the holder's rental costs, direct operating costs and the fees charged against the aircraft in respect of the flight.

(4) The holder of a private pilot licence may receive reimbursement from a charitable, not-for-profit or public security organization in respect of a flight conducted by the holder as a volunteer for that organization if the reimbursement

- (a) in the case of an aircraft owned by the holder, is paid at a rate based on distance travelled or number of hours flown and does not exceed the total of the holder's direct operating costs and the fees charged against the aircraft in respect of the flight; or
- (b) in the case of a rental aircraft, does not exceed the total of the holder's rental costs, direct operating costs and the fees charged against the aircraft in respect of the flight.

(5) The holder of a private pilot licence who is a farmer, as defined in section 700.01, may conduct aerial work involving the dispersal of products for agricultural purposes for hire or reward if the holder

4. (1) L'intertitre précédant l'article 401.28 de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Avion et hélicoptère — Remboursement des frais occasionnés par un vol

(2) L'article 401.28 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

401.28 (1) Il est interdit au titulaire d'une licence de pilote privé d'agir en qualité de commandant de bord d'un avion ou d'un hélicoptère contre rémunération à moins que les conditions prévues aux paragraphes (2), (3), (4) ou (5), selon le cas, ne soient remplies.

(2) Le titulaire d'une licence de pilote privé peut se faire rembourser les frais occasionnés par un vol si les conditions suivantes sont réunies :

- a) il est le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef;
- b) il n'effectue pas le vol dans le but de recevoir une rémunération;
- c) il ne transporte des passagers qu'accessoirement au but du vol;
- d) le remboursement répond aux conditions suivantes :
 - (i) il n'est reçu que des passagers visés à l'alinéa c),
 - (ii) il vise à partager les coûts du carburant et de l'huile et les redevances imputées à l'aéronef à l'égard de ce vol, selon le cas.

(3) Le titulaire d'une licence de pilote privé peut se faire rembourser par son employeur les frais occasionnés par un vol si les conditions suivantes sont réunies :

- a) il est un employé à plein temps de cet employeur et exerce des fonctions autres que celle de pilotage;
- b) il effectue le vol pour le compte de l'employeur et le vol est accessoire à l'exécution de ses fonctions;
- c) le remboursement correspond :
 - (i) si l'aéronef lui appartient, à un montant calculé à un taux fixé d'après la distance parcourue ou le nombre d'heures de vol et ne dépasse pas la somme de ses frais d'exploitation directs et des redevances imputées à l'aéronef à l'égard de ce vol,
 - (ii) si l'aéronef est loué, un montant qui ne dépasse pas la somme de ses frais de location, de ses frais d'exploitation directs et des redevances imputées à l'aéronef à l'égard de ce vol.

(4) Le titulaire d'une licence de pilote privé peut, s'il effectue un vol à titre de volontaire d'un organisme de charité, d'un organisme à but non lucratif ou d'un organisme de sécurité publique, accepter de cet organisme le remboursement des frais occasionnés par ce vol, calculé de l'une des façons suivantes :

- a) si l'aéronef lui appartient, le montant est calculé à un taux fixé d'après la distance parcourue ou le nombre d'heures de vol, et ne dépasse pas la somme de ses frais d'exploitation directs et des redevances imputées à l'aéronef à l'égard de ce vol;
- b) si l'aéronef est loué, le montant ne dépasse pas la somme de ses frais de location, de ses frais d'exploitation directs et des redevances imputées à l'aéronef à l'égard de ce vol.

(5) Le titulaire d'une licence de pilote privé qui est un agriculteur au sens de l'article 700.01 peut, contre rémunération, effectuer un travail aérien d'épandage de produits à des fins agricoles s'il satisfait aux conditions suivantes :

- (a) does not hold an air operator certificate;
- (b) owns the aircraft that is used to disperse the products;
- (c) has at least 150 hours of flight time as pilot-in-command, including at least 25 hours of flight time in the type of aircraft being used;
- (d) ensures that no more than the minimum number of crew members needed to disperse the products is on board the aircraft;
- (e) ensures that the dispersal takes place within 25 miles of the centre of the holder's farm; and
- (f) ensures that no dispersal is conducted within a control zone without the authority of the appropriate air traffic control unit.

5. The portion of subsection 401.30(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

401.30 (1) Subject to subsection (3), the holder of a commercial pilot licence — aeroplane may, by day or night,

6. The portion of subsection 401.31(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

401.31 (1) Subject to subsection (3), the holder of a commercial pilot licence — helicopter may, by day or night,

7. Paragraph 401.35(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:

- (b) while engaged in providing a commercial air service by means of a helicopter of a type for which the licence is endorsed with ratings, act as pilot-in-command or co-pilot of the helicopter.

8. Section 401.37 of the Regulations is replaced by the following:

401.37 (1) The holder of a flight engineer licence may

- (a) act as flight engineer in an aircraft of a type for which the licence is endorsed with a rating; and
- (b) act as flight engineer in any aircraft for the sole purpose of the holder's flight training or competency check if
 - (i) the flight training is conducted under the supervision of a person qualified to give flight engineer training, or
 - (ii) the competency check is conducted by a person qualified to conduct the check.

(2) A holder of a flight engineer licence who supervises other holders of flight engineer licences may conduct flight training and competency checks in respect of

- (a) the issuance of a flight engineer licence;
- (b) the endorsement of a flight engineer licence with an aircraft type rating;
- (c) the endorsement of a commercial pilot licence — aeroplane or an airline transport pilot licence — aeroplane with a second officer rating; and
- (d) the endorsement of a licence with an aircraft type rating for second officer privileges, if the licence has a second officer rating.

- a) il n'est pas titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne;
- b) il est propriétaire de l'aéronef utilisé pour l'épandage des produits;
- c) il a accumulé au moins 150 heures de temps de vol à titre de commandant de bord, dont au moins 25 heures à bord du type d'aéronef utilisé;
- d) il veille à ce que seulement le nombre minimal de membres d'équipage nécessaire pour épandre les produits soit à bord lors de l'épandage;
- e) il veille à ce que l'épandage soit effectué dans un rayon de 25 milles du centre de sa ferme;
- f) il veille à ce qu'aucun épandage ne soit effectué dans une zone de contrôle sans l'autorisation de l'unité de contrôle de la circulation aérienne compétente.

5. Le passage du paragraphe 401.30(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

401.30 (1) Sous réserve du paragraphe (3), le titulaire d'une licence de pilote professionnel — avion peut, le jour comme la nuit :

6. Le passage du paragraphe 401.31(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

401.31 (1) Sous réserve du paragraphe (3), le titulaire d'une licence de pilote professionnel — hélicoptère peut, le jour comme la nuit :

7. L'alinéa 401.35(1)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- b) dans le cadre d'un service aérien commercial fourni par un hélicoptère d'un type pour lequel la licence est annotée de qualifications, agir en qualité de commandant de bord ou de copilote.

8. L'article 401.37 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

401.37 (1) Le titulaire d'une licence de mécanicien navigant peut :

- a) agir en qualité de mécanicien navigant à bord d'un aéronef d'un type pour lequel la licence est annotée d'une qualification;
- b) agir en qualité de mécanicien navigant à bord d'un aéronef uniquement pour son entraînement en vol ou son contrôle de compétence, dans l'un ou l'autre des cas suivants :
 - (i) l'entraînement en vol est dispensé sous la surveillance d'une personne qualifiée pour dispenser de l'entraînement pour mécanicien navigant,
 - (ii) le contrôle de compétence est effectué par une personne qualifiée pour le faire.

(2) Le titulaire d'une licence de mécanicien navigant qui assure la supervision d'autres titulaires d'une licence de mécanicien navigant peut dispenser l'entraînement en vol et effectuer le contrôle de compétence :

- a) en vue de la délivrance d'une licence de mécanicien navigant;
- b) en vue de l'annotation d'une qualification de type d'aéronef sur une licence de mécanicien navigant;
- c) en vue de l'annotation d'une qualification de second officier sur une licence de pilote professionnel — avion ou d'une licence de pilote de ligne — avion;
- d) en vue de l'annotation, sur une licence annotée d'une qualification de second officier, d'une qualification de type d'aéronef relative aux avantages de second officier.

9. Section 401.53 of the Regulations is replaced by the following:

- 401.53** (1) The holder of a second officer rating may
- (a) act as second officer in any aeroplane of a type to which the rating applies;
 - (b) act as second officer in any aeroplane for the sole purpose of the holder's own flight training or competency check if
 - (i) the flight training is conducted under the supervision of a person qualified to give second officer training, or
 - (ii) the competency check is conducted by a person qualified to conduct the check; and
 - (c) act as a flight engineer in an aeroplane of a type to which the rating applies.

(2) A holder of a second officer rating who supervises other holders of second officer ratings may conduct flight training and competency checks in respect of

- (a) the endorsement of a commercial pilot licence — aeroplane or an airline transport pilot licence — aeroplane with a second officer rating; and
- (b) the endorsement of a licence with an aircraft type rating for second officer privileges, if the holder holds a second officer rating.

COMING INTO FORCE

10. These Regulations come into force on December 1, 2005.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

General

These *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part IV)* include provisions as follows:

- to add a definition of “flight instructor experience”;
- to clarify when the results of an examination during which the examinee misused or improperly acquired information may not be used for the issue of a permit or licence;
- to specify that in order to be valid a flight crew permit, licence or rating must be signed by the holder;
- to provide the conditions under which farmers who hold private pilot licences may be reimbursed for aerial work involving the distribution of products for agricultural purposes (crop spraying);
- to clarify the provisions for holders of helicopter and aeroplane licences; and
- to clarify the use of “supervisory capacity” in the privileges accorded a holder of a flight engineer licence or a second officer rating.

9. L'article 401.53 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

401.53 (1) Le titulaire d'une qualification de second officier peut :

- a) agir en qualité de second officier à bord d'un avion d'un type visé par la qualification;
- b) agir en qualité de second officier à bord d'un avion uniquement pour son entraînement en vol ou son contrôle de compétence, dans l'un ou l'autre des cas suivants :
 - (i) l'entraînement en vol est dispensé sous la surveillance d'une personne qualifiée pour dispenser l'entraînement pour second officier,
 - (ii) le contrôle de compétence est effectué par une personne qualifiée pour le faire;
- c) agir en qualité de mécanicien navigant à bord d'un avion d'un type visé par la qualification.

(2) Le titulaire d'une qualification de second officier qui assure la supervision d'autres titulaires d'une qualification de second officier peut dispenser l'entraînement en vol et effectuer le contrôle de compétence :

- a) en vue de l'annotation d'une qualification de second officier sur une licence de pilote professionnel — avion ou d'une licence de pilote de ligne — avion;
- b) en vue de l'annotation, sur une licence annotée d'une qualification de second officier, d'une qualification de type d'aéronef relative aux avantages de second officier.

ENTRÉE EN VIGUEUR

10. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} décembre 2005.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Généralités

Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie IV)* comporte des dispositions qui vont permettre :

- d'ajouter la définition de l'expression « expérience en qualité d'instructeur de vol »;
- de dire clairement que les résultats d'un examen au cours duquel un candidat a utilisé à mauvais escient ou s'est procuré de façon illégitime des renseignements, ne peuvent servir à des fins de délivrance d'un permis ou d'une licence;
- de spécifier qu'un permis, une licence ou une qualification de membre d'équipage de conduite doivent être signés par leur titulaire pour être valides;
- de préciser les conditions en vertu desquelles les agriculteurs titulaires d'une licence de pilote privé peuvent être remboursés en cas de travail aérien comportant la distribution de produits servant à des fins agricoles (épandage aérien);
- de clarifier les dispositions concernant les titulaires de licences de pilote d'hélicoptère et d'avion;
- de clarifier l'utilisation des « fonctions de surveillance » dans les avantages accordés au titulaire d'une licence de mécanicien navigant ou d'une qualification de second officier.

Specific

Part IV *Personnel Licensing and Training* of the *Canadian Aviation Regulations* (CARs) deals with the personnel licensing and training rules which apply to all aircraft operations, both commercial and private.

Section 400.01 *Interpretation*

The amendment to section 400.01 adds a definition of “flight instructor experience”. A definition of flight instructor experience appeared in the *Personnel Licensing Handbook* prior to the introduction of the CARs in 1996 but was inadvertently omitted from the CARs. This definition is important for the implementation of the forthcoming integrated commercial pilot licence programme. The definition of flight instructor experience specifies that the experience requirements for a flight instructor rating for an aeroplane or helicopter must be accumulated by a holder of a flight instructor rating while providing dual flight instruction in an aeroplane or a helicopter. The details of how that experience may be obtained are included in section 400.01.

Section 400.02 *Examination Rules*

The provisions in this section of the CARs specify rules under which written examinations for the issue of a flight crew document must be conducted. Along with provisions related to the use of hand-held calculators, the section provides that no person writing an examination:

- may copy or remove from any place any portion or all of the text of the examination;
- may give to or accept from any person other than the invigilator any portion or all of the text of the examination;
- may give help to or accept help from any person during the examination;
- may complete any portion or all of the examination on behalf of any other person, or
- may use any aid or written material during the examination.

Section 400.02 prohibited a person who has done any of the above actions from writing an examination for the issue of a permit or a licence or for the endorsement of a permit or licence with a rating for one year after the date upon which the action was performed. However, it did not make clear that the results of the examination during the writing of which the prohibited action was done were not to be used for the issue of a permit or licence. The amendment adds wording to state that a person who has performed one of the prohibited actions will have failed the examination during the writing of which they performed the action.

Section 401.03 *Requirement to Hold a Flight Crew Permit, Licence or Rating or a Foreign Licence Validation Certificate*

Section 401.03 requires anyone who acts as a flight crew member or who exercises the privileges of a flight crew permit, licence or rating or of a foreign licence validation certificate to hold a valid document. The document needs to be signed by the holder for identification purposes but there was, prior to this amendment, no regulatory requirement that the document be signed. The

Détails

La partie IV *Délivrance des licences et formation du personnel* du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) contient les règles propres à la délivrance des licences et à la formation du personnel qui s'appliquent à l'exploitation de tous les aéronefs, qu'il s'agisse d'exploitation commerciale ou privée.

Article 400.01 *Définitions et interprétation*

La modification apportée à l'article 400.01 ajoute une définition de l'expression « expérience en qualité d'instructeur de vol ». Une définition de cette expression apparaissait dans le *Manuel de délivrance des licences du personnel* avant l'entrée en vigueur du RAC en 1996, mais elle a été malencontreusement oubliée dans le RAC. Cette définition est importante en prévision de la mise en œuvre du futur programme de licence intégrée du pilote professionnel. La définition de l'expérience en qualité d'instructeur de vol précise que l'expérience exigée en vue d'une qualification d'instructeur de vol sur avion ou sur hélicoptère doit avoir été accumulée par le titulaire d'une qualification d'instructeur de vol alors qu'il dispensait de l'instruction en double commande à bord d'un avion ou d'un hélicoptère. Les détails précisant comment obtenir cette expérience figurent à l'article 400.01.

Article 400.02 *Règles relatives aux examens*

Les dispositions de cet article du RAC précisent les règles à respecter pendant la tenue des examens écrits servant à la délivrance d'un document d'équipage de conduite. En plus de donner les conditions d'utilisation de calculatrices portatives, cet article énonce qu'il est interdit à toute personne en train de subir un examen écrit :

- de copier ou d'enlever d'un endroit le texte de l'examen ou toute partie de celui-ci;
- de donner à quiconque ou d'accepter de quiconque une copie du texte de l'examen ou de toute partie de celui-ci;
- d'aider quiconque ou d'accepter de l'aide de quiconque pendant l'examen;
- de subir l'examen ou toute partie de celui-ci pour le compte d'une autre personne;
- d'utiliser tout matériel ou toute documentation pendant l'examen.

En vertu de l'article 400.02, la personne ayant accompli l'un des actes interdits mentionnés ci-dessus n'était pas admissible, pendant l'année suivant la date de l'acte, à se présenter à un examen exigé en vue de la délivrance d'un permis ou d'une licence ou de l'annotation d'une qualification sur un permis ou une licence. Toutefois, il n'était pas dit clairement que les résultats de l'examen écrit au cours duquel l'acte interdit avait été accompli ne pouvaient servir à la délivrance d'un permis ou d'une licence. Dans son libellé, la modification ajoute que toute personne qui a accompli l'un des actes interdits est réputée avoir échoué à l'examen écrit pendant lequel elle a accompli cet acte.

Article 401.03 *Obligation d'être titulaire d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite ou d'un certificat de validation de licence étrangère*

En vertu de l'article 401.03, toute personne qui agit en qualité de membre d'équipage de conduite ou qui exerce les avantages d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite ou encore d'un certificat de validation de licence étrangère, est tenue de posséder un document valide. Ce document doit être signé par son titulaire à des fins d'identification

amendment adds the provision that the document must be signed by the holder to be valid.

Section 401.28 *Aeroplanes and Helicopters - Reimbursement of Costs Incurred in Respect of a Flight*

Section 401.28 contains the conditions under which the holder of a private pilot licence may receive reimbursement for acting as the pilot of an aeroplane or a helicopter. Except for the conditions set forth in this section, a pilot must hold a commercial licence for either an aeroplane or a helicopter to be reimbursed for piloting an aircraft. The amendment adds the conditions under which farmers may accept payment for aerial distribution of products for agricultural purposes (crop spraying services).

Farmers who hold private pilot licences have, for many years been permitted to accept reimbursement from other local farmers for crop spraying services within a radius of 25 miles from the centre of their farms. Prior to the introduction of the CARs, the conditions covering this provision were contained in *Air Navigation Order* (ANO), Series VII, No. 1 *Private Aircraft Exemption Order*. The conditions in the amendment are the same as those in the ANO, that is:

- (1) the holder of the licence must be a farmer as defined in section 700.01 (“a person whose primary source of income is derived from the tillage of the soil, the raising of livestock or poultry, dairy farming, the growing of grain, fruit, vegetables or tobacco, or any other operation of a similar nature”);
- (2) the holder of the licence must own the aircraft used;
- (3) the holder of the licence may not hold an air operator certificate;
- (4) the holder of the licence must have at least 150 hours as pilot-in-command including at least 25 hours flight time in the type of aircraft being used;
- (5) only the minimum number of crew members required for the product dispersal may be on board the aircraft;
- (6) the dispersal must take place within 25 miles of the centre of the holder’s farm, and
- (7) no dispersal may be conducted within a control zone without the authority of the appropriate air traffic control unit.

Section 401.30 *Aeroplanes – Privileges* and Section 401.31 *Helicopters – Privileges*

These two sections set forth the privileges which a holder of a commercial pilot licence – aeroplane or of a commercial pilot licence – helicopter respectively are entitled to exercise. Prior to this amendment, neither section specified that the holder of either licence were allowed to exercise the privileges of the licence by night as well as by day. Since both types of commercial licence are intended to include night flying privileges, the amendments revise these two sections to specify that they both apply by night as well as by day unless the holder’s licence is endorsed for day flying only.

mais, avant la présente modification, la réglementation ne renfermait aucune exigence imposant la signature du document. La modification ajoute une disposition prévoyant que, pour être valide, le document doit être signé par son titulaire.

Article 401.28 *Avion et hélicoptère - Remboursement des coûts engagés pour un vol*

L’article 401.28 précise les conditions en vertu desquelles le titulaire d’une licence de pilote privé peut recevoir un remboursement pour avoir agi en qualité de pilote d’avion ou d’hélicoptère. À l’exception des conditions prévues dans cet article, un pilote doit détenir une licence de pilote professionnel (avion ou hélicoptère) pour pouvoir être remboursé après avoir piloté un aéronef. La modification ajoute les conditions en vertu desquelles les agriculteurs pourront accepter un paiement pour avoir procédé à la distribution de produits servant à des fins agricoles (services d’épandage aérien).

Depuis de nombreuses années, les agriculteurs qui possèdent une licence de pilote privé peuvent accepter un remboursement pour des travaux d’épandage aérien effectués dans un rayon de 25 milles à partir du centre de leur propre ferme. Avant l’entrée en vigueur du RAC, les conditions régissant cette disposition se trouvaient dans l’*Ordonnance sur la navigation aérienne* (ONA), Série VII, N° 1 *Ordonnance sur l’exemption d’aéronefs privés*. La modification prévoit des conditions identiques à celles figurant dans l’AIC et dans l’ONA, à savoir :

- (1) le titulaire de la licence doit être un agriculteur au sens de l’article 700.01 (« Personne dont la principale source de revenu est le travail du sol, l’élevage de bétail ou de volaille, la production laitière, la culture des céréales, des fruits, des légumes ou du tabac, ou toute autre activité semblable »);
- (2) le titulaire de la licence doit être propriétaire de l’aéronef utilisé;
- (3) le titulaire de la licence ne doit pas être titulaire d’un certificat d’exploitant aérien;
- (4) le titulaire de la licence doit totaliser au moins 150 heures en qualité de commandant de bord, y compris un minimum de 25 heures de temps de vol sur le type d’aéronef utilisé;
- (5) seul le nombre minimal de membres d’équipage requis pour effectuer l’épandage aérien doit se trouver à bord de l’aéronef;
- (6) l’épandage aérien doit avoir lieu dans un rayon de 25 milles à partir du centre de la ferme du titulaire de la licence;
- (7) aucun épandage aérien ne peut être effectué à l’intérieur d’une zone de contrôle sans l’autorisation de l’unité de contrôle de la circulation aérienne compétente.

Articles 401.30 *Avion – Avantages* et 401.31 *Hélicoptère – Avantages*

Ces deux articles énoncent les avantages que peuvent respectivement exercer le titulaire d’une licence de pilote professionnel – avion ou le titulaire d’une licence de pilote professionnel – hélicoptère. Avant la présente modification, aucun de ces deux articles ne précisait que le titulaire de l’une ou l’autre de ces licences pouvait exercer les avantages de sa licence de nuit comme de jour. Comme ces deux types de licence professionnelle sont censés inclure les avantages du vol de nuit, les modifications révisent ces deux articles afin de préciser qu’ils s’appliquent l’un et l’autre au vol de nuit aussi bien qu’au vol de jour, à moins qu’une annotation limitant les avantages au seul vol de jour ne figure sur la licence du titulaire.

Section 401.35 Helicopters – Privileges

Section 401.35 defines the privileges which are enjoyed by the holder of a valid airline transport pilot licence – helicopter. A similar section 401.34 performs the same function for holders of a valid airline transport pilot licence – aeroplane. Section 401.34 uses the wording “by means of an aeroplane of a class and type in respect of which the licence is endorsed with a rating”. Section 401.35 conveyed the same intention by saying “of any helicopter of a type for which the licence is endorsed with a rating”. For consistency and clarification, section 401.35 is being amended to use similar phraseology to section 401.34.

Section 401.37 Flight Engineer Licence – Privileges and Section 401.53 Second Officer Rating – Privileges

These two sections address the privileges which the holders of flight engineer licences or second officer ratings, respectively, are entitled to exercise. Each section provides for the holder of the respective document to act in a supervisory capacity with respect to conducting flight training or competency checks for candidates for or holders of the documents. The wording previous to this amendment was unclear as to the qualifications which the person acting in a supervisory capacity had to possess. The intent of these provisions was not to establish an additional skill requirement which a flight engineer or second officer had to attain before acting in a supervisory capacity. The intent was rather to establish that the individual who administered the necessary training or competency checks would be in a supervisory position in the employing company’s hierarchy. The amendments to these two sections clarify the intent of the provisions as outlined above.

Alternatives

There are no alternatives to these regulatory amendments to provide the clarifications to and eliminate inadvertent omissions from the *Canadian Aviation Regulations*.

Strategic Environmental Assessment

A preliminary scan of this initiative has been done in accordance with the criteria of *Transport Canada’s Strategic Environmental Assessment Policy Statement - March 2001*. It is not expected that these changes will produce effects that would be considered environmentally important. It is concluded from the preliminary scan that a detailed analysis is not necessary. Further assessments or studies regarding any other environmental effects of this initiative are not likely to yield a different determination.

Benefits and Costs

Throughout the development of the aviation regulations and standards, Transport Canada applied risk management concepts. Where there are risk implications the analysis of these amendments has concluded that the imputed risk is acceptable in light of the expected benefits.

None of these amendments are expected to cause a net benefit-cost impact to the civil aviation industry. They are intended to

Article 401.35 Hélicoptère – Avantages

L’article 401.35 définit les avantages dont peut se prévaloir le titulaire d’une licence valide de pilote de ligne – hélicoptère. Un article similaire (l’article 401.34) joue le même rôle pour le titulaire d’une licence valide de pilote de ligne – avion. Le libellé de l’article 401.34 précise « à bord d’un avion d’une classe et d’un type pour lesquels la licence est annotée de qualification ». Quant à l’article 401.35, il visait le même but, mais avec le libellé « d’un hélicoptère du type pour lequel la licence est annotée d’une qualification ». À des fins d’uniformité et de clarification, l’article 401.35 est modifié de manière à utiliser la même phraséologie que celle de l’article 401.34.

Articles 401.37 Licence de mécanicien navigant – Avantages et 401.53 Qualification de second officier – Avantages

Ces deux articles énoncent les avantages que peuvent respectivement exercer le titulaire d’une licence de mécanicien navigant ou d’une qualification de second officier. Chacun de ces deux articles permet au titulaire du document pertinent d’assumer des fonctions de surveillance, à savoir dispenser de l’entraînement en vol ou effectuer des contrôles de compétence s’adressant à des candidats aux documents en question ou à des personnes qui en sont déjà titulaires. Le libellé antérieur à la présente modification n’était pas clair quant aux qualifications que devait posséder la personne qui assumait des fonctions de surveillance. Ces dispositions n’avaient pas pour objet d’instaurer une exigence supplémentaire en matière d’aptitude qu’aurait à respecter un mécanicien navigant ou un second officier avant de pouvoir assumer des fonctions de surveillance, mais plutôt d’énoncer que la personne dispensant la formation ou faisant subir les contrôles de compétence nécessaires allait se retrouver dans un poste de supervision au sein de la hiérarchie de l’entreprise qui l’emploie. Les modifications apportées à ces deux articles clarifient le but visé par ces dispositions, conformément à ce qui est décrit ci-dessus.

Solutions envisagées

Il n’existe aucune solution de rechange aux présentes modifications réglementaires qui permettrait d’apporter les éclaircissements nécessaires et de corriger les omissions involontaires dans le *Règlement de l’aviation canadien*.

Évaluation environnementale stratégique

Un premier examen sommaire de cette initiative a été effectué conformément aux critères de l’*Énoncé de politique de l’évaluation environnementale stratégique de Transports Canada – Mars 2001*. On ne s’attend pas à ce que ces modifications aient des effets environnementaux jugés importants. L’examen sommaire annexé permet de conclure qu’il n’est pas nécessaire de mener une analyse approfondie. D’autres évaluations ou études ayant trait aux répercussions que pourrait avoir la présente initiative sur l’environnement ne donneront probablement pas des résultats différents.

Avantages et coûts

Tout au long de l’élaboration du règlement et des normes en matière d’aviation, Transports Canada applique des concepts de gestion des risques. Lorsque des risques sont apparus, l’analyse des présentes modifications a permis de conclure que les risques imputés étaient acceptables en regard des avantages escomptés.

En matière d’avantages par rapport aux coûts, on ne s’attend pas à ce que l’une ou l’autre des modifications aient un véritable

clarify wording and remove ambiguities as well as to rectify inadvertent omissions dating to the introduction of the CARs in 1996.

The changes to section 401.03 *Requirement to Hold a Flight Crew Permit, Licence or Rating or a Foreign Licence Validation Certificate*, section 401.35 *Helicopters – Privileges*, section 401.30 *Aeroplanes – Privileges*, section 401.31 *Helicopters – Privileges*, section 401.37 *Flight Engineer Licence – Privileges* and section 401.53 *Second Officer Rating – Privileges* correct inadvertent omissions, improve editorial consistency throughout the CARs and clarify certain ambiguous provisions.

The definition of “flight instructor experience” which introduced in section 400.01 *Interpretation* is that customarily used and entails no change in current procedures nor in the requirements which must be met by flight instructor candidates.

The change to section 400.02 *Examination Rules* to specify that an individual who performs a prohibited action during the writing of an examination for a permit, licence or rating may not use the results of the examination for the issue of that permit, licence or rating is an explicit statement of an implicit policy.

The introduction of the provision in section 401.28 *Aeroplanes and Helicopters – Reimbursement of Costs Incurred in Respect of a Flight* reestablishes a long-standing provision to allow farmers who are holders of private pilot licences to conduct aerial distribution activities upon farms in the near neighbourhood of their own farms and accept reimbursement for those activities. This practice has been allowed since prior to the introduction of the CARs. It assists farmers to defray the costs of maintaining an aeroplane for use on their own property without impinging upon established competitive practices among air operators who offer a similar service in a wider geographical area.

None of these amendments will have an impact on current practices and procedures. There will be no benefit-cost effects from these amendments.

Consultation

These *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part IV)* were pre-published in the *Canada Gazette, Part I*, on June 4, 2005. No comments were received.

The members of the Personnel Licensing and Training (PL & T) Technical Committee of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) have been consulted with respect to these amendments. The actively participating members of the Personnel Licensing and Training Committee of CARAC include the Aero Club of Canada, Air Canada, the Air Operations Group Association, AOPA Canada, the Air Transport Association of Canada, the Association québécoise des transporteurs aériens inc., CAE Electronics Ltd., the Canadian Air Line Pilots Association, the Canadian Association of Aviation Colleges, the Canadian Balloon Association, the Canadian Business Aircraft Association, the Canadian Owners and Pilots Association, the Canadian Air Traffic

impact sur le milieu de l’aviation canadien. Ces modifications ont plutôt pour but de clarifier le libellé et de lever les ambiguïtés de certaines dispositions, tout en corrigeant des omissions fortuites qui remontent à l’entrée en vigueur du RAC en 1996.

Les modifications apportées aux articles 401.03 *Obligation d’être titulaire d’un permis, d’une licence ou d’une qualification de membre d’équipage de conduite ou d’un certificat de validation de licence étrangère*, 401.35 *Hélicoptère – Avantages*, 401.30 *Avion – Avantages*, 401.31 *Hélicoptère – Avantages*, 401.37 *Licence de mécanicien navigant – Avantages* et 401.53 *Qualification de second officier – Avantages*, corrigent des omissions fortuites, vont rendre le libellé plus cohérent d’un article à l’autre du RAC et vont clarifier certaines dispositions ambiguës.

La définition de l’expression « expérience en qualité d’instructeur de vol » qui a été ajoutée dans l’article 400.01 *Définitions et interprétation* correspond à celle qui est habituellement utilisée, ce qui n’entraîne aucune modification dans les procédures actuelles, pas plus que dans les exigences auxquelles doivent répondre les candidats instructeurs de vol.

La modification apportée à l’article 400.02 *Règles relatives aux examens*, laquelle a pour but de spécifier qu’une personne qui accomplit un acte interdit pendant qu’elle subit un examen écrit dans le but d’obtenir un permis, une licence ou une qualification ne peut se prévaloir des résultats de cet examen en vue de la délivrance du permis, de la licence ou de la qualification en question, est en fait l’énoncé explicite d’une politique implicite.

L’ajout à l’article 401.28 *Avion et hélicoptère - Remboursement des coûts engagés pour un vol* réinstaura simplement une ancienne disposition afin de permettre aux agriculteurs qui sont titulaires d’une licence de pilote privé de procéder à des travaux d’épandage aérien au-dessus de fermes situées dans les environs immédiats de leur propre ferme et de se faire rembourser pour ces travaux. Cette façon de procéder était autorisée avant la mise en œuvre du RAC. Elle aide les agriculteurs à supporter les coûts inhérents à la présence d’un aéronef sur leur propre ferme sans pour autant nuire à la saine concurrence avec les exploitants aériens qui offrent un service similaire sur une base géographique plus large.

Aucune des modifications n’aura d’impact sur les pratiques et les procédures actuelles. Les modifications dont il est question ici n’auront donc aucun effet en matière de coûts par rapport aux avantages.

Consultations

Le *Règlement modifiant le Règlement de l’aviation canadien (Partie IV)* a fait l’objet d’une publication au préalable dans la *Gazette du Canada Partie I* le 4 juin 2005. Aucun commentaire n’a été reçu.

Les membres du Comité technique sur la délivrance des licences et la formation du personnel (DL et FP) du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) ont été consultés au sujet des modifications. Les membres actifs de ce Comité technique du CCRAC comprennent l’Aéro-Club du Canada, Air Canada, l’Association du Groupe de la navigation aérienne, la Aircraft Owners and Pilots Association-Canada, l’Association du transport aérien du Canada, l’Association québécoise des transporteurs aériens Inc., CAE Électronique Ltée, l’Association canadienne des pilotes de ligne, la Canadian Association of Aviation Colleges, l’Association montgolfière canadienne, l’Association canadienne de l’aviation d’affaires, la Canadian Owners and

Controllers Association, the Experimental Aircraft Association - Canadian Council, the Recreational Aircraft Association of Canada, the Soaring Association of Canada, Teamsters Canada and the Ultralight Pilots Association of Canada. The members of the Technical Committee approved the amendments discussed in this Regulatory Impact Analysis Statement and recommended their adoption during their meetings on June 14, 1999 and on March 28, 2000.

These amendments were presented to the Civil Aviation Regulatory Committee (CARC), which is composed of senior managers in the Civil Aviation Directorate of the Department of Transport, on June 25, 1999 and on April 25, 2000. The members of CARC approved all the amendments.

Compliance and Enforcement

These Regulations will generally be enforced through the assessment of monetary penalties imposed under sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act*, through suspension or cancellation of a Canadian aviation document or through judicial action introduced by way of summary conviction as per section 7.3 of the *Aeronautics Act*.

Contact

Chief
Regulatory Affairs, AARBH
Transport Canada
Safety and Security
Place de Ville, Tower "C"
Ottawa, Ontario
K1A 0N8
Telephone: General inquiries: (613) 993-7284 or
1-800-305-2059
FAX: (613) 990-1198
Internet address: www.tc.gc.ca

Pilots Association, l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, la Experimental Aircraft Association-Canadian Council, le Réseau d'aéronefs amateurs canadien, l'Association canadienne de vol à voile, les Teamsters Canada et la Ultralight Pilots Association of Canada. Les membres du Comité technique ont approuvé les modifications dont il est question dans le présent Résumé de l'étude d'impact de la réglementation et en ont recommandé l'adoption au cours de leurs réunions des 14 juin 1999 et 28 mars 2000.

Les modifications ont été présentées les 25 juin 1999 et 25 avril 2000 au Comité de réglementation de l'aviation civile (CRAC), lequel est formé de gestionnaires supérieurs de la direction générale de l'Aviation civile. Les membres du CRAC ont approuvé toutes les modifications.

Respect et exécution

L'exécution des présentes dispositions réglementaires se fera au moyen de l'imposition d'amendes en vertu des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique*, de la suspension ou de l'annulation d'un document d'aviation canadien, ou encore de poursuites judiciaires intentées par procédure sommaire en vertu de l'article 7.3 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Personne-ressource

Chef
Affaires réglementaires, AARBH
Transports Canada
Sécurité et Sûreté
Place de Ville, Tour C
Ottawa (Ontario)
K1A 0N8
Téléphone : renseignements généraux : (613) 993-7284 ou
1-800-305-2059
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-1198
Adresse Internet : www.tc.gc.ca

Registration
SOR/2005-321 October 25, 2005

PILOTAGE ACT

Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations

P.C. 2005-1830 October 25, 2005

Whereas the Pacific Pilotage Authority, pursuant to subsection 34(1)^a of the *Pilotage Act*, published in the *Canada Gazette*, Part I, on July 23, 2005, a copy of the proposed *Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations*, substantially in the form set out in the annexed regulations;

And whereas more than 30 days have expired after the date of publication and no notices of objection to the proposed Regulations were filed with the Canadian Transportation Agency in accordance with subsection 34(2)^b of the Act;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 33(1) of the *Pilotage Act*, hereby approves the annexed *Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations*, made by the Pacific Pilotage Authority on August 25, 2005.

REGULATIONS AMENDING THE PACIFIC PILOTAGE TARIFF REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Section 8 of the *Pacific Pilotage Tariff Regulations*¹ is replaced by the following:

8. Despite sections 6 and 7, the total charges payable under those sections in respect of a ship are not less than \$725.62.

2. The portion of items 1 to 3 of Schedule 2 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

Column 3	
Item	Amount (\$)
1.	3,121
2.	6,242
3.	3,121

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

Column 2	
Item	Time Charge (\$)
1.	156.78

Enregistrement
DORS/2005-321 Le 25 octobre 2005

LOI SUR LE PILOTAGE

Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique

C.P. 2005-1830 Le 25 octobre 2005

Attendu que, conformément au paragraphe 34(1)^a de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration de pilotage du Pacifique a fait publier dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 23 juillet 2005, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique*, conforme en substance au texte ci-après;

Attendu que plus de trente jours se sont écoulés depuis la date de publication et qu'aucun avis d'opposition au projet de règlement n'a été déposé auprès de l'Office des transports du Canada conformément au paragraphe 34(2)^b de cette loi,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve le *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique*, ci-après, pris le 25 août 2005 par l'Administration de pilotage du Pacifique.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES TARIFS DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

MODIFICATIONS

1. L'article 8 du *Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique*¹ est remplacé par ce qui suit :

8. Malgré les articles 6 et 7, le total des droits à payer à l'égard d'un navire en application de ces articles ne peut être inférieur à 725,62 \$.

2. Le passage des articles 1 à 3 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 3	
Article	Montant (\$)
1.	3,121
2.	6,242
3.	3,121

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

Colonne 2	
Article	Droit horaire (\$)
1.	156,78

^a S.C. 1998, c. 10, s. 150
^b S.C. 1996, c. 10, s. 251(2)
¹ SOR/85-583

^a L.C. 1998, ch. 10, art. 150
^b L.C. 1996, ch. 10, par. 251(2)
¹ DORS/85-583

4. The portion of items 1 and 2 of Schedule 4 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Cancellation Charge (\$)
1.	471.26
2.	156.78

5. The portion of items 1 to 3 of Schedule 5 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Out-of-Region Charge (\$) (per hour or part of an hour)
1.	156.78
2.	156.78
3.	156.78

6. The portion of items 1 to 6 of Schedule 6 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Transportation Charges (\$)
1.	135
2.	127
3.	1,066
4.	348
5.	348
6.	135

7. The portion of items 1 to 8 of Schedule 7 to the Regulations in columns 2 to 4 is replaced by the following:

	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Charge (\$)	Additional Charge	Pilot Boat Replacement Charge (\$)
1.	297	n/a	180
2.	1,104	n/a	180
3.	2,089	n/a	180
4.	4,772	n/a	n/a
5.	6,622	n/a	n/a
6.	212	\$53 for each period of 15 minutes that a pilot boat is detained on standby	n/a
7.	615	n/a	n/a
8.	2,428	n/a	n/a

COMING INTO FORCE

8. These Regulations come into force on January 1, 2006.

4. Le passage des articles 1 et 2 de l'annexe 4 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Droit d'annulation (\$)
1.	471,26
2.	156,78

5. Le passage des articles 1 à 3 de l'annexe 5 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Droit à l'extérieur de la région, par heure ou fraction d'heure (\$)
1.	156,78
2.	156,78
3.	156,78

6. Le passage des articles 1 à 6 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Droit de déplacement (\$)
1.	135
2.	127
3.	1 066
4.	348
5.	348
6.	135

7. Le passage des articles 1 à 8 de l'annexe 7 du même règlement figurant dans les colonnes 2 à 4 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Droit (\$)	Droit supplémentaire	Droit de remplacement pour bateau-pilote (\$)
1.	297	s/o	180
2.	1 104	s/o	180
3.	2 089	s/o	180
4.	4 772	s/o	s/o
5.	6 622	s/o	s/o
6.	212	53 \$ pour chaque période de 15 minutes durant laquelle un bateau-pilote est retenu en poste	s/o
7.	615	s/o	s/o
8.	2 428	s/o	s/o

ENTRÉE EN VIGUEUR

8. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2006.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Regulations.)***Description**

The Pacific Pilotage Authority (the Authority) is responsible for operating, maintaining and administering, in the interests of safety, an efficient pilotage service within all Canadian waters in and around the Province of British Columbia. Section 33 of the *Pilotage Act* allows the Authority to prescribe tariffs of pilotage charges that are fair and reasonable to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

The Authority increases by 3.5 percent its tariffs for the following pilotage charges: pilotage assignments, time charges for bridge watches, minimum charges, cancellation charges, out-of-region charges, transportation charges, pilot boat and helicopter charges. The adjustment offsets the increased costs in providing pilotage services and launch operations, thereby ensuring that the Authority will continue to operate on a self-sustaining financial basis. Note that the 3.5 percent increase in transportation charges will cover cost increases for taxi, hotel, fuel and airfares.

The Authority increases the pilot boat replacement fee to \$180.00. This adjustment will ensure the necessary funding to construct two new pilot launches.

Alternatives

In order to provide a safe and efficient pilotage service, the Authority kept its cost to the minimum. Further reductions in operating costs are not deemed to be an alternative since it could reduce the quality of service provided.

The retention of the existing tariff rates was considered as a possible option. However, the Authority rejected this status quo alternative since an increase of tariff rates is necessary to reflect the actual costs for the various pilotage services provided to the industry. These amendments will ensure that the Authority maintains its financial self-sufficiency while avoiding cross-subsidization among the various pilotage districts.

Benefits and Costs

The 3.5 percent increase in the pilotage charges is consistent with the current costs of providing the service and it is anticipated that these adjustments will result in an annual increase of \$1,600,000 in gross revenue. This will result in an average increase of \$122 per assignment for the users.

The increase in the pilot boat replacement fee is consistent with the projected cost of construction of two pilot launches. It is anticipated that this adjustment will result in an annual increase of \$810,000 in gross revenue that will be used to fund the new construction program.

In accordance with the *1999 Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, and the *Transport Canada Policy Statement on Strategic Environmental Assessment*, a strategic environmental assessment (SEA) of this

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)***Description**

L'Administration de pilotage du Pacifique (l'Administration) a pour mission de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans toutes les eaux canadiennes sises dans la province de la Colombie-Britannique et ses eaux limitrophes. En vertu de l'article 33 de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration fixe des droits de pilotage équitables et raisonnables pour lui permettre de financer ses opérations.

L'Administration apporte une hausse du tarif de 3,5 p. 100 pour les droits de pilotage suivants : les affectations de pilotes, le taux horaire pour un quart à la passerelle, les droits minimaux, les droits d'annulation, les droits applicables à l'extérieur de la région, les droits de déplacement et les droits relatifs à l'utilisation d'un bateau-pilote ou d'un hélicoptère. Ces augmentations tarifaires ont pour but de compenser l'augmentation des coûts liés à la prestation des services de pilotage et au recours à un bateau-pilote, afin d'assurer l'autonomie financière de l'Administration. Il est à noter que cette hausse de 3,5 p. 100 des droits de déplacement des pilotes permettra de couvrir la majoration des coûts, notamment de taxis, d'hôtels, de carburant et de billets d'avion.

Une augmentation de l'Administration porte les droits de remplacement d'un bateau-pilote à 180,00 \$. Cette augmentation générera le financement nécessaire à la construction de deux nouveaux bateaux-pilotes.

Solutions envisagées

Afin de fournir des services de pilotage sécuritaires et efficaces, l'Administration tient à maintenir ses coûts au minimum. De nouvelles réductions des coûts d'exploitation ne sont cependant pas envisagées, car la qualité des services fournis risquerait de souffrir d'une telle mesure.

L'option de maintenir le tarif actuel a également été étudiée. Toutefois, l'Administration a rejeté ce statu quo, car elle a besoin de la hausse tarifaire pour faire face aux coûts réels associés à la prestation des divers services de pilotage à l'industrie. Les modifications permettront de conserver l'autonomie financière de l'Administration et d'éviter l'interfinancement entre les zones de pilotage.

Avantages et coûts

L'augmentation de 3,5 p. 100 des droits de pilotage correspond aux coûts réels de la prestation des services. On estime que ces hausses donneront lieu à une augmentation annuelle totale des revenus bruts de l'Administration de 1 600 000 \$. Cela se reflétera pour les usagers par une augmentation moyenne de 122 \$ par affectation.

La hausse des droits de remplacement d'un bateau-pilote correspond aux coûts anticipés de construction de deux bateaux-pilotes. On estime que l'augmentation donnera lieu à une hausse annuelle de 810 000 \$ du revenu brut, somme qui servira à financer le nouveau programme de construction.

Conformément à la *Directive du Cabinet de 1999 sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, plans et programmes*, une évaluation environnementale stratégique (ÉES) de cette modification a été effectuée, sous la forme d'une exploration

amendment has been conducted, in the form of a Preliminary Scan. The outcome of the SEA is that the amendment would not have any impact on the environment.

Consultation

The Authority has committed to regular consultation with the Chamber of Shipping of British Columbia (CSBC) along with other shipping community members including, North West Cruiseship Association, agents, terminal operators and shipowners. This consultation covers all aspects of the Authority's operation including financial, operational and regulatory matters.

The Authority consulted the CSBC, who represents the shipping community on the west coast of British Columbia, on March 2, 2005 and April 28, 2005. By way of a letter dated May 19, 2005, the CSBC indicated its approval of this tariff increase for 2006.

This amendment was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on July 23, 2005, to seek comments of the public and allow interested persons to file a notice of objection. No notices of objection were filed with the Canadian Transportation Agency.

Compliance and Enforcement

Section 45 of the *Pilotage Act* provides that no customs officer at any port in Canada shall grant a clearance to a ship if the officer is informed by the Authority that pilotage charges in respect of the ship are outstanding and unpaid.

Contact

Mr. D.B. McLennan
Chief Executive Officer
Pacific Pilotage Authority
1130 West Pender Street, Suite 1000
Vancouver, British Columbia
V6E 4A4
Telephone: (604) 666-6771
FAX: (604) 666-1647

préliminaire. Selon les conclusions de l'ÉES, la modification n'aurait aucune incidence sur l'environnement.

Consultations

L'Administration s'est engagée à consulter périodiquement la Chamber of Shipping of British Columbia (CSBC) ainsi que d'autres membres de la communauté maritime, notamment des membres de la North West Cruiseship Association, des agents, des exploitants de terminal maritime et des propriétaires de navire. Ces consultations visent tous les aspects des activités de l'Administration, y compris les aspects financiers, opérationnels et réglementaires.

Les 2 mars et 28 avril 2005, l'Administration a consulté la CSBC, qui représente la communauté maritime sur la côte ouest de la Colombie-Britannique. Dans une lettre datée du 19 mai 2005, la CSBC a approuvé l'augmentation tarifaire proposée pour 2006.

Cette modification a fait l'objet d'une publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 23 juillet 2005 afin de solliciter des commentaires du public et d'offrir la possibilité aux personnes touchées de formuler un avis d'opposition. Aucun avis d'opposition n'a été déposé auprès de l'Office des transports du Canada.

Respect et exécution

Selon l'article 45 de la *Loi sur le pilotage*, il est interdit à l'agent des douanes de service dans un port canadien d'autoriser un navire à quitter le Canada si cet agent a été informé par une Administration de pilotage que des droits de pilotage concernant ce navire demeurent exigibles et impayés.

Personne-ressource

M. D.B. McLennan
Premier dirigeant
Administration de pilotage du Pacifique
1130, rue Pender Ouest, bureau 1000
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6E 4A4
Téléphone : (604) 666-6771
TÉLÉCOPIEUR : (604) 666-1647

Registration
SOR/2005-322 October 25, 2005

ROYAL CANADIAN MINT ACT

Order Amending Part 1 of the Schedule to the Act

P.C. 2005-1852 October 25, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to section 6.1^a of the *Royal Canadian Mint Act*, hereby amends Part 1 of the schedule to that Act by adding the following after the reference to “Thirty dollars”:

Twenty-five dollars

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Description

In 2007-2010 the Royal Canadian Mint wishes to produce non-circulation coins of the denomination of \$25. However, at present the Royal Canadian Mint is not authorized to produce coins of the denomination of \$25. Pursuant to section 6.1 of the *Royal Canadian Mint Act*, the Governor in Council may, by order, amend Part 1 of the schedule by adding or deleting a denomination of a non-circulation coin. Thus, the purpose of this Order is to amend the schedule with the addition of a new denomination of \$25.

Canadian collector coins are among the most beautiful and sought-after coins in the world. With their expressive designs created by Canadian artists, our collector coins honour major national achievements and themes close to Canadians’ hearts: our history, natural splendours, native wildlife and more. In keeping with Commonwealth traditions, the obverse of all Canadian collector coins is struck with the effigy of Her Majesty Queen Elizabeth II.

Although they bear a denomination of \$20, \$50, \$100 or \$200, numismatic coins are not meant for circulation. Rather, each one is an intricate work of art, often worth far more than its face value. Many of these coins are acquired by dedicated collectors; others are purchased by people seeking commemorative treasures and gifts.

The Olympic movement is considered to be extraordinary and prestigious both in Canada and around the world. The Royal Canadian Mint has strived throughout its Olympic programs to ensure that this uniqueness is reflected through its non-circulation coin program. The Royal Canadian Mint produced non-circulation coinage for the 1976 Montreal Summer Olympics as well as the 1988 Calgary Winter Olympics. For the Montreal Olympics program,

^a S.C. 1999, c. 4, s. 3

Enregistrement
DORS/2005-322 Le 25 octobre 2005

LOI SUR LA MONNAIE ROYALE CANADIENNE

Décret modifiant la partie 1 de l’annexe de la Loi

C.P. 2005-1852 Le 25 octobre 2005

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu de l’article 6.1^a de la *Loi sur la Monnaie royale canadienne*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil modifie la partie 1 de l’annexe de cette loi par adjonction, après la mention « Trente dollars », de ce qui suit :

Vingt-cinq dollars

RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)

Description

Pour la période 2007-2010, la Monnaie royale canadienne souhaite produire des pièces hors-circulation de valeur nominale de 25 \$. Toutefois, à l’heure actuelle, la Monnaie royale canadienne n’est pas autorisée à produire des pièces de valeur nominale de 25 \$. Conformément à l’article 6.1 de la *Loi sur la Monnaie royale canadienne*, la gouverneure en conseil peut, par décret, amender la partie 1 de l’annexe par adjonction ou suppression d’une valeur nominale hors-circulation. Le présent décret vise donc l’amendement de l’Annexe par l’ajout d’une nouvelle valeur nominale de 25 \$.

Les pièces de monnaie canadiennes sont parmi les plus belles et les plus recherchées dans le monde. Avec leurs motifs expressifs créés par des artistes canadiens, nos pièces de monnaie rendent hommage à de grandes réalisations nationales et à des thèmes chers aux Canadiens : notre histoire, nos splendeurs naturelles, notre faune et bien plus. Conformément aux traditions du Commonwealth, l’avers de toutes les pièces de monnaie canadiennes est frappé à l’effigie de Sa Majesté la Reine Elizabeth II.

Même si elles représentent une valeur nominale de 20 \$, 50 \$, 100 \$ ou 200 \$, les pièces de collection ne sont pas destinées à la circulation. Œuvres d’art d’une précision exceptionnelle, elles valent souvent beaucoup plus que leur valeur nominale. Les collectionneurs passionnés s’en accaparent, mais d’autres gens les acquièrent comme souvenirs ou cadeaux commémoratifs. Le mouvement olympique est considéré comme un mouvement extraordinaire et prestigieux au Canada et partout dans le monde. La Monnaie royale canadienne a toujours essayé de refléter ce caractère unique dans ses programmes de pièces hors-circulation pour les Jeux Olympiques.

La Monnaie royale canadienne a produit des pièces hors-circulation pour les Jeux Olympiques d’été de Montréal de 1976 ainsi que pour les Jeux Olympiques d’hiver de Calgary de 1988. Pour le programme des Jeux Olympiques de Montréal, qui a débuté en 1973 et a pris fin en 1976, la Monnaie royale canadienne a produit deux pièces hors-circulation de valeurs nominales spéciales pour marquer cet immense événement estival. Ces

^a L.C. 1999, ch. 4, art. 3

starting in 1973 and ending in 1976, the Royal Canadian Mint produced two special denomination non-circulation coins to mark this momentous summer event. These denominations (\$5 and \$10) were new and unique to this Olympic program and had not been used before by the Mint on non-circulation coinage. More recently, the Royal Canadian Mint again produced a special denomination to mark the Calgary Olympics program (1985-1988). This denomination (\$20) was also new and unique to this Olympic program.

In 2010, Canada will host the Winter Olympics in Vancouver. The Royal Canadian Mint again has the privilege of initiating an Olympic program, namely to celebrate the 2010 Vancouver Winter Olympics. To mark the occasion, the Royal Canadian Mint wishes to produce unique and special non-circulation coins with a \$25 denomination. Like the previous two Olympic programs, this denomination would be new and introduced for the Vancouver Olympic non-circulation program.

The coins would be sold in Canada and internationally by various means such as through Canada Post outlets, Royal Canadian Mint direct mail program, coin shops, coin dealers and distributors.

At present the denomination of \$25 is not included in the denominations of non-circulation coins that the Mint is authorized to produce (Part 1 of the Schedule to the *Royal Canadian Mint Act*). Consequently, in order that the Mint may produce the products mentioned above, the Royal Canadian Mint recommends that Part 1 of the Schedule to the *Royal Canadian Mint Act* be amended to include a denomination of \$25.

Alternatives

Using existing denominations from the *Royal Canadian Mint Act* would not create appeal or uniqueness to the Vancouver Olympic Coin Program as has been done in the past two Olympic coin programs. Therefore, no alternatives have been considered.

Benefits and Costs

The benefit of this additional denomination, to Part 1 of the Schedule to the *Royal Canadian Mint Act*, is the uniqueness that it will bring to the Vancouver Olympic Coin Program and also the flexibility in the number of denominations that could be used to produce numismatic coins. A new coin denomination would appeal to the coin collector and, in turn, generate additional revenues for the Royal Canadian Mint.

Because the new denomination will only affect non-circulation coins, it will not be noticeable to the general public and will not impact the vending industry.

There is no additional cost of adding a new denomination to the Act.

pièces (5 \$ et 10 \$) étaient nouvelles et spécifiques à ce programme olympique et la Monnaie ne les avait pas utilisées auparavant pour des pièces hors-circulation. Plus récemment, la Monnaie royale canadienne a de nouveau produit une pièce à valeur nominale spéciale pour le programme des Jeux Olympiques de Calgary (1985-1988). La valeur nominale (20 \$) était également nouvelle et spécifique à ce programme.

En 2010, le Canada sera l'hôte des Jeux Olympiques d'hiver de Vancouver. La Monnaie royale canadienne a de nouveau le privilège de participer à un programme olympique, à l'occasion des Jeux Olympiques d'hiver de Vancouver de 2010. Pour marquer l'occasion, la Monnaie royale canadienne souhaite produire une pièce hors-circulation spéciale et spécifique d'une valeur nominale de 25 \$. Tout comme pour les deux programmes olympiques précédents, cette valeur nominale serait nouvelle et serait lancée dans le cadre du programme de pièces hors-circulation des Jeux Olympiques de Vancouver.

Les pièces seraient vendues au Canada et à l'échelle internationale par divers réseaux tels que les comptoirs postaux de Postes Canada, le programme de publipostage de la Monnaie royale canadienne, les magasins de pièces ainsi que les marchands et détaillants de pièces.

À l'heure actuelle, la valeur nominale de 25 \$ ne fait pas partie des valeurs hors-circulation que la Monnaie est autorisée à produire (partie 1 de l'annexe de la *Loi sur la Monnaie royale canadienne*). Par conséquent, afin de pouvoir produire les pièces mentionnées ci-dessus, la Monnaie royale canadienne recommande que la partie 1 de l'annexe de la *Loi sur la Monnaie royale canadienne* soit amendée de façon à inclure la valeur nominale de 25 \$.

Solutions envisagées

L'utilisation des valeurs nominales prévues par la *Loi sur la Monnaie royale canadienne* ne susciterait pas l'intérêt souhaité envers le programme des pièces des Jeux Olympiques de Vancouver, et ne traduirait pas le caractère unique de cet événement, contrairement à ce qui fut le cas pour les deux programmes de pièces olympiques précédents. Par conséquent, aucune solution de rechange n'a été envisagée.

Avantages et coûts

L'avantage que présente l'ajout de cette valeur nominale additionnelle à la partie 1 de l'annexe de la *Loi sur la Monnaie royale canadienne* est le caractère unique que cette pièce apporterait au programme des pièces des Jeux Olympiques de Vancouver et, aussi, une plus grande flexibilité au niveau du nombre des valeurs nominales qui pourraient être utilisées pour la production de pièces de monnaie. Une nouvelle valeur nominale plairait certainement aux collectionneurs de pièces de monnaie, en plus de générer un revenu additionnel pour la Monnaie royale canadienne.

Comme la nouvelle valeur nominale ne visera que les pièces hors-circulation, elle sera à peine remarquée par le grand public et elle ne nuira pas à l'industrie des machines distributrices.

L'ajout d'une nouvelle valeur nominale à la Loi n'entraîne aucun coût additionnel.

Consultation

There were no formal consultations held. However, based on the success of both the Montreal and Calgary Olympic Coin Programs, for which the Royal Canadian Mint produced coins, the addition of a new denomination had been well received and had no impact on day-to-day transactions.

Contact

Marguerite F. Nadeau, Q.C.
Vice President
General Counsel and Corporate Secretary
Corporate and Legal Affairs
Royal Canadian Mint
320 Sussex Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0G8
Telephone: (613) 993-1732
FAX: (613) 990-4665
E-mail: nadeau@mint.ca

Consultations

Il n'y a eu aucune consultation officielle à ce sujet. Toutefois, si on se base sur le succès des programmes de pièces de monnaie des Jeux Olympiques de Montréal et de Calgary, pour lesquels la Monnaie royale canadienne a produit des pièces de monnaie, l'ajout d'une nouvelle valeur nominale a été très bien accueilli et n'a eu aucune répercussion négative sur les transactions journalières.

Personne-ressource

Marguerite F. Nadeau, Q.C.
Vice-présidente
Avocate générale et secrétaire de la Société
Affaires générales et juridiques
Monnaie royale canadienne
320, prom. Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0G8
Téléphone : (613) 993-1732
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-4665
Courriel : nadeau@monnaie.ca

Registration
SOR/2005-323 October 25, 2005

ROYAL CANADIAN MINT ACT

Order Amending Part 1 of the Schedule to the Act

P.C. 2005-1854 October 25, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to section 6.1^a of the *Royal Canadian Mint Act*, hereby amends Part 1 of the schedule to that Act by adding the following after the reference to “One hundred and fifty dollars”:

One hundred and twenty-five dollars

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Orders.)

Description

The Royal Canadian Mint wishes to produce non-circulation gold coins of the denominations of \$125, \$250 and \$2500. However, at present the Royal Canadian Mint is not authorized to produce coins of these denominations. Pursuant to section 6.1 of the *Royal Canadian Mint Act*, the Governor in Council may, by order, amend Part 1 of the schedule by adding or deleting a denomination of a non-circulation coin. Thus, the purpose of this Order is to amend the schedule with the addition of the new denominations of \$125, \$250 and \$2500.

Canadian collector coins are among the most beautiful and sought-after coins in the world. With their expressive designs created by Canadian artists, our collector coins honour major national achievements and themes close to Canadians’ hearts: our history, natural splendours, native wildlife and more. In keeping with Commonwealth traditions, the obverse of all Canadian collector coins is struck with the effigy of Her Majesty Queen Elizabeth II.

Although they bear a denomination of \$20, \$50, \$100 or \$200, numismatic coins are not meant for circulation. Rather, each one is an intricate work of art, often worth far more than its face value. Many of these coins are acquired by dedicated collectors; others are purchased by people seeking commemorative treasures and gifts.

The denominations currently used on collector gold coins are 50 cents, \$100, \$150, \$200, \$300 and \$350 respectively. In 2005, unit sales of these coins are expected to increase 40% compared with similar unit sales in 2004. The denominations currently used for these gold coins are relative to their pure gold content. For example, the \$300 coin has approximately 35 grams of gold while the \$200 coin has approximately 15 grams of gold.

^a S.C. 1999, c. 4, s. 3

Enregistrement
DORS/2005-323 Le 25 octobre 2005

LOI SUR LA MONNAIE ROYALE CANADIENNE

Décret modifiant la partie 1 de l’annexe de la Loi

C.P. 2005-1854 Le 25 octobre 2005

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu de l’article 6.1^a de la *Loi sur la Monnaie royale canadienne*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil modifie la partie 1 de l’annexe de cette loi par adjonction, après la mention « Cent cinquante dollars », de ce qui suit :

Cent vingt-cinq dollars

**RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION**

(Ce résumé ne fait pas partie des décrets.)

Description

La Monnaie royale canadienne souhaite produire des pièces hors-circulation de valeur nominale de 125, 250 et 2 500 dollars. Toutefois, à l’heure actuelle, la Monnaie royale canadienne n’est pas autorisée à produire des pièces portant ces valeurs nominales. Conformément à l’article 6.1 de la *Loi sur la Monnaie royale canadienne*, la gouverneure en conseil peut, par décret, amender la partie 1 de l’annexe par adjonction ou suppression d’une valeur nominale hors-circulation. Le présent décret vise donc l’amendement de l’annexe par l’ajout des nouvelles valeurs nominales de 125 \$, 250 \$ et 2 500 \$.

Les pièces de monnaie canadiennes sont parmi les plus belles et les plus recherchées dans le monde. Avec leurs motifs expressifs créés par des artistes canadiens, nos pièces de monnaie rendent hommage à de grandes réalisations nationales et à des thèmes chers aux Canadiens : notre histoire, nos splendeurs naturelles, notre faune et bien plus. Conformément aux traditions du Commonwealth, l’avers de toutes les pièces de monnaie canadiennes est frappé à l’effigie de Sa Majesté la Reine Elizabeth II.

Même si elles représentent des valeurs nominales de 20 \$, 50 \$, 100 \$ ou 200 \$, les pièces de collection ne sont pas destinées à la circulation. Elles sont plutôt des œuvres d’art d’une précision exceptionnelle, valant souvent beaucoup plus que leur valeur nominale. Les collectionneurs passionnés s’en accaparent, mais d’autres personnes les acquièrent comme souvenirs ou cadeaux commémoratifs.

Les valeurs nominales actuellement utilisées pour les pièces numismatiques en or sont les suivantes : 50 cents, 100 \$, 150 \$, 200 \$, 300 \$ et 350 \$. En 2005, on s’attend à ce que le nombre de pièces vendues dépasse de 40 % le chiffre correspondant aux pièces de ce genre qui ont été vendues en 2004. Les valeurs nominales utilisées actuellement pour ces pièces en or sont relatives à leur teneur en or pur. Par exemple, la pièce de 300 \$ en or contient environ 35 grammes d’or tandis que la pièce de 200 \$ en contient environ 15 grammes.

^a L.C. 1999, ch. 4, art. 3

The coins would be sold in Canada and internationally by various means such as through Canada Post outlets, Royal Canadian Mint direct mail program, coin shops, coin dealers and distributors.

At present the denominations of \$125, \$250 and \$2500 are not included in the denominations of non-circulation coins that the Mint is authorized to produce (Part 1 of the Schedule to the *Royal Canadian Mint Act*). Consequently, in order that the Mint may produce the products mentioned above, the Royal Canadian Mint recommends that Part 1 of the Schedule to the *Royal Canadian Mint Act* be amended to include the denominations of \$125, \$250 and \$2500.

Alternatives

Using existing denominations from the *Royal Canadian Mint Act* would not create the appeal or generate the additional revenue that can be made with the addition of the denominations. Therefore, no alternatives have been considered.

Benefits and Costs

Based on recent gold market values and the relativity of gold weight to denomination, the Royal Canadian Mint requires incremental denominations in order to expand the number of gold coins offered at different gold weight values. The market value of gold in the last 20 years has increased by almost 35% indicating the need for higher gold content coins with higher denominations than those of two decades ago. The three new denominations required by the Royal Canadian Mint are \$125, \$250 and \$2500. These specific denominations would provide a financially beneficial increment between the current denomination increments of \$100-\$150 and \$200-\$300, as well as a higher denomination for larger gold weight coins.

Because the new denominations will only affect non-circulation coins, it will not be noticeable to the general public and will not impact the vending industry.

There is no additional cost of adding new denominations to the Act.

Consultation

There were no formal consultations held. However, based on the recent gold market values and the relativity of gold weight to denomination, the addition of the new denominations are anticipated to be well received and will have no impact on day-to-day transactions.

Contact

Marguerite F. Nadeau, Q.C.
Vice President
General Counsel and Corporate Secretary
Corporate and Legal Affairs
Royal Canadian Mint
320 Sussex Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0G8
Telephone: (613) 993-1732
FAX: (613) 990-4665
E-mail: nadeau@mint.ca

Les pièces seraient vendues au Canada et à l'échelle internationale par divers réseaux tels que les comptoirs postaux de Postes Canada, le programme de publi-postage de la Monnaie royale canadienne, les magasins de pièces ainsi que les marchands et détaillants de pièces.

À l'heure actuelle, les pièces de 125 \$, 250 \$ et 2 500 \$ ne font pas partie des valeurs hors-circulation que la Monnaie est autorisée à produire (partie 1 de l'annexe de la *Loi sur la Monnaie royale canadienne*). Par conséquent, afin de pouvoir produire les pièces mentionnées ci-dessus, la Monnaie royale canadienne recommande que la partie 1 de l'annexe de la *Loi sur la Monnaie royale canadienne* soit amendée de façon à inclure les valeurs nominales de 125 \$, 250 \$ et 2 500 \$.

Solutions envisagées

L'utilisation des valeurs nominales actuellement prévues par la *Loi sur la Monnaie royale canadienne* ne susciterait pas l'intérêt souhaité pour générer des revenus additionnels qui, autrement, pourraient découler des nouvelles valeurs nominales. Par conséquent, aucune solution de rechange n'a été envisagée.

Avantages et coûts

En fonction du cours de l'or sur les marchés, récemment, et de la relativité du poids en or par rapport à la valeur nominale, la Monnaie royale canadienne doit proposer des valeurs nominales en ordre croissant afin d'élargir la gamme de pièces en or correspondant à différents poids en or. Au cours des 20 dernières années, la valeur de l'or a connu une croissance de près de 35 %, révélant ainsi le besoin d'une augmentation de la teneur en or dans les pièces, donc des pièces d'une valeur nominale plus élevée qu'il y a 20 ans. Les trois nouvelles valeurs nominales requises par la Monnaie royale canadienne sont de 125 \$, 250 \$ et 2 500 \$. Ces valeurs nominales particulières offriraient une progression bénéfique sur le plan financier dans les fourchettes actuelles de 100 \$-150 \$ et de 200 \$-300 \$, ainsi qu'une valeur nominale plus élevée pour des pièces à plus forte teneur en or.

Comme les nouvelles valeurs nominales ne viseront que les pièces hors-circulation, elles seront à peine remarquées par le grand public et ne nuiront pas à l'industrie des machines distributrices.

L'ajout de ces nouvelles valeurs nominales à la Loi n'entraîne aucun coût additionnel.

Consultations

Il n'y a eu aucune consultation officielle à ce sujet. Toutefois, si l'on se base sur le cours récent de l'or sur les marchés et la relation entre le poids en or et la valeur nominale, l'ajout de ces nouvelles valeurs nominales serait bien accueilli et n'aurait aucune répercussion négative sur les transactions journalières.

Personne-ressource

Marguerite F. Nadeau, Q.C.
Vice-présidente
Avocate générale et secrétaire de la Société
Affaires générales et juridiques
Monnaie royale canadienne
320, prom. Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0G8
Téléphone : (613) 993-1732
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-4665
Courriel : nadeau@monnaie.ca

Registration
SOR/2005-324 October 25, 2005

ROYAL CANADIAN MINT ACT

Order Amending Part 1 of the Schedule to the Act

P.C. 2005-1856 October 25, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to section 6.1^a of the *Royal Canadian Mint Act*, hereby amends Part 1 of the schedule to that Act by adding the following after the reference to “Three hundred dollars”:

Two hundred and fifty dollars

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for this Order appears at page 2511, following SOR/2005-323.

Enregistrement
DORS/2005-324 Le 25 octobre 2005

LOI SUR LA MONNAIE ROYALE CANADIENNE

Décret modifiant la partie 1 de l’annexe de la Loi

C.P. 2005-1856 Le 25 octobre 2005

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu de l’article 6.1^a de la *Loi sur la Monnaie royale canadienne*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil modifie la partie 1 de l’annexe de cette loi par adjonction, après la mention « Trois cents dollars », de ce qui suit :

Deux cent cinquante dollars

N.B. Le Résumé de l’étude d’impact de la réglementation de ce décret se trouve à la page 2511, suite au DORS/2005-323.

^a S.C. 1999, c. 4, s. 3

^a L.C. 1999, ch. 4, art. 3

Registration
SOR/2005-325 October 25, 2005

ROYAL CANADIAN MINT ACT

Order Amending Part 1 of the Schedule to the Act

P.C. 2005-1858 October 25, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to section 6.1^a of the *Royal Canadian Mint Act*, hereby amends Part 1 of the schedule to that Act by adding the following before the reference to “Three hundred dollars”:

Two thousand five hundred dollars

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for this Order appears at page 2511, following SOR/2005-323.

Enregistrement
DORS/2005-325 Le 25 octobre 2005

LOI SUR LA MONNAIE ROYALE CANADIENNE

Décret modifiant la partie 1 de l’annexe de la Loi

C.P. 2005-1858 Le 25 octobre 2005

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu de l’article 6.1^a de la *Loi sur la Monnaie royale canadienne*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil modifie la partie 1 de l’annexe de cette loi par adjonction, avant la mention « Trois cents dollars », de ce qui suit :

Deux mille cinq cents dollars

N.B. Le Résumé de l’étude d’impact de la réglementation de ce décret se trouve à la page 2511, suite au DORS/2005-323.

^a S.C. 1999, c. 4, s. 3

^a L.C. 1999, ch. 4, art. 3

Registration
SOR/2005-326 October 25, 2005

CANADA MARINE ACT
CANADA SHIPPING ACT

**Regulations Amending Certain Department of
Transport Regulations (Miscellaneous Program)**

P.C. 2005-1860 October 25, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, hereby makes the annexed *Regulations Amending Certain Department of Transport Regulations (Miscellaneous Program)*, pursuant to

- (a) section 62^a of the *Canada Marine Act*^b; and
- (b) paragraph 48(j)^c, subsections 338(1)^d and 421.1(1)^e, paragraph 519(c) and section 562^f of the *Canada Shipping Act*.

**REGULATIONS AMENDING CERTAIN
DEPARTMENT OF TRANSPORT REGULATIONS
(MISCELLANEOUS PROGRAM)**

CANADA MARINE ACT

Port Authorities Operations Regulations

1. (1) The portion of subsection 13(1) of the French version of the *Port Authorities Operations Regulations*¹ before paragraph (a) is replaced by the following:

13. (1) Sauf disposition contraire du présent règlement, toute personne qui, dans un port, laisse tomber, dépose, décharge ou déverse des rebuts, de la cargaison, des appareils, une substance polluante ou autre chose qui gêne la navigation doit :

(2) Subsection 13(2) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(2) Si la personne n'enlève pas immédiatement les rebuts, la cargaison, les appareils, la substance ou la chose, l'administration portuaire peut faire procéder à leur enlèvement et, dans le cas où les choses enlevées gênaient la navigation, leur enlèvement peut être fait aux dépens de la personne.

CANADA SHIPPING ACT

Boating Restriction Regulations

2. The portion of item 102 of Part V of Schedule III to the *Boating Restriction Regulations*² in columns I and II is replaced by the following:

Enregistrement
DORS/2005-326 Le 25 octobre 2005

LOI MARITIME DU CANADA
LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

**Règlement correctif visant certains règlements
(ministère des Transports)**

C.P. 2005-1860 Le 25 octobre 2005

Sur recommandation du ministre des Transports, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement correctif visant certains règlements (ministère des Transports)*, ci-après, en vertu :

- a) de l'article 62^a de la *Loi maritime du Canada*^b;
- b) de l'alinéa 48j)^c, des paragraphes 338(1)^d et 421.1(1)^e, de l'alinéa 519c) et de l'article 562^f de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

**RÈGLEMENT CORRECTIF
VISANT CERTAINS RÈGLEMENTS
(MINISTÈRE DES TRANSPORTS)**

LOI MARITIME DU CANADA

Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires

1. (1) Le passage du paragraphe 13(1) de la version française du *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires*¹ précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

13. (1) Sauf disposition contraire du présent règlement, toute personne qui, dans un port, laisse tomber, dépose, décharge ou déverse des rebuts, de la cargaison, des appareils, une substance polluante ou autre chose qui gêne la navigation doit :

(2) Le paragraphe 13(2) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Si la personne n'enlève pas immédiatement les rebuts, la cargaison, les appareils, la substance ou la chose, l'administration portuaire peut faire procéder à leur enlèvement et, dans le cas où les choses enlevées gênaient la navigation, leur enlèvement peut être fait aux dépens de la personne.

LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux

2. Le passage de l'article 102 de la partie V de l'Annexe III du *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux*² qui figure dans les colonnes I et II est remplacé par ce qui suit :

^a S.C. 2001, c. 4, s. 143

^b S.C. 1998, c. 10

^c S.C. 1998, c. 16, s. 3

^d S.C. 1998, c. 16, s. 8

^e S.C. 1998, c. 16, s. 12

^f R.S., c. 6 (3rd Supp.), s. 77

¹ SOR/2000-55

² C.R.C., c. 1407

^a L.C. 2001, ch. 4, art. 143

^b L.C. 1998, ch. 10

^c L.C. 1998, ch. 16, art. 3

^d L.C. 1998, ch. 16, art. 8

^e L.C. 1998, ch. 16, art. 12

^f L.R., ch. 6 (3^e suppl.), art. 77

¹ DORS/2000-55

² C.R.C., ch. 1407

	Column I	Column II
Item	Name given by the Répertoire toponymique du Québec, or description	Local Name
102.	Lac Montaubois	Lac Montaubois

Sable Island Regulations

3. The long title of the *Sable Island Regulations*³ is replaced by the following:

SABLE ISLAND REGULATIONS

4. Section 1 of the Regulations and the heading before it are repealed.

5. The definition “île” in section 2 of the French version of the Regulations is replaced by the following:

« île » L’île de Sable. (*Island*)

Small Vessel Regulations

6. The definition “silencieux” in section 2 of the French version of the *Small Vessel Regulations*⁴ is replaced by the following:

« silencieux » Chambre d’expansion qui se trouve dans la conduite d’échappement du moteur de propulsion d’un bâtiment et qui est conçue expressément pour réduire le bruit du moteur. Ne sont pas visés par la présente définition le clapet d’échappement, l’échappement droit, le silencieux évidé, le silencieux rempli de fibre de verre, le dispositif de dérivation et tout dispositif similaire. (*muffler*)

7. The portion of subsection 16.07(2) of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) Sous réserve du paragraphe (3), le vêtement de flottaison individuel peut être du type gonflable si, selon le cas :

*Ships Registry and Licensing
Fees Tariff*

8. Item 17 of the table to section 2 of the *Ships Registry and Licensing Fees Tariff*⁵ is repealed.

COMING INTO FORCE

9. These Regulations come into force on the date on which they are registered.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

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

Description

The *Regulations Amending Certain Department of Transport Regulations (Miscellaneous Program)* deal with issues raised by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJC) and other corrections made to the following Regulations:

³ C.R.C., c. 1465
⁴ C.R.C., c. 1487
⁵ SOR/2002-172

	Colonne I	Colonne II
Article	Nom indiqué dans le Répertoire toponymique du Québec, ou description	Nom local
102.	Lac Montaubois	Lac Montaubois

Règlement sur l’île au Sable

3. Le titre intégral du *Règlement sur l’île au Sable*³ est remplacé par ce qui suit :

RÈGLEMENT SUR L’ÎLE DE SABLE

4. L’article 1 du même règlement et l’intertitre le précédant sont abrogés.

5. La définition de « île », à l’article 2 de la version française du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

« île » L’île de Sable. (*Island*)

Règlement sur les petits bâtiments

6. La définition de « silencieux », à l’article 2 de la version française du *Règlement sur les petits bâtiments*⁴, est remplacée par ce qui suit :

« silencieux » Chambre d’expansion qui se trouve dans la conduite d’échappement du moteur de propulsion d’un bâtiment et qui est conçue expressément pour réduire le bruit du moteur. Ne sont pas visés par la présente définition le clapet d’échappement, l’échappement droit, le silencieux évidé, le silencieux rempli de fibre de verre, le dispositif de dérivation et tout dispositif similaire. (*muffler*)

7. Le passage du paragraphe 16.07(2) de la version française du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) Sous réserve du paragraphe (3), le vêtement de flottaison individuel peut être du type gonflable si, selon le cas :

*Tarif des droits d’immatriculation et de
délivrance de permis des navires*

8. L’article 17 du tableau de l’article 2 du *Tarif des droits d’immatriculation et de délivrance de permis des navires*⁵ est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

**RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION**

(*Ce résumé ne fait pas partie du règlement.*)

Description

Le *Règlement correctif visant certains règlements (ministère des Transports)* vise des questions soulevées par le Comité mixte permanent sur l’examen de la réglementation (CMPER) et d’autres modifications apportées aux règlements suivants :

³ C.R.C., ch. 1465
⁴ C.R.C., ch. 1487
⁵ DORS/2002-172

*Canada Marine Act**Port Authorities Operations Regulations*

The *Port Authorities Operations Regulations* are concerned with safety, order and operations at ports that are managed by Canada Port Authorities under the *Canada Marine Act*. The SJC noted that in subsections 13(1) and (2) of the French version of the Regulations “marchandises” appears in the French version as the equivalent of “cargo” in the English version. Elsewhere in the French version of the Regulations, the term used as the equivalent of “cargo” is “cargaison” and that a single term should be used consistently throughout the French version. The Regulations are amended by replacing the word “marchandises” with the word “cargaison” wherever it occurs in section 13.

*Canada Shipping Act**Boating Restriction Regulations*

The *Boating Restriction Regulations* provide for the establishment of restrictions, for example, to prohibit boats from specific areas, specify engine power or speed limits for boating activities and navigation in Canadian waters to promote public safety, protect property near shore and ensure safe navigation. Item 102 of Part V of Schedule III to the Regulations is amended to correct the spelling of “Lac Montaubais” to read “Lac Montaubois”.

Sable Island Regulations

The *Sable Island Regulations* concern the government of the Island. The Island is under the control of the District Marine Agent of the Department of Transport at Dartmouth, Nova Scotia. No one may go to the Island without written permission and unless they are adequately supplied and equipped to completely look after themselves. The long title, section 1 and the definition “île” in section 2 of the French version of the Regulations are replaced to correct “île au Sable” to read “île de Sable”.

Small Vessel Regulations

The *Small Vessel Regulations* promote the safety of small vessels not regulated elsewhere and encompass such matters as construction, licensing, safety equipment and required safety measures for small vessels. The SJC noted that the definition “muffler” in section 2 of the French version of the Regulations used the words “muffler in bad condition” to refer to “gutté muffler”. The French version of the definition “silencieux” is therefore amended to reflect the English intent because a muffler in bad condition is not the same thing as a gutted muffler. The SJC also indicated that the English version of subsection 16.07(2) before paragraph (a) provides that personal flotation devices may be of an “inflatable type”, while the corresponding reference in the French version is to personal flotation devices of an inflatable “pouch” type. The French version of the subsection is replaced to delete reference to “pochette” in order to remove the discrepancy.

*Loi maritime du Canada**Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires*

Le *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires* traite de la sécurité, de l'ordre et des activités dans les ports qui sont assurées par les administrations portuaires canadiennes en vertu de la *Loi maritime du Canada*. Le CMPEP a indiqué que, dans les paragraphes 13(1) et (2) de la version française du règlement, le terme « marchandises » est donné comme l'équivalent de « cargo » dans la version anglaise. Ailleurs dans la version française du règlement, le terme équivalent de « cargo » est « cargaison », et un seul terme doit être utilisé dans l'ensemble de la version française. À l'article 13 du règlement, le terme « marchandises » est remplacé par « cargaison ».

*Loi sur la marine marchande du Canada**Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux*

Le *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux* prévoit l'établissement de restrictions, par exemple, interdire aux bateaux l'accès à des zones données, imposer des limites quant à la puissance de moteurs ou à la vitesse des embarcations à la navigation dans les eaux canadiennes, en vue de promouvoir la sécurité du public, de protéger les propriétés riveraines et d'assurer la sécurité nautique. L'article 102 de la partie V de l'annexe III du règlement est modifié pour corriger « Lac Montaubais » qui devait s'écrire « Lac Montaubois ».

Règlement sur l'île au Sable

Le *Règlement sur l'île au Sable* vise l'administration de l'île de Sable. L'île est régie par l'agent régional de la marine du ministère des Transports à Dartmouth, en Nouvelle-Écosse. Personne ne peut se rendre dans l'île sans permission écrite et sans être suffisamment approvisionné et équipé pour ne pas se trouver en détresse. Le titre de la version française du règlement, son titre abrégé à l'article 1 et la définition de « île » à l'article 2 sont modifiés pour corriger « île au Sable » qui devait s'écrire « île de Sable ».

Règlement sur les petits bâtiments

Le *Règlement sur les petits bâtiments* vise à promouvoir la sécurité des petits bâtiments qui ne sont pas visés par d'autres dispositions réglementaires et traite de divers aspects comme la construction, la délivrance de permis, l'équipement de sécurité et les mesures de sécurité exigées pour les petits bâtiments. Le CMPEP a indiqué que la définition de « silencieux » à l'article 2 de la version française du règlement utilise les mots « le silencieux en mauvais état » au lieu de silencieux évidé pour traduire le terme de la version anglaise « gutted muffler ». La définition de « silencieux » de la version française est modifiée pour refléter la version anglaise parce qu'un silencieux en mauvais état n'est pas la même chose qu'un silencieux évidé. De plus, le CMPEP a indiqué que la version anglaise du paragraphe 16.07(2) avant l'alinéa a) prévoit que le vêtement de flottaison individuel peut être de « type gonflable », tandis que le renvoi correspondant dans la version française est au vêtement de flottaison individuel du type « pochette » gonflable. La version française du paragraphe est modifiée pour supprimer le mot « pochette » et ainsi supprimer la divergence.

Ships Registry and Licensing Fees Tariff

The *Ships Registry and Licensing Fees Tariff* sets out the fees payable for ship registry and small commercial vessel licensing services. The SJC questioned the authority under the *Canada Shipping Act* for prescribing a fee of \$50.00 for the issuance of a Transport Order under item 17 of the table to section 2 of the Regulations to enable a registrar to establish whether particulars are required or entitled to be recorded in the register. In 1998, the *Canada Shipping Act* was amended so that the authority to charge for this service no longer exists. Item 17 is therefore repealed.

Contacts

Canada Shipping Act

Tia M. McEwan
Manager, Regulatory Affairs
Transport Canada
Place de Ville
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: (613) 998-5352

Canada Marine Act

Neil Weatherdon
Policy Advisor
Ports Policy
Transport Canada
Place de Ville
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: (613) 998-0693

Tarif des droits d'immatriculation et de délivrance de permis des navires

Le *Tarif des droits d'immatriculation et de délivrance de permis des navires* énonce les droits exigés pour les services d'immatriculation des navires et de délivrance de permis pour petit bâtiment de commerce. Le CMPER conteste l'autorité en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* fixant le tarif de 50 \$ pour la délivrance d'un document intitulé « Transport Order » en vertu de l'article 17 du tableau de l'article 2 du règlement, pour permettre au registraire d'établir si des détails doivent ou peuvent être inscrits au registre. En 1998, la *Loi sur la marine marchande du Canada* a été modifiée et les dispositions qui prévoyaient l'autorité pour exiger un droit pour ce service ont été abrogées. Par conséquent, l'article 17 est abrogé.

Personnes-ressources

Loi sur la marine marchande du Canada

Tia M. McEwan
Gestionnaire des affaires règlementaires
Transports Canada
Place de Ville
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 998-5352

Loi maritime du Canada

Neil Weatherdon
Conseiller en politiques
Politiques portuaires
Transports Canada
Place de Ville
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 998-0693

Registration
SOR/2005-327 October 26, 2005

PILOTAGE ACT

Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations

Whereas the Atlantic Pilotage Authority, pursuant to subsection 20(3) of the *Pilotage Act*, published in the *Canada Gazette*, Part I, on April 17, 2004 a copy of the proposed *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations*;

Whereas the proposed Regulations were published pursuant to subsection 20(3) of the *Pilotage Act* because the Atlantic Pilotage Authority proposes to make certain portions of the proposed Regulations under paragraph 20(1)(f) of that Act;

Whereas more than 30 days have expired after the date of publication and notices of objection to the proposed Regulations were filed with the Minister of Transport pursuant to subsection 21(1) of the *Pilotage Act*;

Whereas an investigation has been made of the proposed Regulations, including consultations with interested parties, and the report of the investigator has been sent to the Minister of Transport recommending that the Minister amend the proposed Regulations;

Whereas most of the investigator's recommendations may be in the public interest but do not concern the portions of the proposed Regulations in respect of which a notice of objection could be filed pursuant to subsection 21(1) of the *Pilotage Act*;

Whereas the Minister of Transport, pursuant to subsection 21(4) of the *Pilotage Act*, may, by order, approve, amend or disapprove only those portions of the proposed Regulations in respect of which a notice of objection could be filed pursuant to subsection 21(1) of that Act;

And whereas the Minister of Transport has recommended to the Atlantic Pilotage Authority that it consider amending the proposed Regulations in accordance with certain of the investigator's recommendations;

Therefore, the Minister of Transport, pursuant to subsection 21(4) of the *Pilotage Act*, hereby approves the portions of the proposed *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations* that the Atlantic Pilotage Authority proposes to make under paragraph 20(1)(f) of that Act.

Ottawa, October 24, 2005

Jean-C. Lapierre
Minister of Transport

Enregistrement
DORS/2005-327 Le 26 octobre 2005

LOI SUR LE PILOTAGE

Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique

Attendu que, conformément au paragraphe 20(3) de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a publié dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 17 avril 2004, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique*;

Attendu que le projet de règlement a été publié conformément au paragraphe 20(3) de la *Loi sur le pilotage* parce que l'Administration de pilotage de l'Atlantique se propose de prendre certaines parties de celui-ci en vertu de l'alinéa 20(1)f) de cette loi;

Attendu que plus de trente jours se sont écoulés depuis la date de publication et que des avis d'opposition motivés à l'égard du projet de règlement ont été déposés auprès du ministre des Transports conformément au paragraphe 21(1) de la *Loi sur le pilotage*;

Attendu qu'une enquête a été effectuée relativement au projet de règlement, y compris la tenue de consultations avec les parties intéressées et que, dans le rapport de l'enquêteur remis au ministre des Transports, il est recommandé que ce dernier le modifie;

Attendu que la plupart des recommandations de l'enquêteur peuvent être dans l'intérêt public, mais qu'elles ne visent pas les parties du projet de règlement à l'égard desquelles un avis d'opposition motivé pourrait être déposé conformément au paragraphe 21(1) de la *Loi sur le pilotage*;

Attendu que le ministre des Transports peut, par arrêté, en vertu du paragraphe 21(4) de la *Loi sur le pilotage*, approuver, modifier ou rejeter seulement les parties du projet de règlement à l'égard desquelles un avis d'objection motivé pourrait être déposé conformément au paragraphe 21(1) de cette loi;

Attendu que le ministre des Transports a recommandé à l'Administration de pilotage de l'Atlantique d'envisager de modifier le projet de règlement conformément à certaines recommandations de l'enquêteur,

À ces causes, en vertu du paragraphe 21(4) de la *Loi sur le pilotage*, le ministre des Transports approuve les parties du projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique* que l'Administration de pilotage de l'Atlantique se propose de prendre en vertu de l'alinéa 20(1)f) de cette loi.

Ottawa, le 24 octobre 2005

Le ministre des Transports,
Jean-C. Lapierre

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Regulations.)

Proposed amendments to the *Atlantic Pilotage Authority Regulations* were published along with a Regulatory Impact Analysis Statement in the *Canada Gazette*, Part I, on April 17, 2004. Notices of objection were filed and an investigation was made of the proposed Regulations. Pursuant to subsection 21(4) of the *Pilotage Act*, the Minister approves the portions of the proposed Regulations that the Atlantic Pilotage Authority proposes to make under paragraph 20(1)(f) of the *Pilotage Act*. The Minister has recommended to the Atlantic Pilotage Authority that it consider amending the proposed Regulations in accordance with certain of the investigator's recommendations. The proposed Regulations or amendments to them will be published by the Atlantic Pilotage Authority at a later date and will be accompanied by another Regulatory Impact Analysis Statement.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait partie du règlement.)

Les modifications proposées au *Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique* ont été publiées dans la *Gazette du Canada* Partie I le 17 avril 2004, ainsi qu'un Résumé de l'étude d'impact de la réglementation. Des avis d'opposition motivés ont été déposés et une enquête a été effectuée relativement au projet de règlement. En vertu du paragraphe 21(4) de la *Loi sur le pilotage*, le ministre approuve les parties du projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique* que l'Administration de pilotage de l'Atlantique se propose de prendre en vertu de l'alinéa 20(1)f) de la *Loi sur le pilotage*. Le ministre a recommandé à l'Administration de pilotage de l'Atlantique d'envisager de modifier le projet de règlement conformément à certaines recommandations de l'enquêteur. Le projet de règlement ou des modifications de celui-ci publiés à une date ultérieure par l'Administration de pilotage de l'Atlantique et accompagnés d'un autre Résumé de l'étude d'impact de la réglementation.

Registration
SOR/2005-328 October 27, 2005

CANADA TRANSPORTATION ACT

Order Authorizing Certain Persons to Be a Party to Certain Commercial Arrangements and Providing Specific Directives to the Vancouver Port Authority and the Fraser River Port Authority

P.C. 2005-1892 October 27, 2005

Whereas the Governor in Council is of the opinion that an extraordinary disruption to the effective continued operation of the national transportation system, other than a labour disruption, is imminent;

Whereas the Governor in Council, pursuant to section 47 of the *Canada Transportation Act*^a, may take any step that the Governor in Council considers essential to stabilize the national transportation system;

Whereas the Governor in Council is of the opinion that a failure to act under section 47 of the *Canada Transportation Act*^a at this time would be contrary to the interests of users and operators of the national transportation system and that there are no other provisions in that Act or in any other Act of Parliament that are sufficient and appropriate to remedy the situation and counter the damage that would be caused by the imminent extraordinary disruption of the national transportation system;

Whereas the Governor in Council, pursuant to section 47 of the *Canada Transportation Act*^a, made Order in Council P.C. 2005-1356 on July 29, 2005^b and modified that Order by Order in Council P.C. 2005-1365 on August 4, 2005^c;

Whereas Order in Council P.C. 2005-1356, made on July 29, 2005^b, will cease to have effect, by virtue of section 5 of that Order, on October 27, 2005;

And whereas the Governor in Council considers it essential that, to ensure the stability of the national transportation system, this Order be made;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport and the Minister of Industry in his capacity as the minister responsible for the Competition Bureau, pursuant to section 47 of the *Canada Transportation Act*^a, hereby makes the annexed *Order Authorizing Certain Persons to Be a Party to Certain Commercial Arrangements and Providing Specific Directives to the Vancouver Port Authority and the Fraser River Port Authority*.

Enregistrement
DORS/2005-328 Le 27 octobre 2005

LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

Décret autorisant certaines personnes à être parties à certains arrangements commerciaux et donnant des directives précises à l'Administration portuaire de Vancouver et à l'Administration portuaire du fleuve Fraser

C.P. 2005-1892 Le 27 octobre 2005

Attendu que la gouverneure en conseil estime qu'une perturbation extraordinaire de la bonne exploitation continue du réseau national des transports — autre qu'en conflit de travail — est imminente;

Attendu que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 47 de la *Loi sur les transports au Canada*^a, peut prendre les mesures qu'elle estime essentielles à la stabilisation du réseau national des transports;

Attendu que la gouverneure en conseil estime que le fait de ne pas prendre à ce moment un décret en vertu de l'article 47 de la *Loi sur les transports au Canada*^a serait contraire aux intérêts des exploitants et des usagers du réseau national des transports et qu'aucune autre disposition de cette loi ou d'une autre loi fédérale ne permettrait de corriger la situation et de remédier aux dommages que causerait la perturbation extraordinaire imminente du réseau national des transports;

Attendu que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 47 de la *Loi sur les transports au Canada*^a, a pris le décret C.P. 2005-1356 du 29 juillet 2005^b et l'a modifié par le décret C.P. 2005-1365 du 4 août 2005^c;

Attendu que le décret C.P. 2005-1356 du 29 juillet 2005^b cessera d'être en vigueur, en application de l'article 5 de celui-ci, le 27 octobre 2005;

Attendu que la gouverneure en conseil estime que, pour assurer la stabilité du réseau national des transports, il est essentiel de prendre le présent décret,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et du ministre de l'Industrie à titre de ministre responsable du Bureau de la concurrence et en vertu de l'article 47 de la *Loi sur les transports au Canada*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret autorisant certaines personnes à être parties à certains arrangements commerciaux et donnant des directives précises à l'Administration portuaire de Vancouver et à l'Administration portuaire du fleuve Fraser*, ci-après.

^a S.C. 1996, c. 10

^b SOR/2005-232

^c SOR/2005-234

^a L.C. 1996, ch. 10

^b DORS/2005-232

^c DORS/2005-234

**ORDER AUTHORIZING CERTAIN PERSONS
TO BE A PARTY TO CERTAIN COMMERCIAL
ARRANGEMENTS AND PROVIDING SPECIFIC
DIRECTIVES TO THE VANCOUVER PORT
AUTHORITY AND THE FRASER RIVER
PORT AUTHORITY**

INTERPRETATION

1. The following definitions apply in this Order.
- “arbitration process” means the arbitration process set out in section 10 of the Memorandum of Agreement. (*processus d’arbitrage*)
- “dispute” means the dispute that is the cause of the imminent extraordinary disruption to the effective continued operation of the national transportation system through the disruption of the movement of containers into and out of the ports. (*conflict*)
- “Memorandum of Agreement” means the Memorandum of Agreement between Trucking Companies (Owners/Brokers) and the Vancouver Container Truckers’ Association dated July 29, 2005. (*protocole d’entente*)
- “ports” means, as the context requires
- (a) the following port facilities, namely,
 - (i) the Port of Vancouver, and
 - (ii) the Port of Fraser River; or
 - (b) the following port authorities, namely,
 - (i) the Vancouver Port Authority, and
 - (ii) the Fraser River Port Authority. (*ports*)
- “public officer” includes a minister representing the federal government or the Government of British Columbia and any person employed in the public service of Canada or of the Province of British Columbia. (*fonctionnaire public*)

AUTHORIZATION

2. (1) For the purposes of subsection (2), authorization is given to the operators of trucks and other road transportation equipment for the delivery, pick-up or movement of containers into and out of a port as well as to shippers, brokers, ports, the representatives of those persons and any other persons whose agreement, consent, participation or cooperation is required to resolve the dispute and implement any element of the proposed solution, including, for greater certainty and if applicable, a public officer, to
- (a) adhere to the Memorandum of Agreement;
 - (b) renew their adhesion to the Memorandum; or
 - (c) adhere or renew their adhesion to an agreement in respect of a licence granted by the Vancouver Port Authority or Fraser River Port Authority pursuant to section 4 or 5.
- (2) The authorizations granted under subsection (1) are for the sole purpose of giving the persons referred to in that subsection the freedom to do the things authorized in that subsection without the constraints imposed under the *Competition Act* that may otherwise apply.

RATES, CHARGES, TERMS AND CONDITIONS

3. A party to the Memorandum of Agreement whose activities are under the legislative authority of Parliament shall charge or pay, as the case may be, the rates and charges set out in the Memorandum and otherwise comply with the terms and conditions of the Memorandum.

**DÉCRET AUTORISANT CERTAINES PERSONNES À
ÊTRE PARTIES À CERTAINS ARRANGEMENTS
COMMERCIAUX ET DONNANT DES DIRECTIVES
PRÉCISES À L’ADMINISTRATION PORTUAIRE DE
VANCOUVER ET À L’ADMINISTRATION
PORTUAIRE DU FLEUVE FRASER**

DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s’appliquent au présent décret.
- « conflit » Le conflit qui est la cause de la perturbation extraordinaire imminente de la bonne exploitation continue du réseau national des transports par la perturbation du déplacement des conteneurs en provenance ou à destination des ports. (*dispute*)
- « fonctionnaire public » S’entend notamment d’un ministre représentant le gouvernement fédéral ou le gouvernement de la Colombie-Britannique et de toute personne employée dans la fonction publique du Canada ou de la province de la Colombie-Britannique. (*public officer*)
- « ports » Selon le contexte :
- a) les installations portuaires suivantes :
 - (i) le port de Vancouver,
 - (ii) le port du fleuve Fraser;
 - b) les administrations portuaires suivantes :
 - (i) l’Administration portuaire de Vancouver,
 - (ii) l’Administration portuaire du fleuve Fraser. (*ports*)
- « processus d’arbitrage » Le processus d’arbitrage prévu à l’article 10 du protocole d’entente. (*arbitration process*)
- « protocole d’entente » Le protocole d’entente du 29 juillet 2005 entre les compagnies de camionnage (propriétaires/courtiers) et la Vancouver Container Truckers’ Association. (*Memorandum of Agreement*)

AUTORISATION

2. (1) Pour l’application du paragraphe (2), l’autorisation est accordée aux exploitants de camions et d’autre matériel de transport routier pour la livraison, le ramassage ou le déplacement de conteneurs en provenance ou à destination d’un port, ainsi qu’aux expéditeurs, aux courtiers, aux ports, aux agents représentant ces personnes et à toute autre personne dont l’acceptation, le consentement, la participation ou la coopération est nécessaire pour résoudre le conflit et mettre en œuvre tout élément de la solution proposée, et notamment, le cas échéant, à un fonctionnaire public, de prendre l’une des mesures suivantes :
- a) adhérer au protocole d’entente;
 - b) renouveler leur adhésion à ce protocole;
 - c) adhérer ou renouveler leur adhésion à un accord conclu relativement à un permis accordé, en vertu des articles 4 ou 5, par l’Administration portuaire de Vancouver ou l’Administration portuaire du fleuve Fraser.
- (2) Les autorisations accordées en vertu du paragraphe (1) n’ont pour but que d’accorder aux personnes qui y sont visées toute la latitude pour faire ce qui est prévu à ce paragraphe sans les contraintes imposées en application de la *Loi sur la concurrence* qui peuvent autrement s’appliquer.

TAUX, FRAIS ET CONDITIONS

3. Toute partie au protocole d’entente dont les activités relèvent de la compétence législative du Parlement doit facturer ou payer, selon le cas, les taux et les frais figurant dans ce protocole et en respecter les autres conditions.

APPLICATION TO PORT OF VANCOUVER

4. (1) The Vancouver Port Authority is directed, in respect of the territory under its jurisdiction and control,

(a) to establish or continue a licensing system giving access to the Port of Vancouver to trucks and other road transportation equipment for the delivery, pick-up or movement of containers into and out of that port;

(b) to stipulate as conditions of a licence issued under paragraph (a) that the applicant

(i) be a signatory to the Memorandum of Agreement between Trucking Companies (Owners/Brokers) and the Vancouver Container Truckers' Association dated July 29, 2005 and be in full compliance with that agreement, and

(ii) accept the arbitration process for the purpose of reaching a final and binding resolution of any dispute relating to the interpretation or application of the licence; and

(c) to prohibit access to the Port of Vancouver to any truck or other road transportation equipment referred to in paragraph (a) in respect of which the applicant did not meet the conditions referred to in paragraph (b).

(2) The Vancouver Port Authority has the freedom to do the things directed of it under subsection (1) without the constraints imposed under the *Competition Act* that may otherwise apply.

(3) Nothing in this section is intended to affect any collective labour agreement.

APPLICATION TO PORT OF FRASER RIVER

5. (1) The Fraser River Port Authority is directed, in respect of the territory under its jurisdiction and control,

(a) to establish or continue a licensing system giving access to the Port of Fraser River to trucks and other road transportation equipment for the delivery, pick-up or movement of containers into and out of that port;

(b) to stipulate as conditions of a licence issued under paragraph (a) that the applicant

(i) be a signatory to the Memorandum of Agreement between Trucking Companies (Owners/Brokers) and the Vancouver Container Truckers' Association dated July 29, 2005 and be in full compliance with that agreement, and

(ii) accept the arbitration process for the purpose of reaching a final and binding resolution of any dispute relating to the interpretation or application of the licence; and

(c) to prohibit access to the Port of Fraser River to any truck or other road transportation equipment referred to in paragraph (a) in respect of which the applicant did not meet the conditions referred to in paragraph (b).

(2) The Fraser River Port Authority has the freedom to do the things directed of it under subsection (1) without the constraints imposed under the *Competition Act* that may otherwise apply.

(3) Nothing in this section is intended to affect any collective labour agreement.

(4) Nothing in this section prohibits the Fraser River Port Authority from recognizing a licence issued under section 4 by the Vancouver Port Authority as sufficient for the purposes of this section.

APPLICATION AU PORT DE VANCOUVER

4. (1) L'Administration portuaire de Vancouver est tenue à l'égard du territoire relevant de sa compétence et de son autorité :

a) d'établir ou de maintenir en place un système de délivrance de permis donnant accès au port de Vancouver aux camions et à d'autre matériel de transport routier pour la livraison, le ramassage ou le déplacement de conteneurs en provenance ou à destination de ce port;

b) de prévoir comme conditions d'un permis délivré en vertu de l'alinéa a) que le demandeur :

(i) soit signataire du protocole d'entente du 29 juillet 2005 entre les compagnies de camionnage (propriétaires/courtiers) et la Vancouver Container Truckers' Association et s'y conforme entièrement,

(ii) accepte le processus d'arbitrage dans le but d'en arriver à une solution définitive et exécutoire de tout conflit relatif à l'interprétation ou à l'application du permis;

c) d'interdire l'accès au port de Vancouver à tout camion ou à tout autre matériel de transport routier visé à l'alinéa a) pour lequel le demandeur ne s'est pas conformé aux conditions visées à l'alinéa b).

(2) L'Administration portuaire de Vancouver a toute la latitude de faire ce qui est prévu au paragraphe (1) sans les contraintes imposées en application de la *Loi sur la concurrence* qui peuvent autrement s'appliquer.

(3) Le présent article n'a pour effet de modifier une convention collective de travail.

APPLICATION AU PORT DU FLEUVE FRASER

5. (1) L'Administration portuaire du fleuve Fraser est tenue à l'égard du territoire relevant de sa compétence et de son autorité :

a) d'établir ou de maintenir en place un système de délivrance de permis donnant accès au port du fleuve Fraser aux camions et à d'autre matériel de transport routier pour la livraison, le ramassage ou le déplacement de conteneurs en provenance ou à destination de ce port;

b) de prévoir comme conditions d'un permis délivré en vertu de l'alinéa a) que le demandeur :

(i) soit signataire du protocole d'entente du 29 juillet 2005 entre les compagnies de camionnage (propriétaires/courtiers) et la Vancouver Container Truckers' Association et s'y conforme entièrement,

(ii) accepte le processus d'arbitrage dans le but d'en arriver à une solution définitive et exécutoire de tout conflit relatif à l'interprétation ou à l'application du permis;

c) d'interdire l'accès au port du fleuve Fraser à tout camion ou à tout autre matériel de transport routier visé à l'alinéa a) pour lequel le demandeur ne s'est pas conformé aux conditions visées à l'alinéa b).

(2) L'Administration portuaire du fleuve Fraser a toute la latitude de faire ce qui est prévu au paragraphe (1) sans les contraintes imposées en application de la *Loi sur la concurrence* qui peuvent autrement s'appliquer.

(3) Le présent article n'a pour effet de modifier une convention collective de travail.

(4) Le présent article n'empêche nullement l'Administration portuaire du fleuve Fraser de considérer comme suffisant pour l'application du présent article tout permis délivré par l'Administration portuaire de Vancouver en vertu de l'article 4.

DESIGNATED PERIOD

6. This Order is effective for a period of 90 days after it comes into force.

COMING INTO FORCE

7. This Order comes into force on the day on which it is registered.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The purpose of this Order is to ensure stability of the national transportation system over the next ninety days, and to provide a transitional measure pending the development of a long-term action plan to resolve the dispute that resulted in the disruption of the movement of containers into and out of the ports of Vancouver and Fraser River, in British Columbia. This Order authorizes the for-hire truck operators and owner-operators, shippers and brokers and the operators of the ports of Vancouver and Fraser River to adhere to the Memorandum of Agreement, dated July 29, 2005, in respect of rates, charges and terms and conditions as set out therein without the constraints imposed under the *Competition Act* that may otherwise apply, and to adhere to any agreement in respect of a license granted by the Vancouver Port Authority or Fraser River Port Authority.

This Order also provides that the rates, charges and terms and conditions that are agreed to by the parties will be binding for the movement of containers into and out of the ports of Vancouver and Fraser River, in British Columbia, as applicable.

The operators of the ports of Vancouver and Fraser River are instructed by this Order to ensure that an effective licensing program for accessing the properties of these ports for the purposes of the movement of containers.

Alternatives

Until a long-term action plan to provide a lasting solution is developed and implemented, there is no alternative but to make this Order issued pursuant to section 47 of the *Canada Transportation Act*.

Benefits and Costs

The primary benefit of pursuing this Order is to ensure stability of the national transportation system over the next ninety days.

Costs associated with this Order are those agreed to by the parties.

Environmental Impact

There is no environmental impact.

Consultation

No person has been formally consulted by the Minister of Transport, pursuant to subsection 47(2) of the *Canada Transportation Act*.

PÉRIODE DÉSIGNÉE

6. Le présent décret vaut pour une période de 90 jours après son entrée en vigueur.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION**

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Ce décret vise à assurer la stabilité du réseau national des transports au cours des 90 prochains jours, et à fournir une mesure transitoire en attendant l'élaboration d'un plan d'action à long terme pour régler le différend qui a occasionné la perturbation de la circulation des conteneurs à destination ou en provenance des ports de Vancouver et du fleuve Fraser (Colombie-Britannique). Le décret autorise les entreprises de camionnage pour compte d'autrui, les tractionnaires, les expéditeurs, les courtiers et les exploitants des ports de Vancouver et du fleuve Fraser à se soumettre au protocole d'entente, daté du 29 juillet 2005, en ce qui concerne les taux, les frais ou les conditions qui y sont inclus, sans les contraintes imposées en application de la *Loi sur la concurrence* qui peuvent autrement s'appliquer, et à se soumettre à toute entente portant sur un permis accordé par l'Administration portuaire de Vancouver ou l'Administration portuaire du fleuve Fraser.

Ce décret prévoit aussi que les taux, les frais et les conditions dont les parties auront convenu seront obligatoires pour le transport des conteneurs à destination ou en provenance des ports de Vancouver et du fleuve Fraser (Colombie-Britannique), selon le cas.

Les exploitants des ports de Vancouver et du fleuve Fraser sont chargés par le décret de veiller à la mise en œuvre d'un programme efficace de délivrance de permis donnant accès aux biens de ces ports pour le transport de conteneurs.

Solutions envisagées

Tant qu'un plan d'action à long terme pour fournir une solution durable ne sera pas élaboré et mis en œuvre, il n'y a pas d'autre solution que de prendre ce décret en vertu de l'article 47 de la *Loi sur les transports du Canada*.

Avantages et coûts

Le principal avantage de la prise de ce décret est d'assurer la stabilité du réseau national des transports au cours des 90 prochains jours.

Les coûts afférents à ce décret sont ceux dont les parties conviendront.

Incidence sur l'environnement

Il n'y a pas d'incidence sur l'environnement.

Consultations

Le ministre des Transports n'a consulté officiellement personne en vertu du paragraphe 47(2) de la *Loi sur les transports du Canada*.

Compliance and Enforcement

This Order will apply to any agreement referred to in the Order in Council.

Contact

Marine Policy, ACF
Place de Ville, Tower C, 25th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
E-mail: weathen@tc.gc.ca

Respect et exécution

Ce décret s'appliquera à toute entente dont il est question dans le décret.

Personne-ressource

Politique maritime, ACF
Place de Ville, tour C, 25^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Courriel : weathen@tc.gc.ca

Registration
SOR/2005-329 October 28, 2005

EXPORT AND IMPORT PERMITS ACT

Order Amending the Allocation Method Order (Beef and Veal)

Whereas the Minister for International Trade has, pursuant to subsection 6.2(1)^a of the *Export and Import Permits Act*, determined an import access quantity for beef and veal;

Therefore, the Minister for International Trade, pursuant to paragraph 6.2(2)(a)^a of the *Export and Import Permits Act*, hereby makes the annexed *Order Amending the Allocation Method Order (Beef and Veal)*.

Ottawa, October 27, 2005

James Scott Peterson
Minister for International Trade

ORDER AMENDING THE ALLOCATION METHOD ORDER (BEEF AND VEAL)

AMENDMENT

1. Subsection 3(1.1) of the *Allocation Method Order (Beef and Veal)*¹ is replaced by the following:

(1.1) Despite subsection (1) and subject to subsection (2), the method for allocating the import access quantity for beef and veal that may be imported into Canada in the 2006 calendar year is as follows:

(a) applicants who are processors and retailer-processors shall receive a share of 75% of the import access quantity, in proportion to the quantity of beef and veal that did not originate in Chile or a NAFTA country and that was processed at their own facilities during either of the following base periods that an applicant identifies in an application for allocation, namely,

(i) the 16-month period ending on April 30, 2003 (prorated to a 12-month period), or

(ii) the 12-month period from August 1, 2004 to July 31, 2005; and

(b) applicants who are distributors shall receive a share of 25% of the import access quantity, in proportion to their sales of beef and veal that did not originate in Chile or a NAFTA country during the base period referred to in paragraph (a).

COMING INTO FORCE

2. This Order comes into force on January 1, 2006.

Enregistrement
DORS/2005-329 Le 28 octobre 2005

LOI SUR LES LICENCES D'EXPORTATION ET
D'IMPORTATION

Arrêté modifiant l'Arrêté sur la méthode d'allocation de quotas (boeuf et veau)

Attendu que, en vertu du paragraphe 6.2(1)^a de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation*, le ministre du Commerce international a déterminé la quantité de bœuf et de veau visée par le régime d'accès,

À ces causes, en vertu de l'alinéa 6.2(2)a)^a de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation*, le ministre du Commerce international prend l'*Arrêté modifiant l'Arrêté sur la méthode d'allocation de quotas (bœuf et veau)*, ci-après.

Ottawa, le 27 octobre 2005

Le ministre du Commerce international,
James Scott Peterson

ARRÊTÉ MODIFIANT L'ARRÊTÉ SUR LA MÉTHODE D'ALLOCATION DE QUOTAS (BŒUF ET VEAU)

MODIFICATION

1. Le paragraphe 3(1.1) de l'*Arrêté sur la méthode d'allocation de quotas (bœuf et veau)*¹ est remplacé par ce qui suit :

(1.1) Malgré le paragraphe (1) et sous réserve du paragraphe (2), la méthode d'allocation des quotas quant à la quantité de bœuf et de veau visée par le régime d'accès qui peut être importée au Canada pour l'année civile 2006 est la suivante :

a) les requérants qui sont des transformateurs ou des détaillants-transformateurs se partagent 75 % de cette quantité, au prorata de la quantité de bœuf et de veau qui ne provenait pas du Chili ou d'un pays ALÉNA et qui a été transformée dans leurs propres installations durant l'une ou l'autre des périodes de référence ci-après qui est indiquée dans leurs demandes d'allocation :

(i) la période de seize mois qui a pris fin le 30 avril 2003 (calculée au prorata d'une période de douze mois),

(ii) la période de douze mois qui a commencé le 1^{er} août 2004 et qui s'est terminée le 31 juillet 2005;

b) les requérants qui sont des distributeurs se partagent 25 % de cette quantité, au prorata de la quantité de bœuf et de veau qui ne provenait pas du Chili ou d'un pays ALÉNA et qu'ils ont vendue durant la période de référence visée à l'alinéa a).

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} janvier 2006.

^a S.C. 1994, c. 47, s. 106

¹ SOR/96-186

^a L.C. 1994, ch. 47, art. 106

¹ DORS/96-186

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Order.)***Description**

On May 20, 2003, the Canadian Food Inspection Agency announced that it had discovered a single case of bovine spongiform encephalopathy (BSE), commonly known as mad cow disease, on an Alberta farm. Following this announcement, many countries, including the United States imposed restrictions on the importation of cattle, beef and their products. Many of these restrictions remain in place.

The market fallout from the BSE situation resulted, inter alia, in ample supplies of Canadian beef being available to domestic processors at competitive prices. Many traditional beef importers decided to switch to domestic beef to help alleviate the situation. In order not to penalize traditional importers for these decisions, the 2004 quota allocations were based on usage of non-NAFTA beef in the 16-month period, January 1, 2002 to April 30, 2003, which ended prior to the discovery of BSE. The decision made by the Minister for the 2004 allocation methodology was supported by the Tariff Quota Advisory Committee (TQAC) and the Ad Hoc Beef and Veal Industry Committee (Ad Hoc Committee). This required an amendment to the Allocation Method Order, according to which a company's annual tariff rate quota (TRQ) allocation was based on its throughput of non-NAFTA beef during the previous 12-month period, November 1 to October 31 each year. This amendment was made in late 2003 for one year (2004) only.

Given that the North American beef market remained dysfunctional in 2004, the TQAC and the Ad Hoc Committee suggested that an amendment to the allocation method would again be necessary for 2005. The industry members of the TQAC made a consensus recommendation aimed at allocating most of the TRQ to established industry members without penalizing those who had switched their usage to Canadian beef during 2004. They acknowledged that the needs of new industry entrants should be addressed and recommended reserving some portion of the TRQ for such new entrants. It was decided to give all TRQ applicants a choice between one of two possible base periods. The periods were the 16 months from January 1, 2002 to April 30, 2003 (prorated to a 12-month period) or a more recent 12-month period from August 1, 2003 to July 31, 2004. The decision made by the Minister reflected the substantive intent of the consensus recommendation from the TQAC and the Ad Hoc Committee, but varied slightly from the recommendation. Again this required an amendment to the Allocation Method Order, according to which a company's annual TRQ allocation was based on its throughput of non-NAFTA beef during the previous 12-month period, November 1 to October 31 each year. This amendment was made in early 2005 for one year (2005) only.

In recent months stakeholders have emphasized the need for predictability in terms of the TRQ allocation for 2006, including assurance that they might continue to use Canadian beef during

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie de l'arrêté.)***Description**

Le 20 mai 2003, l'Agence canadienne d'inspection des aliments annonçait qu'elle avait découvert sur une exploitation agricole de l'Alberta un cas unique d'encéphalopathie spongiforme bovine (ESB), mieux connue sous le nom de maladie de la vache folle. À la suite de cette annonce, de nombreux pays, dont les États-Unis, ont imposé des restrictions à l'importation de bovins, de bœuf et de leurs produits. Un grand nombre de ces restrictions sont toujours en vigueur.

La crise de l'ESB a eu divers impacts sur le marché. Une des répercussions observées a été celle de rendre accessible aux transformateurs nationaux une importante quantité de bœuf canadien à des prix compétitifs de sorte que de nombreux importateurs de longue date de bœuf ont décidé de diminuer leurs importations et d'absorber une partie des surplus de bœuf canadien. La méthode d'allocation des quotas fixée dans l'*Arrêté sur la méthode d'allocation de quotas (bœuf et veau)* prévoyait jusque-là que les parts annuelles de contingent tarifaire (CT) devaient être attribuées aux requérants en fonction de la quantité de bœuf venant de pays non signataires de l'ALÉNA qu'ils avaient utilisée durant la période de 12 mois précédente soit celle allant du 1^{er} novembre au 31 octobre de chaque année. Suite à l'avènement de la crise, le ministre du Commerce international a décidé, avec l'appui du Comité consultatif sur le contingent du bœuf et du veau et celui du Comité spécial de l'industrie du bœuf et du veau, de fixer l'attribution - pour l'année 2004 seulement - des quotas en fonction de la quantité de bœuf en provenance de pays non signataires de l'ALÉNA utilisée au cours de la période de 16 mois allant du 1^{er} janvier 2002 au 30 avril 2003. Le ministre a officialisé sa décision en modifiant l'*Arrêté sur la méthode d'allocation de quotas (bœuf et veau)* en conséquence évitant ainsi de pénaliser les importateurs de longue date de bœuf.

Étant donné que la crise a perduré en 2004, tant le Comité consultatif que le Comité spécial ont proposé une modification à la méthode d'attribution des parts de contingent pour l'année 2005. Ils ont recommandé en effet d'adopter une méthode consensuelle qui permettait de répartir la majeure partie du CT entre les importateurs de longue date sans pénaliser ceux qui avaient fait le choix du bœuf canadien en 2004. Ils ont reconnu la nécessité de tenir compte des besoins des nouveaux intervenants et recommandé de leur réserver une portion du CT. Dans ces circonstances, le ministre a décidé de donner à tous les requérants la possibilité de choisir entre deux périodes de référence possibles, soit la période de 16 mois commençant le 1^{er} janvier 2002 et se terminant le 30 avril 2003 (calculée au prorata d'une période de 12 mois), soit la période de 12 mois commençant le 1^{er} août 2003 et se terminant le 31 juillet 2004. La décision du ministre rejoignait, dans l'ensemble, la recommandation consensuelle des deux comités bien qu'elle diffèrait légèrement sur certains points. Le ministre a officialisé sa décision en modifiant l'arrêté sur la méthode d'allocation de quotas au début de 2005. Les modifications s'appliquaient à l'année 2005 seulement.

Ces derniers mois, les parties intéressées ont insisté sur la nécessité de prévoir l'attribution des quotas pour l'année 2006 et d'obtenir l'assurance de pouvoir continuer à utiliser du bœuf

this difficult period in 2005 without fear of facing reductions in their import allocation in 2006. The Minister approved the TQAC recommendation that the 2005 allocation method be continued in 2006. Specifically, applicants will have the choice between the 16-month pre-BSE period (i.e., January 1, 2002, to April 30, 2003, pro-rated to a 12-month period) or a more recent 12-month period (i.e., August 1, 2004, to July 31, 2005).

Alternatives

The *Allocation Method Order (Beef and Veal)* and any amendments must be made by Ministerial Order.

Benefits and Costs

The present change in the *Allocation Method Order (Beef and Veal)* is necessary to ensure consistency between the *Allocation Method Order (Beef and Veal)* and allocation policy. The revised base period may result in minor changes to the quota shares allocated to individual applicants in 2006. This change will provide applicants with a choice to apply for a quota share based on the optimal period under their individual circumstances. Not to make this change would result in further disruption to the industry.

Consultation

The proposed amendment was discussed with members of the TQAC and the Ad Hoc Committee. Both committees are made up of representatives from all the major beef and veal industry associations, including the cattlemen, packers, processors, distributors, importers, retailers and foodservice operators, as well as officials from International Trade Canada, Agriculture and Agri-Food Canada and the Department of Finance.

The TQAC and the Ad Hoc Committee recommended unanimously to give all TRQ applicants a choice between one of two possible base periods for 2006 allocation and this recommendation was wholly accepted by the Minister.

Compliance and Enforcement

Provision of false information in an application pursuant to the *Export and Import Permits Act* is an offence and may lead to prosecution under the Act.

Contact

Ms. Nathalie Durand
Trade Controls Policy Division (EPMA)
Export and Import Controls Bureau
International Trade Canada
125 Sussex Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0G2
Telephone: (613) 995-2744

canadien durant la période difficile de 2005 sans craindre de voir leurs contingents d'importation réduits pour 2006. Le ministre a répondu à leur appel et a décidé que la méthode d'attribution adoptée en 2005 s'appliquerait de nouveau en 2006. Il a modifié l'arrêté en conséquence de sorte que les requérants auront le choix entre deux périodes de référence possibles, soit celle de 16 mois avant la découverte du cas de la vache folle (du 1^{er} janvier 2002 au 30 avril 2003, calculée au prorata d'une période de 12 mois), soit la période plus récente de 12 mois (du 1^{er} août 2004 au 31 juillet 2005).

Solutions envisagées

Étant donné que l'*Arrêté sur la méthode d'allocation de quotas (bœuf et veau)* a été établi par arrêté ministériel, une modification à l'arrêté doit être faite par la même méthode.

Avantages et coûts

La présente modification à l'*Arrêté sur la méthode d'allocation de quotas (bœuf et veau)* est nécessaire pour assurer la cohérence entre l'arrêté et la politique d'attribution des parts de contingent. La nouvelle période de référence peut entraîner des changements mineurs aux parts allouées à chacun des requérants en 2006. Cette modification permettra aux requérants de demander une part du contingent sur la base de la période qui convient le mieux à leur propre situation. Cette modification doit être apportée pour éviter d'autres perturbations dans l'industrie.

Consultations

La modification proposée a été examinée par les membres du Comité consultatif et ceux du Comité spécial. Les deux comités sont composés de représentants de toutes les grandes associations de l'industrie du bœuf et du veau, notamment des éleveurs de bovins, des exploitants d'abattoirs, des transformateurs, des distributeurs, des importateurs, des détaillants et des entreprises de restauration, ainsi que de représentants du ministère du Commerce international, d'Agriculture et Agroalimentaire Canada et du ministère des Finances.

Les deux comités ont recommandé à l'unanimité de donner à tous les requérants le choix entre deux périodes de base pour les attributions de 2006 et cette recommandation a été acceptée par le ministre.

Respect et exécution

La communication de faux renseignements dans une demande présentée en vertu de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation* constitue un délit et peut entraîner des poursuites aux termes de la Loi.

Personne-ressource

Mme Nathalie Durand
Direction de la politique sur la réglementation commerciale (EPMA)
Direction générale des contrôles à l'exportation et à l'importation
Ministère du Commerce international
125, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0G2
Téléphone : (613) 995-2744

Registration
SOR/2005-330 October 28, 2005

CANADA GRAIN ACT

**Regulations Amending the Canada Grain
Regulations**

The Canadian Grain Commission, pursuant to subsections 16(1)^a and (2)^b of the *Canada Grain Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canada Grain Regulations*.

Winnipeg, Manitoba, October 21, 2005

**REGULATIONS AMENDING THE
CANADA GRAIN REGULATIONS**

AMENDMENT

1. Table 56 of Schedule 3 to the English version of the *Canada Grain Regulations*¹ is replaced by the following:

Enregistrement
DORS/2005-330 Le 28 octobre 2005

LOI SUR LES GRAINS DU CANADA

**Règlement modifiant le Règlement sur les grains
du Canada**

En vertu des paragraphes 16(1)^a et (2)^b de la *Loi sur les grains du Canada*, la Commission canadienne des grains prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les grains du Canada*, ci-après.

Winnipeg (Manitoba), le 21 octobre 2005

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE
RÈGLEMENT SUR LES GRAINS DU CANADA**

MODIFICATION

1. Le tableau 56 de l'annexe 3 de la version anglaise du *Règlement sur les grains du Canada*¹ est remplacé par ce qui suit :

^a S.C. 1994, c. 45, s. 5

^b R.S., c. 37 (4th Supp.), s. 5

¹ C.R.C., c. 889; SOR/2000-213

^a L.C. 1994, ch. 45, art. 5

^b L.R., ch. 37 (4^e suppl.), art. 5

¹ C.R.C., ch. 889; DORS/2000-213

TABLE 56
WHEAT, CANADA WESTERN HARD WHITE SPRING (CWHWS)

Standard of Quality		Maximum Limits of Foreign Material									
Grade Name	Minimum Test Weight kg/hL	Variety	Minimum Protein %	Degree of Soundness	Ergot %	Excreta %	Matter Other Than Cereal Grains %	Sclerotinia %	Stones %	Total %	
No. 1 CWHWS	75.0	Any variety of the class CWHWS designated as such by order of the Commission	10.0	Reasonably well matured, reasonably free from damaged kernels	0.01	0.01	0.2	0.01	0.03	0.6	
No. 2 CWHWS	75.0	Any variety of the class CWHWS designated as such by order of the Commission	No minimum	Fairly well matured, may be moderately bleached or frost-damaged, reasonably free from severely damaged kernels	0.02	0.01	0.3	0.02	0.03	1.2	
No. 3 CWHWS	72.0	Any variety of the class CWHWS designated as such by order of the Commission	No minimum	May be frost-damaged, immature or weather-damaged, moderately free from severely damaged kernels	0.04	0.015	0.5	0.04	0.06	2.4	
No. 4 CWHWS	68.0	Any variety of the class CWHWS designated as such by order of the Commission	No minimum	May be severely frost-damaged, immature or weather-damaged, moderately free from other severely damaged kernels	0.04	0.015	0.5	0.04	0.06	2.4	

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. These Regulations come into force on the day on which they are registered. 2. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

Registration
SOR/2005-331 November 1, 2005

AGRICULTURAL PRODUCTS MARKETING ACT

Order Amending the Alberta Hog Marketing Levies Order

The Alberta Pork Producers Development Corporation, pursuant to section 4^a of the *Alberta Hog Order*^b, hereby makes the annexed *Order Amending the Alberta Hog Marketing Levies Order*.

Edmonton, Alberta, October 28, 2005

ORDER AMENDING THE ALBERTA HOG MARKETING LEVIES ORDER

AMENDMENT

1. Section 3 of the *Alberta Hog Marketing Levies Order*¹ is replaced by the following:

3. Every producer shall pay to the Board, in respect of any hogs sold by the producer in interprovincial or export trade, a levy in the amount of:

- (a) \$1.00 per hog for every hog that is 32 kg or more live weight; and
- (b) \$0.25 per hog for every hog that is less than 32 kg live weight.

COMING INTO FORCE

2. This Order comes into force on the day on which it is registered.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

This Order fixes the amount of the levy payable on hogs of 32 kg or more live weight at \$1.00 per hog and on hogs of less than 32 kg live weight at \$0.25 per hog sold in interprovincial or export trade in Alberta.

Enregistrement
DORS/2005-331 Le 1^{er} novembre 2005

LOI SUR LA COMMERCIALISATION DES PRODUITS AGRICOLES

Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les contributions à payer sur les porcs de l'Alberta

En vertu de l'article 4^a du *Décret relatif au porc de l'Alberta*^b, l'office connu sous le nom de Alberta Pork Producers Development Corporation prend l'*Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les contributions à payer sur les porcs de l'Alberta*, ci-après.

Edmonton (Alberta), le 28 octobre 2005

ORDONNANCE MODIFIANT L'ORDONNANCE SUR LES CONTRIBUTIONS À PAYER SUR LES PORCS DE L'ALBERTA

MODIFICATION

1. L'article 3 de l'*Ordonnance sur les contributions à payer sur les porcs de l'Alberta*¹ est remplacé par ce qui suit:

3. Le producteur paye à l'Office, pour chaque porc qu'il vend sur le marché interprovincial ou dans le commerce d'exportation, une contribution :

- a) de 1,00 \$ par porc d'au moins 32 kg de poids vif;
- b) de 0,25 \$ par porc de moins de 32 kg de poids vif.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. La présente ordonnance entre en vigueur à la date de son enregistrement.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie de l'ordonnance.)

Cette ordonnance fixe la contribution à payer à 1,00 \$ pour chaque porc d'au moins 32 kilogrammes de poids vif et à 0,25 \$ pour chaque porc de moins de 32 kg de poids vif vendus sur le marché interprovincial et dans le commerce d'exportation en Alberta.

^a SOR/80-90
^b C.R.C., c. 130
¹ SOR/84-190

^a DORS/80-90
^b C.R.C., ch. 130
¹ DORS/84-190

Registration
SOR/2005-332 November 2, 2005

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Regulations Amending the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Agency Quota Regulations

Whereas the Governor in Council has, by the *Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Agency Proclamation*^a, established the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Agency pursuant to subsection 16(1)^b of the *Farm Products Agencies Act*^c;

Whereas the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Agency has been empowered to implement a marketing plan pursuant to that Proclamation;

Whereas, pursuant to section 6^d of the schedule to that Proclamation, the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Agency has applied the allocation system set out in Schedule "B" annexed to the Federal Provincial Agreement for Broiler Hatching Eggs;

Whereas the proposed *Regulations Amending the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Agency Quota Regulations* are regulations of a class to which paragraph 7(1)(d)^e of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies' Orders and Regulations Approval Order*^f, and have been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 22(1)(f) of that Act;

And whereas, pursuant to paragraph 7(1)(d)^e of that Act, the National Farm Products Council has approved the proposed Regulations, after being satisfied that they are necessary for the implementation of the marketing plan that the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Agency is authorized to implement;

Therefore, the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Agency, pursuant to paragraph 22(1)(f) of the *Farm Products Agencies Act*^c and subsection 5(1) of the schedule to the *Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Agency Proclamation*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Agency Quota Regulations*.

Ottawa, Ontario, October 31, 2005

Enregistrement
DORS/2005-332 Le 2 novembre 2005

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Règlement modifiant le Règlement de l'Office canadien de commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair sur le contingentement

Attendu que, en vertu du paragraphe 16(1)^a de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b, le gouverneur en conseil a, par la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair*^c, créé l'Office canadien de commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair;

Attendu que l'Office est habilité à mettre en œuvre un plan de commercialisation, conformément à cette proclamation;

Attendu que, conformément à l'article 6^d de l'annexe de cette proclamation, l'Office a appliqué le système de contingentement prévu à l'annexe B de l'Entente fédérale-provinciale sur les œufs d'incubation de poulet de chair;

Attendu que le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement de l'Office canadien de commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair sur le contingentement* relève d'une catégorie à laquelle s'applique l'alinéa 7(1)(d)^e de cette loi, conformément à l'article 2 de l'*Ordonnance sur l'approbation des ordonnances et règlements des offices*^f, et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l'alinéa 22(1)(f) de cette loi;

Attendu que, en vertu de l'alinéa 7(1)(d)^e de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet de règlement est nécessaire à l'exécution du plan de commercialisation que l'Office est habilité à mettre en œuvre, a approuvé ce projet,

À ces causes, en vertu de l'alinéa 22(1)(f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b et du paragraphe 5(1) de l'annexe de la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair*^c, l'Office canadien de commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair prend le *Règlement modifiant le Règlement de l'Office canadien de commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair sur le contingentement*, ci-après.

Ottawa (Ontario), le 31 octobre 2005

^a SOR/87-40

^b S.C. 1993, c. 3, par. 13(b)

^c S.C. 1993, c. 3, s. 2

^d SOR/87-544

^e S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)

^f C.R.C., c. 648

^a L.C. 1993, ch. 3, al. 13b)

^b L.C. 1993, ch. 3, art. 2

^c DORS/87-40

^d DORS/87-544

^e L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)

^f C.R.C., ch. 648

**REGULATIONS AMENDING THE
CANADIAN BROILER HATCHING EGG
MARKETING AGENCY
QUOTA REGULATIONS**

AMENDMENT

1. The schedule to the *Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Agency Quota Regulations*¹ is replaced by the following:

SCHEDULE
(Sections 2, 5 and 6)

LIMITS FOR BROILER HATCHING EGGS

Effective during the period beginning on January 1, 2005 and ending on December 31, 2005

Item	Province	Number of Broiler Hatching Eggs	
		Column I	Column II
		Interprovincial and Intraprovincial Trade	Export Trade
1.	Ontario	208,397,199	0
2.	Quebec	181,556,834	0
3.	Manitoba	32,954,858	0
4.	British Columbia	114,255,540	0
5.	Alberta	65,893,655	0

COMING INTO FORCE

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

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Regulations.)

This amendment establishes the final 2005 limits for broiler hatching eggs in the signatory provinces.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE
L'OFFICE CANADIEN DE COMMERCIALISATION
DES ŒUFS D'INCUBATION DE POULET DE
CHAIR SUR LE CONTINGEMENT**

MODIFICATION

1. L'annexe du *Règlement de l'Office canadien de commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair sur le contingentement*¹ est remplacée par ce qui suit :

ANNEXE
(articles 2, 5 et 6)

LIMITES D'ŒUFS D'INCUBATION DE POULET DE CHAIR

Pour la période commençant le 1^{er} janvier 2005 et se terminant le 31 décembre 2005

Article	Province	Nombre d'œufs d'incubation de poulet de chair	
		Colonne I	Colonne II
		Commerce interprovincial et intraprovincial	Commerce d'exportation
1.	Ontario	208 397 199	0
2.	Québec	181 556 834	0
3.	Manitoba	32 954 858	0
4.	Colombie-Britannique	114 255 540	0
5.	Alberta	65 893 655	0

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

NOTE EXPLICATIVE

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

Le règlement fixe les limites définitives d'œufs d'incubation de poulet de chair applicables dans les provinces signataires pour l'année 2005.

¹ SOR/87-209

¹ DORS/87-209

Registration
SOR/2005-333 November 2, 2005

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Regulations Amending the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Agency Quota Regulations

Whereas the Governor in Council has, by the *Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Agency Proclamation*^a, established the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Agency pursuant to subsection 16(1)^b of the *Farm Products Agencies Act*^c;

Whereas the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Agency has been empowered to implement a marketing plan pursuant to that Proclamation;

Whereas, pursuant to section 6^d of the schedule to that Proclamation, the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Agency has applied the allocation system set out in Schedule "B" annexed to the Federal Provincial Agreement for Broiler Hatching Eggs;

Whereas the proposed *Regulations Amending the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Agency Quota Regulations* are regulations of a class to which paragraph 7(1)(d)^e of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies' Orders and Regulations Approval Order*^f, and have been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 22(1)(f) of that Act;

And whereas, pursuant to paragraph 7(1)(d)^g of that Act, the National Farm Products Council has approved the proposed Regulations, after being satisfied that they are necessary for the implementation of the marketing plan that the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Agency is authorized to implement;

Therefore, the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Agency, pursuant to paragraph 22(1)(f) of the *Farm Products Agencies Act*^c and subsection 5(1) of the schedule to the *Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Agency Proclamation*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Agency Quota Regulations*.

Ottawa, Ontario, October 31, 2005

Enregistrement
DORS/2005-333 Le 2 novembre 2005

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Règlement modifiant le Règlement de l'Office canadien de commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair sur le contingentement

Attendu que, en vertu du paragraphe 16(1)^a de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b, le gouverneur en conseil a, par la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair*^c, créé l'Office canadien de commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair;

Attendu que l'Office est habilité à mettre en œuvre un plan de commercialisation, conformément à cette proclamation;

Attendu que, conformément à l'article 6^d de l'annexe de cette proclamation, l'Office a appliqué le système de contingentement prévu à l'annexe B de l'Entente fédérale-provinciale sur les œufs d'incubation de poulet de chair;

Attendu que le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement de l'Office canadien de commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair sur le contingentement* relève d'une catégorie à laquelle s'applique l'alinéa 7(1)(d)^e de cette loi, conformément à l'article 2 de l'*Ordonnance sur l'approbation des ordonnances et règlements des offices*^f, et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l'alinéa 22(1)(f) de cette loi;

Attendu que, en vertu de l'alinéa 7(1)(d)^g de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet de règlement est nécessaire à l'exécution du plan de commercialisation que l'Office est habilité à mettre en œuvre, a approuvé ce projet,

À ces causes, en vertu de l'alinéa 22(1)(f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b et du paragraphe 5(1) de l'annexe de la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair*^c, l'Office canadien de commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair prend le *Règlement modifiant le Règlement de l'Office canadien de commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair sur le contingentement*, ci-après.

Ottawa (Ontario), le 31 octobre 2005

^a SOR/87-40

^b S.C. 1993, c. 3, par. 13(b)

^c S.C. 1993, c. 3, s. 2

^d SOR/87-544

^e S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)

^f C.R.C., c. 648

^a L.C. 1993, ch. 3, al. 13b)

^b L.C. 1993, ch. 3, art. 2

^c DORS/87-40

^d DORS/87-544

^e L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)

^f C.R.C., ch. 648

**REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN
BROILER HATCHING EGG MARKETING
AGENCY QUOTA
REGULATIONS**

AMENDMENT

1. The schedule to the *Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Agency Quota Regulations*¹ is replaced by the following:

SCHEDULE
(Sections 2, 5 and 6)

LIMITS FOR BROILER HATCHING EGGS

Effective during the period beginning on January 1, 2006 and ending on December 31, 2006

Item	Province	Number of Broiler Hatching Eggs	
		Column I	Column II
		Interprovincial and Intraprovincial Trade	Export Trade
1.	Ontario	211,582,325	0
2.	Quebec	184,250,488	0
3.	Manitoba	33,448,545	0
4.	British Columbia	116,003,193	0
5.	Alberta	66,927,030	0

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on January 1, 2006.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Regulations.)

This amendment establishes the initial 2006 limits for broiler hatching eggs in the signatory provinces.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE
L'OFFICE CANADIEN DE COMMERCIALISATION
DES ŒUFS D'INCUBATION DE POULET DE CHAIR
SUR LE CONTINGENTEMENT**

MODIFICATION

1. L'annexe du *Règlement de l'Office canadien de commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair sur le contingentement*¹ est remplacée par ce qui suit :

ANNEXE
(articles 2, 5 et 6)

LIMITES D'ŒUFS D'INCUBATION DE POULET DE CHAIR

Pour la période commençant le 1^{er} janvier 2006 et se terminant le 31 décembre 2006

Article	Province	Nombre d'œufs d'incubation de poulet de chair	
		Colonne I	Colonne II
		Commerce interprovincial et intraprovincial	Commerce d'exportation
1.	Ontario	211 582 325	0
2.	Québec	184 250 488	0
3.	Manitoba	33 448 545	0
4.	Colombie-Britannique	116 003 193	0
5.	Alberta	66 927 030	0

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2006.

NOTE EXPLICATIVE

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

Le règlement fixe les limites initiales d'œufs d'incubation de poulet de chair applicables dans les provinces signataires pour l'année 2006.

¹ SOR/87-209

¹ DORS/87-209

Registration
SOR/2005-334 November 4, 2005

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Public Service Employment Regulations

The Public Service Commission, pursuant to section 22 of the *Public Service Employment Act*^a, hereby makes the annexed *Public Service Employment Regulations*.

Ottawa, November 4, 2005

Enregistrement
DORS/2005-334 Le 4 novembre 2005

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Règlement sur l'emploi dans la fonction publique

En vertu de l'article 22 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*^a, la Commission de la fonction publique prend le *Règlement sur l'emploi dans la fonction publique*, ci-après.

Ottawa, le 4 novembre 2005

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT REGULATIONS

INTERPRETATION

Interpretation	1. The following definitions apply in these Regulations.
“Act” « Loi »	“Act” means the <i>Public Service Employment Act</i> .
“acting appointment” « nomination intérimaire »	“acting appointment” means the temporary performance of the duties of another position by an employee, if the performance of those duties would have constituted a promotion had they been appointed to the position.
“bilingual position” « poste bilingue »	“bilingual position” means a position identified by the deputy head as one for which the work to be performed requires proficiency in both official languages.
“common-law partner” « conjoint de fait »	“common-law partner”, in relation to an individual, means a person who is cohabiting with the individual in a conjugal relationship, having so cohabited for a period of at least one year.
“excluded position” « poste exclu »	“excluded position” means a position excluded from the operation of the Act under the <i>Office of the Governor General’s Secretary Exclusion Approval Order</i> .

INCUMBENT-BASED PROCESS

Incumbent-based process	2. For the purposes of subsection 34(1) of the Act, the internal appointment process within the Research and University Teaching Groups, if there is a career progression framework established by the deputy head in consultation with the authorized bargaining agents that includes an independent recourse mechanism, is an incumbent-based process.
-------------------------	---

PRIORITIES

Exclusion from statutory priority rights	3. A member of a designated group, within the meaning of section 3 of the <i>Employment Equity Act</i> , may be appointed, in accordance with an
--	---

RÈGLEMENT SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

DÉFINITIONS

« conjoint de fait »	La personne qui vit avec la personne en cause dans une relation conjugale depuis au moins un an.	Définitions « conjoint de fait » “common-law partner”
« Loi »	La <i>Loi sur l'emploi dans la fonction publique</i> .	« Loi » “Act”
« nomination intérimaire »	Le fait pour un fonctionnaire d'exercer temporairement les fonctions d'un autre poste, dans le cas où l'exercice de ces fonctions aurait constitué une promotion, si ce fonctionnaire avait été nommé à ce poste.	« nomination intérimaire » “acting appointment”
« poste bilingue »	Poste désigné par l'administrateur général comme poste dont le travail à accomplir nécessite la compétence dans les deux langues officielles.	« poste bilingue » “bilingual position”
« poste exclu »	Poste exclu de l'application de la Loi en vertu du <i>Décret approuvant l'exclusion de certains postes du Secrétariat du gouverneur général</i> .	« poste exclu » “excluded position”

PROCESSUS DE NOMINATION FONDÉ SUR LES QUALITÉS DU TITULAIRE

« poste exclu »	2. Pour l'application du paragraphe 34(1) de la Loi, le processus de nomination interne au sein du groupe Recherche et du groupe Enseignement universitaire constitue un processus de nomination fondé sur les qualités du titulaire s'il existe un programme d'avancement professionnel pour ces groupes comportant un mécanisme de recours indépendant, lequel programme est établi par l'administrateur général en consultation avec les agents négociateurs concernés.	Processus de nomination fondé sur les qualités du titulaire
-----------------	---	---

PRIORITÉS

« poste exclu »	3. La personne provenant d'un groupe désigné au sens de l'article 3 de la <i>Loi sur l'équité en matière d'emploi</i> peut, dans le cadre d'un programme	Soustraction au droit de priorité de nomination absolue
-----------------	---	---

^a S.C. 2003, c. 22, ss. 12 and 13

^a L.C. 2003, ch. 22, art. 12 et 13

employment equity program, without regard to any entitlement to appointment in priority established under section 40 and subsections 41(1) to (4) of the Act, unless the person who is entitled to appointment in priority in accordance with those provisions is also a member of a designated group, within the meaning of section 3 of the *Employment Equity Act*, to which the employment equity program applies.

Non-application — certain appointments

4. (1) The entitlement to appointment in priority established under sections 5 to 10 does not apply to

- (a) incumbent-based appointments;
- (b) acting appointments; and
- (c) the appointment of a member of a designated group, within the meaning of section 3 of the *Employment Equity Act*, in accordance with an employment equity program, unless the person who is entitled to appointment in priority in accordance with those provisions is also a member of a designated group, within the meaning of section 3 of the *Employment Equity Act*, to which the employment equity program applies.

Non-application — certain persons

(2) The entitlement to appointment in priority established by sections 5, 7, 9 and 10 does not apply to an employee who is employed for a specified period.

Surplus employees

5. (1) An employee who has been advised by the deputy head that their services are no longer required but before any lay-off becomes effective is entitled to appointment in priority to all persons, other than those referred to in section 40 and subsections 41(1) to (4) of the Act, to any position in the public service for which the Commission is satisfied that the employee meets the essential qualifications referred to in paragraph 30(2)(a) of the Act.

Entitlement period

(2) The entitlement period begins on the day on which an employee is declared surplus by the deputy head and ends on the earliest of

- (a) the day on which the employee is appointed or deployed to a position in the public service for an indeterminate period,
- (b) the day on which the employee refuses a reasonable job offer in the public service, and
- (c) the day on which the employee is laid off.

Office of the Governor General's Secretary

6. (1) A person who ceases to be employed in an excluded position and who fulfils one of the following conditions is entitled to appointment in priority to all persons, other than those referred to in section 40 and subsections 41(1) to (4) of the Act, to any position in the public service for which the Commission is satisfied that the person meets the essential qualifications referred to in paragraph 30(2)(a) of the Act:

- (a) the person was an employee immediately before they were appointed to the excluded position;

d'équité en matière d'emploi, être nommée sans égard aux priorités prévues à l'article 40 et aux paragraphes 41(1) à (4) de la Loi, à moins qu'une personne ayant droit à une telle priorité ne provienne d'un tel groupe auquel s'applique le programme d'équité en matière d'emploi.

4. (1) Le droit à une nomination prioritaire établi par les articles 5 à 10 ne s'applique pas à l'égard :

- a) des nominations fondées sur les qualités du titulaire;
- b) des nominations intérimaires;
- c) des nominations faites dans le cadre d'un programme d'équité en matière d'emploi de personnes faisant partie d'un groupe désigné au sens de l'article 3 de la *Loi sur l'équité en matière d'emploi*, à moins qu'une personne ayant droit à une nomination prioritaire en vertu de l'un de ces articles ne provienne d'un tel groupe auquel s'applique le programme d'équité en matière d'emploi.

Non-application à l'égard de certaines nominations

(2) Le droit à une nomination prioritaire établi par les articles 5, 7, 9 ou 10 ne s'applique pas aux fonctionnaires qui occupent leurs fonctions pour une durée déterminée.

Non-application à l'égard de certaines personnes

5. (1) Tout fonctionnaire qui a été informé par l'administrateur général que ses services ne sont plus nécessaires mais dont l'éventuelle mise en disponibilité n'a pas pris effet, a droit à une priorité de nomination absolue — après les priorités prévues à l'article 40 et aux paragraphes 41(1) à (4) de la Loi — à tout poste dans la fonction publique pour lequel, selon la Commission, il possède les qualifications essentielles visées à l'alinéa 30(2)a) de la Loi.

Fonctionnaire excédentaire

(2) Le droit commence le jour où le fonctionnaire est déclaré excédentaire par l'administrateur général et se termine au premier en date des jours suivants :

Durée du droit

- a) le jour où il est nommé ou muté à un poste dans la fonction publique pour une période indéterminée;
- b) le jour où il refuse une offre raisonnable d'emploi dans la fonction publique;
- c) le jour où il est mis en disponibilité.

6. (1) Toute personne qui cesse d'occuper un poste exclu et qui remplit l'une des conditions ci-après a droit à une priorité de nomination absolue — après les priorités prévues à l'article 40 et aux paragraphes 41(1) à (4) de la Loi — à tout poste dans la fonction publique pour lequel, selon la Commission, elle possède les qualifications essentielles visées à l'alinéa 30(2)a) de la Loi :

Secrétariat du gouverneur général

- a) elle était fonctionnaire juste avant sa nomination au poste exclu;
- b) elle a participé à un processus de nomination externe annoncé pendant qu'elle occupait un poste

	<p>(b) while employed in an excluded position, the person was found by the Commission in an advertised external appointment process to have met the essential qualifications for an appointment to the public service; or</p> <p>(c) the person was employed in an excluded position for at least three years.</p>	<p>exclu et, selon la Commission, elle possédait les qualifications essentielles pour une nomination à la fonction publique;</p> <p>c) elle a occupé un poste exclu pendant au moins trois ans.</p>	
<p>Entitlement Period</p>	<p>(2) The entitlement period begins on the day on which the person ceases to be employed in an excluded position and ends on the earliest of</p> <p>(a) the day that is one year after the person ceases to be employed in the excluded position,</p> <p>(b) the day on which the person is appointed to a position in the public service for an indeterminate period, and</p> <p>(c) the day on which the person declines an appointment to a position in the public service for an indeterminate period without good and sufficient reason.</p>	<p>(2) Le droit commence le jour où la personne cesse d'occuper un poste exclu et se termine au premier en date des jours suivants :</p> <p>a) le jour qui tombe un an après qu'elle a cessé d'occuper le poste exclu;</p> <p>b) le jour où elle est nommée à un poste dans la fonction publique pour une période indéterminée;</p> <p>c) le jour où elle refuse une telle nomination sans motif valable et suffisant.</p>	<p>Durée du droit</p>
<p>Employee who becomes disabled</p>	<p>7. (1) An employee who becomes disabled and who, as a result of the disability, is no longer able to carry out the duties of their position is entitled to appointment in priority to all persons, other than those referred to in section 40 and subsections 41(1) to (4) of the Act, to any position in the public service for which the Commission is satisfied that the employee meets the essential qualifications referred to in paragraph 30(2)(a) of the Act.</p>	<p>7. (1) Le fonctionnaire qui devient handicapé et qui, de ce fait, n'est plus en mesure d'exercer les fonctions de son poste a droit à une priorité de nomination absolue — après les priorités prévues à l'article 40 et aux paragraphes 41(1) à (4) de la Loi — à tout poste dans la fonction publique pour lequel, selon la Commission, il possède les qualifications essentielles visées à l'alinéa 30(2)a) de la Loi.</p>	<p>Fonctionnaire qui devient handicapé</p>
<p>Entitlement period</p>	<p>(2) The entitlement period begins on the day on which a competent authority certifies that the employee is ready to return to work, if that day is within five years after the day on which they became disabled, and ends on the earliest of</p> <p>(a) the day that is two years after the day of certification,</p> <p>(b) the day on which the employee is appointed or deployed to a position in the public service for an indeterminate period, and</p> <p>(c) the day on which the employee declines an appointment or deployment to a position in the public service for an indeterminate period without good and sufficient reason.</p>	<p>(2) Le droit commence le jour où l'autorité compétente atteste que le fonctionnaire est apte à retourner au travail, pourvu que ce jour survienne dans les cinq ans suivant le jour où il est devenu handicapé, et se termine au premier en date des jours suivants :</p> <p>a) le jour qui tombe deux ans après le jour de l'attestation;</p> <p>b) le jour où le fonctionnaire est nommé ou muté à un poste dans la fonction publique pour une période indéterminée;</p> <p>c) le jour où il refuse une telle nomination ou mutation sans motif valable et suffisant.</p>	<p>Durée du droit</p>
<p>Entitlement continues</p>	<p>(3) The entitlement under subsection (1) continues even if, as a result of the person's disability, they cease to be an employee.</p>	<p>(3) Le droit s'applique même si la personne en question a cessé depuis d'être fonctionnaire en raison de son handicap.</p>	<p>Maintien du droit</p>
<p>Interpretation</p>	<p>(4) For the purpose of this section, an employee is considered to be disabled if they qualify for disability compensation under</p> <p>(a) the <i>Canada Pension Plan</i>;</p> <p>(b) <i>An Act Respecting the Québec Pension Plan</i>, R.S.Q., c. R-9, as amended from time to time;</p> <p>(c) the <i>Public Service Superannuation Act</i>;</p> <p>(d) the <i>Government Employees Compensation Act</i>; or</p> <p>(e) a public service group disability insurance plan.</p>	<p>(4) Pour l'application du présent article, un fonctionnaire est considéré comme handicapé s'il est admissible à une indemnité d'invalidité aux termes, selon le cas :</p> <p>a) du <i>Régime de pensions du Canada</i>;</p> <p>b) de la <i>Loi sur le régime de rentes du Québec</i>, L.R.Q., ch. R-9, avec ses modifications successives;</p> <p>c) de la <i>Loi sur la pension de la fonction publique</i>;</p> <p>d) de la <i>Loi sur l'indemnisation des agents de l'État</i>;</p> <p>e) d'un régime collectif d'assurance-invalidité de la fonction publique.</p>	<p>Interprétation</p>

Canadian Forces and RCMP

8. (1) The following persons who are released or discharged, as the case may be, for medical reasons have a right to appointment in priority to all persons, other than those referred to in section 40 and subsections 41(1) to (4) of the Act, to any position in the public service for which the Commission is satisfied that the person meets the essential qualifications referred to in paragraph 30(2)(a) of the Act, if the person requests the priority within five years after being released or discharged:

- (a) a member of the regular force of the Canadian Forces;
- (b) a member of the Primary Reserve of the Canadian Forces on full-time Class B Reserve Service of more than 180 consecutive days;
- (c) a member of the reserve force of the Canadian Forces on Class C Reserve Service;
- (d) a member of the special force of the Canadian Forces;
- (e) a member of the Primary Reserve of the Canadian Forces on Class A or Class B Reserve Service of 180 days or less, if the medical reasons are attributable to service;
- (f) a member, within the meaning of subsection 2(1) of the *Royal Canadian Mounted Police Act*, of the Royal Canadian Mounted Police; and
- (g) a member of the Reserve of the Royal Canadian Mounted Police, if the medical reasons are attributable to service.

8. (1) Les personnes ci-après qui sont libérées ou renvoyées, selon le cas, pour des raisons médicales ont droit à une priorité de nomination absolue — après les priorités prévues à l'article 40 et aux paragraphes 41(1) à (4) de la Loi — à tout poste dans la fonction publique pour lequel, selon la Commission, elles possèdent les qualifications essentielles visées à l'alinéa 30(2)a) de la Loi, pourvu qu'elles en fassent la demande dans les cinq ans suivant le jour de leur libération ou renvoi :

- a) le membre de la force régulière des Forces canadiennes;
- b) le membre de la Première réserve des Forces canadiennes qui sert en service de réserve de classe « B » à temps plein pour plus de cent quatre-vingts jours consécutifs;
- c) le membre de la force de réserve des Forces canadiennes qui sert en service de réserve de classe « C »;
- d) le membre de la force spéciale des Forces canadiennes;
- e) le membre de la Première réserve des Forces canadiennes qui sert, pour cent quatre-vingts jours ou moins, en service de réserve de classe « A » ou en service de réserve de classe « B » dans le cas où les raisons médicales sont attribuables au service;
- f) le membre de la Gendarmerie royale du Canada au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur la Gendarmerie royale du Canada*;
- g) le membre de la réserve de la Gendarmerie royale du Canada dans le cas où les raisons médicales sont attribuables au service.

Forces canadiennes et Gendarmerie royale du Canada

Entitlement period

(2) The entitlement period begins on the day on which a competent authority certifies that the person is ready to return to work, if that day is within five years after the day on which they were medically released or discharged, and ends on the earliest of

- (a) the day that is two years after the day of certification,
- (b) the day on which the person is appointed to a position in the public service for an indeterminate period, and
- (c) the day on which the person declines an appointment to a position in the public service for an indeterminate period without good and sufficient reason.

(2) Le droit commence le jour où l'autorité compétente atteste que la personne est apte à retourner au travail, pourvu que ce jour survienne dans les cinq ans suivant le jour de sa libération ou de son renvoi, selon le cas, et se termine au premier en date des jours suivants :

- a) le jour qui tombe deux ans après le jour de l'attestation;
- b) le jour où la personne est nommée à un poste dans la fonction publique pour une période indéterminée;
- c) le jour où elle refuse une telle nomination sans motif valable et suffisant.

Durée du droit

Interpretation

(3) In subsection (1), "Primary Reserve" has the same meaning as in article 2.034 of the *Queen's Regulations and Orders for the Canadian Forces* and "Class A Reserve Service", "Class B Reserve Service" and "Class C Reserve Service" have the same meanings as in sections 9.06, 9.07 and 9.08 respectively of those Regulations and Orders.

(3) Pour l'application du paragraphe (1), « Première réserve » s'entend au sens de l'article 2.034 des *Ordonnances et règlements royaux applicables aux Forces canadiennes* et « service de réserve de classe « A » », « service de réserve de classe « B » » et « service de réserve de classe « C » » s'entendent respectivement au sens des articles 9.06, 9.07 et 9.08 de ces ordonnances et règlements.

Définitions

Relocation of spouse or common-law partner

9. (1) An employee who is on a leave of absence granted as a result of the relocation of their spouse or common-law partner and who is not entitled to be appointed under subsection 41(1) of the Act is

9. (1) Le fonctionnaire qui est en congé autorisé en raison de la réinstallation de son époux ou conjoint de fait et qui n'a pas le droit d'être nommé en vertu du paragraphe 41(1) de la Loi a droit à une

Réinstallation de l'époux ou du conjoint de fait

entitled to appointment in priority to all persons, other than those referred to in section 40 and subsections 41(1) to (4) of the Act, to any position in the public service for which the Commission is satisfied that the employee meets the essential qualifications referred to in paragraph 30(2)(a) of the Act.

priorité de nomination absolue — après les priorités prévues à l'article 40 et aux paragraphes 41(1) à (4) de la Loi — à tout poste dans la fonction publique pour lequel, selon la Commission, il possède les qualifications essentielles visées à l'alinéa 30(2)a) de la Loi.

Entitlement period

(2) The entitlement period begins on the day on which the period of the leave of absence begins and ends on the earliest of

(2) Le droit commence le jour où le congé débute et se termine au premier en date des jours suivants :

Durée du droit

- (a) the day on which the period of leave of absence ends,
- (b) the day on which the employee is appointed to a position in the public service for an indeterminate period, and
- (c) the day on which the employee declines an appointment to a position in the public service for an indeterminate period without good and sufficient reason.

- a) le dernier jour du congé;
- b) le jour où le fonctionnaire est nommé à un poste dans la fonction publique pour une période indéterminée;
- c) le jour où il refuse une telle nomination sans motif valable et suffisant.

Reinstatement

10. (1) An employee referred to in section 40 or subsection 41(1) or (4) of the Act or subsection 5(1), 7(1) or 9(1) of these Regulations who is appointed or deployed to a position in the public service at a lower level is entitled to appointment in priority to all persons, other than those referred to in section 40 and subsections 41(1) to (4) of the Act, to any position in the public service that is of a level that is not higher than the position the employee held immediately before the appointment or deployment to the lower level position and for which the Commission is satisfied that the employee meets the essential qualifications referred to in paragraph 30(2)(a) of the Act.

10. (1) Le fonctionnaire visé à l'article 40 ou aux paragraphes 41(1) ou (4) de la Loi ou aux paragraphes 5(1), 7(1) ou 9(1) du présent règlement qui est nommé ou muté à un poste dans la fonction publique de niveau inférieur a droit à une priorité de nomination absolue — après les priorités prévues à l'article 40 et aux paragraphes 41(1) à (4) de la Loi — à tout poste dans la fonction publique qui n'est pas de niveau supérieur à celui qu'il occupait juste avant la nomination ou la mutation au poste de niveau inférieur et pour lequel, selon la Commission, il possède les qualifications essentielles visées à l'alinéa 30(2)a) de la Loi.

Réintégration

Entitlement period

(2) The entitlement period begins on the day of the appointment or deployment to the lower level and ends on the earliest of

(2) Le droit commence le jour où le fonctionnaire est nommé ou muté au poste de niveau inférieur et se termine au premier en date des jours suivants :

Durée du droit

- (a) the day that is one year after the day of the appointment or deployment,
- (b) the day on which the employee is appointed or deployed for an indeterminate period to a position in the public service that is of a level equivalent to or higher than the position the employee held immediately before the entitlement took effect, and
- (c) the day on which the employee declines an appointment or deployment referred to in paragraph (b) without good and sufficient reason.

- a) le jour qui tombe un après qu'il a été nommé ou muté au poste de niveau inférieur;
- b) le jour où il est nommé ou muté pour une période indéterminée à un poste dans la fonction publique de niveau équivalent ou supérieur à celui qu'il occupait juste avant la prise d'effet du droit;
- c) le jour où il refuse une telle nomination ou mutation sans motif valable et suffisant.

Period of entitlement

11. The periods of entitlement referred to in subsections 41(4) and 44 of the Act begin on the day on which the person is laid off and ends on the earliest of

11. Les périodes d'admissibilité visées au paragraphe 41(4) et à l'article 44 de la Loi commencent le jour où la personne est mise en disponibilité et se terminent au premier en date des jours suivants :

Période d'admissibilité

- (a) the day that is one year after the day on which the person is laid off,
- (b) the day on which the person is appointed to a position in the public service for an indeterminate period, and
- (c) the day on which the person declines an appointment to a position in the public service for an indeterminate period without good and sufficient reason.

- a) le jour qui tombe un an après le jour où elle a été mise en disponibilité;
- b) le jour où elle est nommée à un poste dans la fonction publique pour une période indéterminée;
- c) le jour où elle refuse une telle nomination sans motif valable et suffisant.

ACTING APPOINTMENTS

NOMINATIONS INTÉRIMAIRES

Excluded from priorities and notification	12. An acting appointment is excluded from the application of section 40, subsections 41(1) to (4) and section 48 of the Act.	12. Les nominations intérimaires sont soustraites à l'application de l'article 40, des paragraphes 41(1) à (4) et de l'article 48 de la Loi.	Soustraction au droit de priorité de nomination absolue et à la notification
Notice	13. The Commission shall, at the time that the following acting appointments are made or proposed, as a result of an internal appointment process, inform the persons in the area of recourse, within the meaning of subsection 77(2) of the Act, in writing of the name of the person who is proposed to be, or has been, appointed and of their right and grounds to make a complaint: (a) an acting appointment of four months or more; (b) an acting appointment that extends the person's cumulative period in the acting appointment to four months or more.	13. Lorsque les nominations ci-après sont faites ou proposées dans le cadre d'un processus de nomination interne, la Commission avise par écrit les personnes qui sont dans la zone de recours, au sens du paragraphe 77(2) de la Loi, du nom de la personne qu'elle propose ainsi de nommer ou qu'elle a ainsi nommée, selon le cas, de leur droit de porter plainte et des raisons pour lesquelles elles peuvent le faire : a) la nomination intérimaire de quatre mois ou plus; b) la nomination intérimaire portant la durée cumulative de la nomination intérimaire d'une personne à quatre mois ou plus.	Avis
Excluded from sections 30 and 77 of the Act	14. (1) An acting appointment of less than four months, provided it does not extend the cumulative period of the acting appointment of a person in a position to four months or more, is excluded from the application of sections 30 and 77 of the Act.	14. (1) La nomination intérimaire de moins de quatre mois est soustraite à l'application des articles 30 et 77 de la Loi pourvu qu'elle ne porte pas la durée cumulative de la nomination intérimaire d'une personne à ce poste à quatre mois ou plus.	Soustraction à l'application des articles 30 et 77 de la Loi
Exception	(2) Despite subsection (1), the provision of paragraph 30(2)(a) of the Act respecting official language proficiency continues to apply in the case of an acting appointment of less than four months to a vacant bilingual position if (a) the Commission is able to fill the position with an appointment of a person who meets the language proficiency qualification; or (b) the cumulative period of the acting appointments of all persons in that position is four months or more.	(2) Malgré le paragraphe (1), les dispositions de l'alinéa 30(2)a) de la Loi — quant à la compétence dans les langues officielles — s'appliquent à la nomination intérimaire de moins de quatre mois à un poste bilingue vacant dans les cas suivants : a) la Commission est en mesure de combler ce poste par la nomination d'une personne qui possède la qualification de la compétence dans les langues officielles; b) la durée cumulative des nominations intérimaires d'une ou de plusieurs personnes à ce poste est de quatre mois ou plus.	Exception
Exemption from official language proficiency — encumbered position	15. (1) Subject to subsection (2), an acting appointment of four months or more but not more than twelve months to an encumbered bilingual position that the Commission cannot fill with an acting appointment of a person who meets the language proficiency qualification under paragraph 30(2)(a) of the Act is excluded from the application of that paragraph respecting official language proficiency.	15. (1) Sous réserve du paragraphe (2), les nominations intérimaires de quatre mois ou plus mais d'au plus douze mois à tout poste bilingue non vacant que la Commission n'a pas été en mesure de combler par la nomination intérimaire d'une personne qui possède la qualification de la compétence dans les langues officielles prévue à l'alinéa 30(2)a) de la Loi sont soustraites à l'application de cet alinéa quant à la compétence dans les langues officielles.	Soustraction quant à la compétence dans les langues officielles — poste non vacant
Exception	(2) Subsection (1) does not apply to an acting appointment to the same position if the cumulative period of the acting appointments of all persons in that position is more than twelve months.	(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux nominations intérimaires à un même poste si la durée cumulative des nominations intérimaires d'une ou de plusieurs personnes à ce poste est de plus de douze mois.	Exception
Exemption from official language proficiency — language training	16. (1) Subject to subsection (2), an acting appointment of four months or more but not more than eighteen months to a bilingual position, while the incumbent is on language training, that the Commission cannot fill with an acting appointment of a person who meets the language proficiency qualification under paragraph 30(2)(a) of the Act is excluded from the application of that paragraph respecting official language proficiency.	16. (1) Sous réserve du paragraphe (2), les nominations intérimaires de quatre mois ou plus mais d'au plus dix-huit mois à tout poste bilingue dont le titulaire est en formation linguistique et que la Commission n'a pas été en mesure de combler par la nomination intérimaire d'une personne qui possède la qualification de la compétence dans les langues officielles prévue à l'alinéa 30(2)a) de la Loi sont soustraites à l'application de cet alinéa quant à la compétence dans les langues officielles.	Soustraction quant à la compétence dans les langues officielles — formation linguistique

Exception	(2) Subsection (1) does not apply to an acting appointment to the same position if the cumulative period of the acting appointments of all persons in that position is more than eighteen months.	(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux nominations intérimaires à un même poste si la durée cumulative des nominations intérimaires d'une ou de plusieurs personnes à ce poste est de plus de dix-huit mois.	Exception
Rotational position	<p>17. Despite sections 14 to 16, an acting appointment to a position in a rotational system established by the deputy head, in order to provide for the movement of employees within and outside Canada in the following organizations is excluded from the application of sections 30 and 77 of the Act:</p> <p>(a) Department of Citizenship and Immigration, (b) Department of Foreign Affairs and International Trade, and (c) Canada Border Services Agency.</p>	<p>17. Malgré les articles 14 à 16, les nominations intérimaires à tout poste établi dans le cadre d'un système de permutation créé par l'administrateur général afin de pourvoir au déplacement au Canada et à l'étranger des fonctionnaires des administrations ci-après sont soustraites à l'application des articles 30 et 77 de la Loi :</p> <p>a) le ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration; b) le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international; c) l'Agence des services frontaliers du Canada.</p>	Postes de permutant
EXECUTIVE GROUP		GROUPE DE LA DIRECTION	
Underfill and overfill	<p>18. A person who is appointed to a position within the executive group of the public service that is at a lower or higher classification level than the level of the position that the person occupied immediately before the appointment is exempted from the application of section 60 of the Act if pay at the previous level is authorized by the Treasury Board under paragraph 11.1(1)(c) of the <i>Financial Administration Act</i>.</p>	<p>18. La personne nommée à un poste du groupe de la direction dans la fonction publique à un niveau de classification qui est inférieur ou supérieur au niveau du poste qu'elle occupait juste avant la nomination est exemptée de l'application de l'article 60 de la Loi pourvu que le traitement au niveau précédent soit autorisé par le Conseil du Trésor en vertu de l'alinéa 11.1(1)(c) de la <i>Loi sur la gestion des finances publiques</i>.</p>	Sous-classement et surclassement
DISCLOSURE OF INFORMATION OBTAINED IN THE COURSE OF AN INVESTIGATION		COMMUNICATION DE RENSEIGNEMENTS OBTENUS AU COURS D'UNE ENQUÊTE	
Disclosure	<p>19. (1) The Commission may disclose personal information obtained in the course of an investigation under section 66, subsection 67(1), or sections 68 or 69 of the Act if disclosure would</p> <p>(a) promote fair and transparent employment practices; (b) promote accountability; (c) ensure that action is taken to correct wrongdoing or improper employment practices and prevent recurrences of such practices; or (d) encourage the adoption or continuance of proper employment practices.</p>	<p>19. (1) La Commission peut communiquer des renseignements personnels obtenus au cours d'une enquête menée en vertu de l'article 66, du paragraphe 67(1) ou des articles 68 ou 69 de la Loi si la communication est faite à l'une des fins suivantes :</p> <p>a) promouvoir des pratiques d'emploi équitables et transparentes; b) promouvoir la responsabilisation; c) veiller à la prise des mesures nécessaires pour mettre fin aux actes fautifs et pratiques d'emploi irrégulières, ou en empêcher la répétition; d) favoriser l'adoption ou le maintien de pratiques d'emploi régulières.</p>	Communication
Privacy interests	<p>(2) Prior to a disclosure under subsection (1) that could infringe privacy interests, the Commission shall consider whether the public interest in disclosure outweighs those privacy interests.</p>	<p>(2) Avant d'effectuer une communication en vertu du paragraphe (1) qui pourrait porter atteinte à la vie privée, la Commission examine si des raisons d'intérêt public l'emportent sur la protection de la vie privée.</p>	Vie privée
Disclosure of standardized test	<p>20. (1) The Commission shall not disclose a standardized test, or information concerning a standardized test, owned by an organization or the Commission or that is commercially available, if obtained in the course of an investigation under the Act, unless it can be disclosed, with or without conditions set by the Commission, in a manner that will not affect the validity or continued use of the standardized test or will not affect the results of such a test by giving an unfair advantage to any person.</p>	<p>20. (1) La Commission ne peut communiquer un test standardisé qui appartient à une administration ou à la Commission ou qui est offert sur le marché, ou des renseignements relatifs à celui-ci, si ces test et renseignements ont été obtenus au cours d'une enquête menée dans le cadre de la Loi, à moins que la communication ne puisse être faite, avec ou sans conditions établies par la Commission, d'une manière qui ne nuira pas à la validité ou à l'utilisation continue de ce test et qu'elle n'affectera pas les résultats de celui-ci en conférant un avantage indu à une personne.</p>	Communication de test standardisé

Standardized test	(2) For the purpose of subsection (1), a standardized test is a systematic procedure for sampling an individual's behaviour in order to evaluate job-relevant competencies. The procedure is systematic in five areas: development, content, administration, scoring and communication of results. The content of the test is equivalent for all test-takers. The test is administered according to standard instructions and procedures and is scored according to a set protocol.	(2) Pour l'application du paragraphe (1), un test standardisé est une procédure systématique d'échantillonnage du comportement d'un individu afin d'évaluer ses compétences par rapport à l'emploi. La procédure est systématique sous cinq aspects : l'élaboration, le contenu, l'administration, la notation et la communication des résultats. Le contenu du test est équivalent pour toutes les personnes à qui il est destiné. Le test est administré selon des instructions et des procédures uniformes et est noté conformément à un protocole établi.	Test standardisé
LAY-OFFS		MISE EN DISPONIBILITÉ	
Selection of employees for lay-off	21. (1) If the services of one or more employees of a part of an organization are no longer required in accordance with section 64 of the Act, the deputy head shall assess the merit of the employees employed in similar positions or performing similar duties in the same occupational group and level within that part of the organization, and identify, in accordance with merit, the employees who are to be retained having regard to the continuing functions of that part of the organization and the remaining employees who are to be advised that their services are no longer required and are to be laid off.	21. (1) Lorsque les services d'un ou de plusieurs fonctionnaires d'un secteur de l'administration ne sont plus nécessaires aux termes de l'article 64 de la Loi, l'administrateur général évalue le mérite des fonctionnaires qui occupent des postes semblables ou exercent des fonctions semblables des mêmes groupe et niveau professionnels dans ce secteur et désigne, en fonction du mérite, lesquels seront conservés pour l'accomplissement des fonctions permanentes de ce secteur de même que ceux des fonctionnaires restants qui seront informés que leurs services ne sont plus nécessaires et qui seront mis en disponibilité.	Choix des fonctionnaires à mettre en disponibilité
Recording reasons	(2) Deputy heads shall record the reasons for the selection of those employees to be retained.	(2) L'administrateur général consigne les motifs sur lesquels il a fondé son choix.	Consignation des motifs
Ship Repair group	(3) Despite subsection (1), the determination of employees to be laid off in the Ship Repair group in the Department of National Defence shall be based on a combination of merit and seniority factors and shall be made in consultation with the bargaining agents concerned.	(3) Malgré le paragraphe (1), la détermination des fonctionnaires à mettre en disponibilité au sein du groupe de réparation des navires du ministère de la Défense nationale est fondée sur une combinaison de facteurs de mérite et d'ancienneté et est faite en collaboration avec les agents négociateurs concernés.	Groupe de réparation des navires
Employee volunteers	(4) Despite subsection (1), if an employee volunteers to be laid off, the deputy head may advise the employee that their services are no longer required and may lay off the employee.	(4) Malgré le paragraphe (1), si un fonctionnaire se propose pour une mise en disponibilité, l'administrateur général peut l'informer que ses services ne sont plus nécessaires et le mettre en disponibilité.	Volontaires
Information	(5) The deputy head shall, in writing, inform (a) the Commission of the names of the employees who are to be laid off in accordance with this section and the proposed date of the lay-off; and (b) any employee who is advised that their services are no longer required, of the proposed lay-off date.	(5) L'administrateur général avise par écrit : a) la Commission du nom des fonctionnaires qui seront mis en disponibilité conformément au présent article et de la date prévue de leur mise en disponibilité; b) tout fonctionnaire qui est informé que ses services ne sont plus nécessaires de la date prévue de sa mise en disponibilité.	Renseignements
Specified period	(6) Subsections (1) to (5) do not apply to an employee who is appointed for a specified period.	(6) Les paragraphes (1) à (5) ne s'appliquent pas à l'égard des fonctionnaires nommés pour une période déterminée.	Période déterminée

REPEALS

22. The *Public Service Employment Regulations, 2000*¹ are repealed.

23. The *Office of the Governor General's Secretary Priority Entitlement Regulations*² are repealed.

ABROGATIONS

22. Le *Règlement sur l'emploi dans la fonction publique (2000)*¹ est abrogé.

23. Le *Règlement sur le droit de priorité de personnes employées par le Secrétariat du gouverneur général*² est abrogé.

¹ SOR/2000-80
² SOR/2005-289

¹ DORS/2000-80
² DORS/2005-289

COMING INTO FORCE

24. These Regulations come into force on the day on which section 12 of the *Public Service Modernization Act*, chapter 22 of the Statutes of Canada, 2003, comes into force.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

As result of the implementation of the *Public Service Modernization Act*, the *Public Service Employment Act* will be implemented in December 2005. In preparation for the implementation of this Act, the Public Service Commission undertook a review of its current *Public Service Employment Regulations, 2000* (PSER, 2000) and in consultation with its stakeholders, established the new *Public Service Employment Regulations* which will come into force with the new *Public Service Employment Act*.

Some of the content and intent of the previous Regulations has been retained; however new measures have also been added. The number of definitions has been reduced and interpretations are included which are consistent with other statutes and legislation used in the public service. Effort was made to minimize the number of regulations which is in keeping with the philosophy and intent of flexibility in human resources management in the public service.

Therefore, under the authority provided by section 22 of the *Public Service Employment Act*, the Public Service Commission is establishing the 2005 *Public Service Employment Regulations*.

The Regulations contain provisions on the following main subjects:

1. Incumbent-based Processes:

The Regulations define incumbent-based processes for the purpose of subsection 34(1) of the *Public Service Employment Act* which addresses the establishment of areas of selection. An incumbent-based process is an internal appointment within the Research and the University Teaching Groups, where there is a career progression framework including an independent recourse mechanism established by the deputy head in consultation with the authorized bargaining agents. The career progression framework under which these two groups function is one in which appointments and promotions are not based on the classification of the position, but rather on the continuous learning and acquisition of credentials of the person in order to advance to the next level. Designating these appointment processes as being "incumbent-based" will exclude them from the requirement to establish an area of selection for purposes of appointments and complaints.

2. Priorities:

The Act provides the Commission with the authority and discretion to create priority entitlements for appointment, subject to

ENTRÉE EN VIGUEUR

24. Le présent règlement entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 12 de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique*, chapitre 22 des Lois du Canada (2003).

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION**

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

À la suite de la mise en œuvre de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique*, la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique* entrera en vigueur en décembre 2005. En vue de la mise en œuvre de cette loi, la Commission de la fonction publique a revu l'actuel *Règlement sur l'emploi dans la fonction publique (2000)* (REFP (2000)) et, en consultation avec les parties intéressées, a pris le nouveau *Règlement sur l'emploi dans la fonction publique*, qui entrera en vigueur en même temps que la nouvelle *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*.

Le contenu et l'objet du règlement précédent ont été en partie conservés; toutefois, de nouvelles mesures sont également prévues. Le nombre de définitions a été réduit, et des interprétations conformes à celles qui figurent dans les autres lois appliquées dans la fonction publique ont été ajoutées. On s'est efforcé de réduire le nombre de dispositions, afin de respecter la philosophie et le principe voulant que l'on assure de la souplesse dans la gestion des ressources humaines dans la fonction publique.

À ces causes, en vertu des pouvoirs que lui confère l'article 22 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, la Commission de la fonction publique a pris le *Règlement sur l'emploi dans la fonction publique* de 2005.

Le règlement renferme des dispositions sur les principaux points suivants :

1. Processus de nomination fondés sur les qualités du titulaire :

Le règlement définit les processus de nomination fondés sur les qualités du titulaire pour les besoins du paragraphe 34(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique* qui porte sur l'établissement des zones de sélection. Un processus de nomination fondé sur les qualités du titulaire est une nomination interne au sein des groupes de la Recherche et de l'Enseignement universitaire, dans les cas où il existe un cadre d'avancement professionnel ainsi qu'un mécanisme de recours indépendant établi par l'administrateur général en consultation avec les agents négociateurs concernés. Selon le cadre d'avancement professionnel applicable à ces deux groupes, les nominations et les promotions ne sont pas fondées sur la classification du poste, mais plutôt sur l'apprentissage et l'acquisition continues de compétences qui permettent au titulaire d'accéder au niveau suivant. En faisant en sorte que ces processus de nomination soient « fondés sur les qualités du titulaire », on élimine la nécessité d'établir des zones de sélection pour les besoins des nominations et des plaintes.

2. Priorités :

La Loi confère à la Commission le pouvoir et la discrétion de créer, sous réserve des droits énoncés dans la *Loi sur l'emploi*

the statutory entitlements in the *Public Service Employment Act*. This regulatory authority has been used to establish priority entitlements for: surplus employees, persons in excluded positions in the Office of the Governor General's Secretary, employees who become disabled and are no longer able to carry out the duties of their position, persons who are members of the Canadian Armed Forces and the Royal Canadian Mounted Police who are medically released or medically discharged, employees who are on a leave of absence because their spouse or common-law partner has relocated, and employees who have taken a position at a lower level because of their surplus or lay-off priority or because of their priority for appointment because they became disabled or their relocation of spouse or common-law partner. In all cases, the period of entitlement is specified in the Regulations, as well as the conditions under which the entitlement will cease.

Most of the priority entitlements set out in the Regulations continue those that were established under the PSER, 2000. However, the Regulations also establish that certain appointments where the entitlement to a priority does not apply: incumbent-based appointments, acting appointments and the appointment of a member of a designated group in accordance with an employment equity program, unless the person who is entitled to appointment in priority is a member of a designated group to which the employment equity program applies.

The Regulations establish a new priority for appointment for a person employed in an excluded position in the Office of the Governor General's Secretary. Conditions attached to this priority are: the person was an employee within the meaning of section 2 of the Act prior to being appointed to an excluded position, or while employed in the Office of the Governor General's Secretary, the person was found in an advertised external appointment process, to have met the essential qualifications for appointment to the public service; or the person was employed in an excluded position, in the Office of the Governor General's Secretary for at least three years.

As well, the priority for members of the Canadian Armed Forces and the Royal Canadian Mounted Police, has been expanded to apply to members who were medically released or medically discharged, under certain conditions. In addition, the period allowed for members of the Canadian Armed Forces and the Royal Canadian Mounted Police to be certified as being ready to return to work has been extended from two years to five years. The period allowed for employees who have been disabled to be ready to return to work has also been extended to five years.

The regulation for reinstatement priority remains the same as the PSER, 2000 except that it now applies to not only the statutory priorities of lay-off and leave of absence, but also employees with the following regulatory priorities: surplus, disabled and relocation of spouse or common-law partner. The period of entitlement for this priority has been changed from three years to one year.

The entitlement to a regulatory priority will not apply to an employee who is employed for a specified period.

3. Acting Appointments:

The Regulations exclude acting appointments from the application of merit and recourse if the acting appointment is for a period

dans la fonction publique, des droits à une priorité de nomination. Ce pouvoir réglementaire a été exercé pour établir des droits à une priorité de nomination à l'intention : des fonctionnaires excédentaires, des personnes occupant un poste exclu au Secrétariat du gouverneur général, des fonctionnaires qui deviennent handicapés et qui ne sont plus en mesure d'exercer les fonctions de leur poste, des membres des Forces canadiennes et de la Gendarmerie royale du Canada qui sont libérés ou renvoyés pour des raisons médicales, des fonctionnaires qui sont en congé autorisé en raison de la réinstallation de leur époux ou conjoint de fait et des fonctionnaires qui avaient été nommés en priorité à un poste de niveau inférieur en raison d'un handicap ou de la réinstallation de leur époux ou conjoint de fait. Dans chaque cas, la durée du droit ainsi que les conditions de son extinction sont précisées dans le règlement.

La plupart des droits à une priorité de nomination accordés par le règlement étaient déjà prévus par le REFP (2000). Toutefois, le règlement établit que le droit à une nomination prioritaire ne s'applique pas à : une nomination fondée sur les qualités du titulaire, une nomination intérimaire et une nomination d'une personne provenant d'un groupe désigné en vertu d'un programme d'équité en matière d'emploi, à moins qu'une personne ayant droit à une priorité de nomination ne provienne d'un groupe désigné auquel s'applique le programme d'équité en matière d'emploi.

Le règlement établit une nouvelle priorité de nomination pour les personnes employées dans un poste exclu du Secrétariat du gouverneur général. Les conditions suivantes s'appliquent : la personne était fonctionnaire au sens de l'article 2 de la Loi au moment de sa nomination au poste exclu, ou, pendant qu'elle était employée au Secrétariat du gouverneur général, elle a participé à un processus de nomination externe annoncé dans le cadre duquel la Commission a déterminé qu'elle possédait les qualifications essentielles pour une nomination à la fonction publique, ou la personne a été employée dans un poste exclu, au Secrétariat du gouverneur général pendant au moins trois ans.

De même, le droit dont bénéficient les membres des Forces canadiennes et de la Gendarmerie royale du Canada a été étendu de façon à s'appliquer aux membres qui sont libérés ou renvoyés pour des raisons médicales, sous réserve de certaines conditions. De plus, la période accordée aux membres des Forces canadiennes et de la Gendarmerie royale du Canada pour obtenir une certification attestant qu'ils sont aptes à revenir au travail a été portée de deux ans à cinq ans. La période dont bénéficient les fonctionnaires handicapés pour redevenir aptes au travail a également été portée à cinq ans.

La priorité de réintégration demeure la même que celle établie dans la REFP (2000) à l'exception du fait qu'elle ne s'applique plus qu'aux priorités d'ordre légal accordées aux personnes mises en disponibilité ou de retour de congé. La nouvelle priorité s'applique aussi aux fonctionnaires bénéficiant d'une des priorités d'ordre réglementaire suivantes : fonctionnaire excédentaire, fonctionnaire handicapé et réinstallation de l'époux ou du conjoint de fait. La durée de cette priorité a été ramené de trois ans à un an.

Le droit à une nomination prioritaire ne s'applique pas aux fonctionnaires qui occupent leurs fonctions pour une durée déterminée.

3. Nominations intérimaires :

Le règlement soustrait les nominations intérimaires d'une durée de moins de quatre mois à l'application du principe du mérite et

less than four months. The acting appointment provision will also provide for all acting appointments to be excluded from the notification requirement. Acting appointments which are initially made for a period more than four months or where extensions are made and the period exceeds four months will have a requirement that persons in the area of recourse be informed of the name of the person being appointed or proposed for appointment and of their right to recourse. This will allow managers to efficiently accommodate short-term vacancies.

All acting appointments will be excluded from the consideration of statutory and regulatory priorities and excluded from the notification requirement.

In addition, special provision is made for acting appointments in bilingual positions. In order to ensure the provision of services in both official languages, the duration that an acting appointment can be excluded from meeting the official languages proficiency in bilingual positions will have some restrictions. When the position is vacant, the duration of the acting appointments which are excluded from official languages proficiency cannot exceed four months; for positions that are encumbered, the duration is up to twelve months and for an acting appointment where the incumbent is on language training, the maximum period of acting appointments is eighteen months.

Special provision is made for acting appointments to rotational positions, which will be excluded from merit, statutory priorities, notification and recourse to the Public Service Staffing Tribunal. A rotational position is one which is part of a rotational system established by the deputy head for the purpose of providing for the movement of employees within and outside Canada for the Department of Citizenship and Immigration, Department of Foreign Affairs and International Trade and the Canada Border Services Agency.

All acting appointments will be excluded from the application of priorities in the Act and the Regulations, as well as the requirements for notification.

4. Underfill/Overfill:

A regulation is being created to exclude an appointment to a position in the executive group from section 60 of the *Public Service Employment Act* when that appointment is to a level that is either lower than the classification level of the position; or higher than the classification level of the position, provided that compensation at the higher level is authorized by the Treasury Board. This Regulation is required in order to allow for the corporate management of the EX cadre. It allows for the compensation to be at the level of the person rather than the level of the position to which the person is appointed.

5. Disclosure of Information Obtained During the Course of Investigation:

Regulations have been established regarding disclosure of information obtained in the course of investigations conducted by the Public Service Commission under section 66, subsection 67(1) or sections 68 or 69 of the Act. The purpose of the disclosure has been outlined in the Regulations and it covers such areas as: promoting fair and transparent employment practices, promoting accountability, ensure wrongdoing or improper employment practices is corrected and encourage the adoption or continuance of proper employment practices.

du recours. La disposition concernant les nominations intérimaires soustrait également toutes les nominations intérimaires à l'application des exigences relatives à la notification. Dans le cas des nominations qui sont initialement faites pour une période de plus de quatre mois ou qui sont prolongées, il faudra informer les personnes comprises dans la zone de recours du nom de la personne que l'on a décidé de nommer ou de proposer la nomination ainsi que de leur droit de recours. Ceci permettra aux gestionnaires de doter efficacement les postes qui deviennent vacants pour une courte période.

Toutes les nominations intérimaires seront soustraites de la prise en compte des bénéficiaires de droit de nomination en priorité d'ordres légal et réglementaire de même que de la notification.

De plus, une disposition spéciale porte sur les nominations intérimaires à des postes bilingues. Afin d'assurer la prestation de services dans les deux langues officielles, la durée pendant laquelle une nomination intérimaire peut être soustraite de l'obligation de posséder la compétence en langues officielles comportera certaines restrictions. Quand le poste est vacant, la soustraction ne peut être de plus de quatre mois; quand le poste est occupé, la durée de la soustraction ne peut être de plus de douze mois et quand le titulaire du poste est en formation linguistique, la durée maximale de la nomination intérimaire est de dix-huit mois.

Une disposition spéciale s'applique aux nominations intérimaires à des postes de permutant, qui seront soustraites à l'application du mérite, des priorités énoncées dans la Loi et des exigences relatives à la notification de même que du recours devant le Tribunal de la dotation de la fonction publique. Un poste de permutant est un poste qui est établi afin de permettre le mouvement des fonctionnaires entre des postes au Canada et à l'étranger dans le cadre d'un système de permutation établi par l'administrateur général du ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration Canada, du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international Canada et de l'Agence des services frontaliers du Canada.

Toutes les nominations intérimaires seront soustraites à l'application des priorités prévues par la Loi et par le règlement ainsi que des exigences relatives à la notification.

4. Sous-classement/Surclassement :

Des dispositions sont en voie d'être créées afin de soustraire un poste de la direction à l'application de l'article 60 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique* lorsque la nomination est effectuée à un niveau qui est soit inférieur au niveau de classification du poste, soit supérieur au niveau de classification du poste lorsque la rémunération au niveau supérieur est autorisée par le Conseil du Trésor. Ce règlement est nécessaire pour permettre la gestion des cadres EX au sein d'une organisation. Elle permet que la rémunération soit établie en fonction d'une personne plutôt que du niveau du poste auquel cette personne est nommée.

5. Divulgence des renseignements obtenus au cours d'une enquête :

Des dispositions sont établies relativement à la communication de renseignements obtenus au cours d'une enquête menée par la Commission de la fonction publique en vertu de l'article 66, du paragraphe 67(1) ou des articles 68 ou 69 de la Loi. Le règlement décrit la raison d'être de la divulgation et traite notamment des sujets suivants : promouvoir des pratiques d'emploi équitables et transparentes; promouvoir la responsabilisation; veiller à la prise de mesures nécessaires pour mettre fin aux actes fautifs ou les pratiques d'emploi irrégulières et favoriser l'adoption ou le maintien de pratiques d'emploi régulières.

A regulation is being created where the Commission, in considering disclosure of personal information, shall consider whether the public interest outweighs privacy interests.

The Commission will not disclose a standardized test or information concerning a standardized test, unless it may be disclosed, with or without conditions set by the Commission in a manner that will not affect its validity or continued use or affect the results of the standardized test by giving an unfair advantage to any individual.

6. Lay-off:

The Regulations describe the manner in which a deputy head must proceed when employees are to be laid off. The provisions also specify the period within which employees who are laid off are eligible to enter into internal appointment processes, the length of priority for appointment conferred by the Act and the circumstances under which the entitlement to the priority will cease.

The Regulations will require deputy heads to assess the merit of the employees, employed in similar positions or performing similar duties in the same occupational group and level within that part of the organization, and identify the employees who are to be retained according to merit, having regard to the continuing functions of that part of the organization and identify the remaining employees who may be declared surplus and laid off.

A provision also exists for the Ship Repair group in the Department of National Defence to allow for a combination of merit and seniority determined by the deputy head of the Department of National Defence in consultation with the bargaining agents concerned to be the basis for deciding who will be laid off. This is a similar regulation to that which came into effect in 1993.

Deputy heads will be required to document the reasons for the selection of the employees to be retained. This will ensure that decisions are recorded and substantiated and ensure accountability of decisions.

In situations where an employee volunteers for lay-off, the deputy head may declare this employee to be a surplus employee and may lay off this employee when the deputy head is required to lay off employees employed in similar positions or performing similar duties in the same occupational group and level within that part of the organization.

Deputy heads, in situations of surplus and lay-off, will be required to notify the Public Service Commission in writing, of the names of the employees who may be laid off and their proposed lay-off date and the name of any employee who is declared surplus and the proposed date of lay-off.

For employees who are laid off, the period of priority entitlement and the period within which they may participate in advertised processes for which they would have been eligible had they still been employed, is one year. The period of entitlement ends when a person who is laid off is appointed for an indeterminate period or declines an appointment without good and sufficient reason.

The regulations regarding surplus and lay-off do not apply to a specified period employee.

Avant d'effectuer une communication qui pourrait porter atteinte à la vie privée, la Commission, considère si des raisons d'intérêt public justifieraient nettement une éventuelle violation de la vie privée.

La Commission ne peut communiquer un test standardisé ou des renseignements relatifs à celui-ci, à moins que cette communication puisse être faite, avec ou sans conditions, d'une manière qui ne nuira pas à la validité ou à l'utilisation continue de ce test et qu'elle n'affectera pas les résultats de celui-ci en conférant un avantage indu à une personne.

6. Mise en disponibilité :

La disposition prévoit la façon dont l'administrateur général doit procéder lorsqu'un fonctionnaire doit être mis en disponibilité. La disposition prévoit également la période au cours de laquelle les fonctionnaires mis en disponibilité sont admissibles à participer à un processus de nomination interne, la durée de la priorité de nomination conférée par la Loi et les circonstances où le droit à la priorité de nomination prendra fin.

Aux termes de la disposition, l'administrateur général sera tenu d'évaluer le mérite des fonctionnaires qui occupent des postes semblables ou exercent des fonctions semblables des même groupe et niveau professionnels dans ce secteur et de désigner, en fonction du mérite, les fonctionnaires qui seront conservés pour l'accomplissement des fonctions permanentes de secteur de l'administration de même que ceux des fonctionnaires restants qui peuvent être déclarés excédentaires et mis en disponibilité.

De plus, le règlement stipule que la détermination des fonctionnaires à mettre en disponibilité au sein du groupe de réparation des navires du ministère de la Défense nationale est fondée sur une combinaison de facteurs de mérite et d'ancienneté établis par l'administrateur général du ministère en consultation avec les agents négociateurs concernés. C'est une disposition semblable à celle qui est entrée en vigueur en 1993.

Les administrateurs généraux devront documenter les motifs sur lesquels la sélection des fonctionnaires qui seront conservés est fondée. Cela permettra d'assurer que les décisions sont consignées et étayées, et qu'il existe une obligation de rendre compte des décisions.

Lorsque l'administrateur général doit mettre en disponibilité des fonctionnaires qui occupent des postes semblables ou exercent des fonctions semblables des même groupe et niveau professionnels dans un secteur donné, un fonctionnaire peut se proposer pour une mise en disponibilité, auquel cas l'administrateur général peut le déclarer excédentaire et le mettre en disponibilité.

Dans les cas de fonctionnaires excédentaires et de mise en disponibilité, l'administrateur général sera tenu d'informer par écrit la Commission de la fonction publique du nom des fonctionnaires qui peuvent être mis en disponibilité et de la date prévue de celle-ci et du nom de tout fonctionnaire déclaré excédentaire et de la date prévue de mise en disponibilité.

Dans le cas d'une personne mise en disponibilité, est fixée à un an la période d'admissibilité au droit à une priorité de nomination et au droit de participer à tout processus de nomination annoncée auquel elle aurait pu participer si elle n'avait été mise en disponibilité. Cette période se termine le jour où elle est nommée pour une durée indéterminée ou le jour où elle refuse une telle nomination sans motifs valables et suffisants.

La disposition sur les fonctionnaires déclarés excédentaires et leur mise en disponibilité ne s'appliquent pas à l'égard des fonctionnaires nommés pour une période déterminée.

7. Coming into force:

The 2005 *Public Service Employment Regulations* will come into force when the new *Public Service Employment Act* created under the *Public Service Modernization Act* comes into effect.

Alternatives

Under section 22 of the *Public Service Employment Act*, the Public Service Commission may make such Regulations as it considers necessary to carry out and give effect to the Act. Many of these provisions give effect to the provisions of the Act and address situations involving an individual's rights. Other Regulations make the appointment process more flexible and effective which is in keeping with the principles of the *Public Service Employment Act*. As well, subsection 22(2) authorizes the Commission to make Regulations that pertain to specific matters, such as priorities, acting appointments, employment equity programs, incumbent-based processes and appointments to and within the executive group.

One of the principles in establishing these Regulations was to ensure that the Regulations were in keeping with the principle of a flexible and more efficient appointment process. Also, Regulations were not established where the effect could be better achieved through other means such as policy, procedures and guidelines.

Benefits and Costs

The new Regulations make it easier for the Commission and the organizations affected to apply them and consequently, carry out appointments in a more efficient and effective manner.

Consultation

Through various forums, such as the Public Service Commission Advisory Council (joint union-management participation), the Public Service Commission Advisory Council Working Group made up of departmental and union representatives, the National Staffing Council and consultation sessions, the Public Service Commission consulted organizations and the certified bargaining agents when preparing these Regulations, and gave them the opportunity to express their views. All parties concerned were in favour of the principles of the regulations that are being made, and no major concerns were expressed.

Compliance and Enforcement

Through its Accountability Directorate, Audit Branch and Investigations Branch, the Public Service Commission monitors, audits and can investigate the practices followed by organizations in applying the Regulations.

7. Entrée en vigueur :

Le règlement de 2005, le *Règlement sur l'emploi dans la fonction publique (2005)* entrera en vigueur à la date d'entrée en vigueur de la nouvelle *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, créée en vertu de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique*.

Solutions envisagées

En vertu de l'article 22 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, la Commission de la fonction publique peut, par règlement, prendre toute mesure nécessaire, selon elle, à l'application des dispositions de la Loi. De nombreuses dispositions du règlement donnent effet à celles de la Loi et touchent des situations relatives à des droits individuels. D'autres visent à rendre plus souple et efficace le processus de nomination, en conformité avec les principes de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*. De plus, le paragraphe 22(2) autorise la Commission à prendre des règlements qui ont trait à des questions précises, notamment les priorités de nomination, les nominations intérimaires, les programmes d'équité en matière d'emploi, les processus de nomination fondés sur les qualités du titulaire et les nominations de personnes au groupe de la direction ou au sein de celui-ci.

L'un des principes de l'établissement du présent règlement était de veiller à ce que celui-ci soit conforme au principe d'un processus de nomination souple et plus efficace. De plus, on n'a pas établi de dispositions réglementaires dans le cas où l'effet recherché pouvait être mieux atteint par d'autres moyens, notamment par voie de lignes directrices, procédures et lignes de conduite.

Avantages et coûts

Le nouveau règlement en facilite l'application par la Commission et les organisations touchées, et, conséquemment, permet de procéder aux nominations d'une façon plus efficace et efficiente.

Consultations

Au moyen de diverses tribunes, notamment le Conseil consultatif de la Commission de la fonction publique (forum patronal-syndical), le Groupe de travail du Conseil consultatif de la Commission de la fonction publique, composé de représentants ministériels et syndicaux, le Conseil national de la dotation et des séances de consultation, la Commission de la fonction publique a consulté des organisations ainsi que les agents négociateurs accrédités dans le cadre de la rédaction du présent règlement, et leur a donné l'occasion d'exprimer leurs points de vue. Toutes les parties concernées sont en faveur des principes à la base des dispositions qui sont établies; aucune préoccupation importante n'a été exprimée.

Respect et exécution

Par l'intermédiaire de la Direction de la responsabilisation, de la Direction générale de la vérification et de la Direction générale des enquêtes, la Commission de la fonction publique assure la surveillance et la vérification des pratiques adoptées par des organisations aux fins de l'application du règlement.

Contact

Lisa Imbesi
Policy Specialist
Policy Development Directorate
L'Esplanade Laurier, West Tower
300 Laurier Avenue West, 17th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0M7
Telephone: (613) 947-9871
E-mail: lisa.imbesi@psc-cfp.gc.ca

Personne-ressource

Lisa Imbesi
Spécialiste en politiques
Direction de l'élaboration des politiques
L'Esplanade Laurier, Tour Ouest
300, avenue Laurier Ouest, 17^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0M7
Téléphone : (613) 947-9871
Courriel : lisa.imbesi@psc-cfp.gc.ca

Registration

SI/2005-104 November 16, 2005

AN ACT TO AMEND THE CRIMINAL CODE (PROTECTION OF CHILDREN AND OTHER VULNERABLE PERSONS) AND THE CANADA EVIDENCE ACT

Order Fixing November 1, 2005 and January 2, 2006 as the Dates of the Coming into Force of Certain Sections of the Act

P.C. 2005-1817 October 25, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Justice, pursuant to section 29 of *An Act to amend the Criminal Code (protection of children and other vulnerable persons) and the Canada Evidence Act*, assented to on July 20, 2005, being chapter 32 of the Statutes of Canada, 2005, hereby fixes

- (a) November 1, 2005, as the day on which sections 1 to 12, 24 and 25 of that Act come into force; and
- (b) January 2, 2006, as the day on which sections 13 to 23 and 26 to 27.1 of that Act come into force.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

The Order fixes November 1, 2005, as the day on which sections 1 to 12, 24 and 25 of *An Act to amend the Criminal Code (protection of children and other vulnerable persons) and the Canada Evidence Act* ("the Act") come into force and January 2, 2006, as the day on which sections 13 to 23 and 26 to 27.1 of the Act come into force.

The Act amends the *Criminal Code* to

- (a) amend the child pornography provisions with respect to the type of written and audio material that constitutes child pornography, and with respect to the child pornography offences, defences and penalties;
- (b) add a new category to the offence of sexual exploitation of young persons and make additional amendments to further protect children from sexual exploitation;
- (c) increase the penalties for child sexual offences, for failing to provide the necessities of life and for abandoning a child;
- (d) make child abuse an aggravating factor for the purpose of sentencing and direct the courts to give primary consideration to the objectives of denunciation and deterrence in sentencing for offences involving the abuse of a child;
- (e) amend and clarify the applicable test and criteria that need to be met for the use of testimonial aids, for excluding the public, for imposing a publication ban, for using video-recorded evidence or for appointing counsel for self-represented accused persons to conduct a cross-examination of certain witnesses; and
- (f) create an offence of voyeurism and the distribution of voyeuristic material.

Enregistrement

TR/2005-104 Le 16 novembre 2005

LOI MODIFIANT LE CODE CRIMINEL (PROTECTION DES ENFANTS ET D'AUTRES PERSONNES VULNÉRABLES) ET LA LOI SUR LA PREUVE AU CANADA

Décret fixant au 1^{er} novembre 2005 et au 2 janvier 2006 les dates d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi

C.P. 2005-1817 Le 25 octobre 2005

Sur recommandation du ministre de la Justice et en vertu de l'article 29 de la *Loi modifiant le Code criminel (protection des enfants et d'autres personnes vulnérables) et la Loi sur la preuve au Canada*, sanctionnée le 20 juillet 2005, chapitre 32 des Lois du Canada (2005), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe :

- a) au 1^{er} novembre 2005 la date d'entrée en vigueur des articles 1 à 12, 24 et 25 de cette loi;
- b) au 2 janvier 2006 la date d'entrée en vigueur des articles 13 à 23 et 26 à 27.1 de cette loi.

NOTE EXPLICATIVE

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

Le décret fixe au 1^{er} novembre 2005 la date d'entrée en vigueur des articles 1 à 12, 24 et 25 de la *Loi modifiant le Code criminel (protection des enfants et d'autres personnes vulnérables) et la Loi sur la preuve au Canada* et fixe au 2 janvier 2006 la date d'entrée en vigueur des articles 13 à 23 et 26 à 27.1 de cette loi.

Cette loi modifie le *Code criminel* pour :

- a) modifier les dispositions sur la pornographie juvénile relativement aux catégories d'écrits et d'enregistrements sonores qui constituent de la pornographie juvénile, aux infractions, aux moyens de défense recevables et aux peines applicables;
- b) ajouter une nouvelle catégorie à l'infraction destinée à prévenir l'exploitation sexuelle des adolescents et d'autres mesures visant à accroître la protection des enfants contre une telle exploitation;
- c) augmenter les peines pour les infractions d'ordre sexuel perpétrées à l'égard des enfants et les infractions visant l'omission de fournir les choses nécessaires à l'existence des enfants ou l'abandon de ceux-ci;
- d) faire du mauvais traitement d'un enfant une circonstance aggravante pour la détermination de la peine et faire de la dénonciation et de la dissuasion les objectifs auxquels le tribunal accorde une attention particulière lors de la détermination de la peine relative à une infraction qui constitue un mauvais traitement à l'égard d'un enfant;
- e) modifier et clarifier les conditions à remplir pour l'utilisation de moyens destinés à faciliter les témoignages, le huis-clos, les ordonnances de non-publication, l'interdiction du contre-interrogatoire de certains témoins par l'accusé et l'utilisation d'enregistrements vidéo;
- f) créer une infraction de voyeurisme et une autre pour la distribution du matériel voyeuriste.

The Act also amends the *Canada Evidence Act* to abolish the requirement for a competency hearing for children under 14 years of age.

Cette loi modifie également la *Loi sur la preuve au Canada* pour supprimer l'enquête sur la capacité de témoigner d'un enfant âgé de moins de quatorze ans.

Registration
SI/2005-105 November 16, 2005

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Exclusion Approval Order for the Appointments of Certain Employees to Certain Positions in the Department of Fisheries and Oceans

P.C. 2005-1818 October 25, 2005

Whereas, pursuant to subsection 41(1) of the *Public Service Employment Act*, the Public Service Commission has decided that it is neither practicable nor in the best interests of the Public Service to apply certain provisions of that Act to certain persons and to certain positions in the Department of Fisheries and Oceans, and has, on September 8, 2005, excluded from the operation of section 10 and subsections 21(1.1), 29(3), 30(1) and (2) and 39(3) and (4) of that Act and from the operation of any regulations made under paragraph 35(2)(a) of that Act, certain persons who would otherwise have a right to appeal and the positions in the Department of Fisheries and Oceans to which the employees referred to in that schedule will be appointed;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Canadian Heritage, pursuant to subsection 41(1) of the *Public Service Employment Act*, hereby approves the exclusion made on September 8, 2005 by the Public Service Commission from the operation of section 10 and subsections 21(1.1), 29(3), 30(1) and (2) and 39(3) and (4) of that Act and from the operation of any regulations made under paragraph 35(2)(a) of that Act, of certain persons who would otherwise have a right to appeal and of the positions in the Department of Fisheries and Oceans listed in the schedule to which the employees referred to in that schedule will be appointed.

Enregistrement
TR/2005-105 Le 16 novembre 2005

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Décret d'exemption concernant certaines nominations de certains postes du ministère des Pêches et des Océans

C.P. 2005-1818 Le 25 octobre 2005

Attendu que, conformément au paragraphe 41(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, la Commission de la fonction publique estime qu'il est difficilement réalisable et contraire aux intérêts de la fonction publique d'appliquer certaines dispositions de cette loi à certaines personnes et à certains postes du ministère des Pêches et des Océans, et a, le 8 septembre 2005, exempté de l'application de l'article 10 et des paragraphes 21(1.1), 29(3), 30(1) et (2), et 39(3) et (4) de cette loi, ainsi que de l'application des règlements pris en vertu de l'alinéa 35(2)a) de celle-ci, certaines personnes qui autrement auraient un droit d'appel et les postes du ministère des Pêches et des Océans identifiés en annexe auxquels seront nommés les fonctionnaires dont le nom apparaît à cette même annexe,

À ces causes, sur recommandation de la ministre du Patrimoine canadien et en vertu du paragraphe 41(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve l'exemption de l'application de l'article 10 et des paragraphes 21(1.1), 29(3), 30(1) et (2), et 39(3) et (4) de cette loi, ainsi que de l'application des règlements pris en vertu de l'alinéa 35(2)a) de celle-ci, accordée par la Commission de la fonction publique le 8 septembre 2005 à certaines personnes qui autrement auraient un droit d'appel et aux postes du ministère des Pêches et des Océans identifiés en annexe auxquels seront nommés les fonctionnaires dont le nom apparaît à cette même annexe.

SCHEDULE/ANNEXE

Name / Nom	Position Number/ Numéro de poste	Group and Level / Groupe et niveau
Arnold, Greg	5756	SC-STD-03
Boutilier, Garnet	9446	SC-DED-03
Brushett, Randal	9864	SO-MAO-03
Campbell, Elizabeth	9762	SO-MAO-05
Campbell, Linda	5702	SC-STD-03
Doucette, Ronald	9569	SC-DED-05
Evans, William	6438	SC-DED-03
Foerger, Walter	9366	SC-DED-03
Fulton, Timothy	2373	SO-MAO-03
Gaudet, Michael	9544	SC-STD-03
Hadley, Randall	8551	SC-STD-05
MacDonald, Sheldon	8742	SC-DED-05
MacDonald, Peter	2235	SC-DED-05
McAdam, Scott	9528	SC-DED-05
McInnis, Alexander	9452	SC-STD-05

SCHEDULE — Continued/ANNEXE (suite)

Name / Nom	Position Number/ Numéro de poste	Group and Level / Groupe et niveau
Randall, Byron	9887	SO-MAO-03
Ross, Forrest (Kelly)	2181	SC-DED-03
Rowe, David	8510	SC-DED-03
Thomson, Daniel	9852	SO-MAO-03
Warren, Claude	8508	SC-DED-05

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

This Exclusion Approval Order has been made to regularize the situation of employment situation of twenty employees of the Department of Fisheries and Oceans by appointing them to regular full-time positions for an indeterminate period of time. This Order follows a ruling made by the Federal Court and a decision rendered by an Appeal Board of the Public Service Commission of Canada.

Due to exceptional circumstances that are specific to these cases, the Public Service Commission has decided that it is neither practicable nor in the best interests of the Public Service to apply certain parts of the *Public Service Employment Act* (PSEA) to these appointments.

The Order facilitates the appointment of these persons on an indeterminate basis by excluding these appointments from the operation of section 10 of the PSEA related to merit, subsection 21(1.1) of the same Act related to appeals, subsections 29(3), 30(1) and (2), and 39(3) and (4) and from any regulations made under paragraph 35(2)(a) of the said Act respecting priority entitlements for appointment.

NOTE EXPLICATIVE

(Cette note ne fait pas partie du décret.)

Ce décret d'exemption a été adopté afin de régulariser la situation professionnelle de vingt fonctionnaires du ministère des Pêches et des Océans en les nommant à des postes réguliers à temps plein pour une période indéterminée. Ce décret fait suite à une décision de la Cour fédérale et une décision d'un comité d'appel de la Commission de la fonction publique du Canada.

Compte tenu des circonstances exceptionnelles qui sont propres à ces cas, la Commission de la fonction publique a estimé que l'application de certaines dispositions de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique* (LEFP) à ces nominations est difficilement réalisable et contraire aux intérêts de la fonction publique.

Ce décret facilite la nomination de ces personnes, pour une période indéterminée, en exemptant ces nominations de l'application de l'article 10 de la LEFP relativement à la sélection au mérite, du paragraphe 21(1.1) de la même loi relativement au droit d'appel, des paragraphes 29(3), 30(1) et (2), et 39(3) et (4), et des règlements pris en vertu de l'alinéa 35(2)a) de ladite loi qui prévoient les droits de nomination en priorité.

Registration
SI/2005-106 November 16, 2005

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Republic of Cameroon Remission Order

P.C. 2005-1823 October 25, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, considering that it is in the public interest to do so, on the recommendation of the Minister of Finance, the Minister for International Trade and the Treasury Board, pursuant to subsection 23(2.1)^a of the *Financial Administration Act*, hereby remits to the Republic of Cameroon the amount of 1,630,000 (US\$). The amount represents the amount of principal and interest payments owing to the Government of Canada on a loan made through the Canada Account and to be forgiven by the Government of Canada under the Canadian Debt Initiative and the terms of the Paris Club debt restructuring agreement concluded between that republic and the Paris Club in January 2001.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

Under the terms of the Canadian Debt Initiative and a debt restructuring agreement concluded between the Republic of Cameroon and the Paris Club, the Order remits payments on a Canada Account loan owed by that country.

Enregistrement
TR/2005-106 Le 16 novembre 2005

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret de remise visant la République du Cameroun

C.P. 2005-1823 Le 25 octobre 2005

Sur recommandation du ministre des Finances, du ministre du Commerce international et du Conseil du Trésor et en vertu du paragraphe 23(2.1)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil, estimant que l'intérêt public le justifie, fait remise à la République du Cameroun de la somme de 1 630 000 (\$US) représentant le capital et les intérêts courus et qui sont dus au gouvernement du Canada à l'égard d'un prêt accordé sur le Compte du Canada. La somme est remise par le gouvernement du Canada au titre de l'Initiative canadienne à l'égard de la dette et de l'accord de restructuration de la dette conclu en janvier 2001 entre cette république et le Club de Paris.

NOTE EXPLICATIVE

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

Le décret accorde, dans le cadre de l'Initiative canadienne à l'égard de la dette et d'un accord de restructuration de la dette conclu entre la République du Cameroun et le Club de Paris, la remise d'une somme à payer au titre d'un prêt accordé sur le Compte du Canada à ce pays.

^a S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

^a L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

Registration
SI/2005-107 November 16, 2005

ROYAL CANADIAN MINT ACT

**Order Authorizing the Issue of Non-circulation
Coins of the Denomination of Twenty-five Dollars**

P.C. 2005-1853 October 25, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to section 6^a of the *Royal Canadian Mint Act*, hereby authorizes the issue of non-circulation coins of the denomination of twenty-five dollars.

Enregistrement
TR/2005-107 Le 16 novembre 2005

LOI SUR LA MONNAIE ROYALE CANADIENNE

**Décret autorisant l'émission d'une pièce de
monnaie hors circulation d'une valeur faciale de
vingt-cinq dollars**

C.P. 2005-1853 Le 25 octobre 2005

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu de l'article 6^a de la *Loi sur la Monnaie royale canadienne*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil autorise l'émission d'une pièce de monnaie hors circulation d'une valeur faciale de vingt-cinq dollars.

^a S.C. 1999, c. 4, s. 3

^a L.C. 1999, ch. 4, art. 3

Registration
SI/2005-108 November 16, 2005

ROYAL CANADIAN MINT ACT

**Order Authorizing the Issue of Non-circulation
Coins of the Denomination of One Hundred and
Twenty-five Dollars**

P.C. 2005-1855 October 25, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to section 6^a of the *Royal Canadian Mint Act*, hereby authorizes the issue of non-circulation coins of the denomination of one hundred and twenty-five dollars.

Enregistrement
TR/2005-108 Le 16 novembre 2005

LOI SUR LA MONNAIE ROYALE CANADIENNE

**Décret autorisant l'émission d'une pièce de
monnaie hors circulation d'une valeur faciale de
cent vingt-cinq dollars**

C.P. 2005-1855 Le 25 octobre 2005

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu de l'article 6^a de la *Loi sur la Monnaie royale canadienne*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil autorise l'émission d'une pièce de monnaie hors circulation d'une valeur faciale de cent vingt-cinq dollars.

^a S.C. 1999, c. 4, s. 3

^a L.C. 1999, ch. 4, art. 3

Registration
SI/2005-109 November 16, 2005

ROYAL CANADIAN MINT ACT

**Order Authorizing the Issue of Non-circulation
Coins of the Denomination of Two Hundred and
Fifty Dollars**

P.C. 2005-1857 October 25, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to section 6^a of the *Royal Canadian Mint Act*, hereby authorizes the issue of non-circulation coins of the denomination of two hundred and fifty dollars.

Enregistrement
TR/2005-109 Le 16 novembre 2005

LOI SUR LA MONNAIE ROYALE CANADIENNE

**Décret autorisant l'émission d'une pièce de
monnaie hors circulation d'une valeur faciale de
deux cent cinquante dollars**

C.P. 2005-1857 Le 25 octobre 2005

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu de l'article 6^a de la *Loi sur la Monnaie royale canadienne*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil autorise l'émission d'une pièce de monnaie hors circulation d'une valeur faciale de deux cent cinquante dollars.

^a S.C. 1999, c. 4, s. 3

^a L.C. 1999, ch. 4, art. 3

Registration
SI/2005-110 November 16, 2005

ROYAL CANADIAN MINT ACT

**Order Authorizing the Issue of Non-circulation
Coins of the Denomination of Two Thousand Five
Hundred Dollars**

P.C. 2005-1859 October 25, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to section 6^a of the *Royal Canadian Mint Act*, hereby authorizes the issue of non-circulation coins of the denomination of two thousand five hundred dollars.

Enregistrement
TR/2005-110 Le 16 novembre 2005

LOI SUR LA MONNAIE ROYALE CANADIENNE

**Décret autorisant l'émission d'une pièce de
monnaie hors circulation d'une valeur faciale de
deux mille cinq cents dollars**

C.P. 2005-1859 Le 25 octobre 2005

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu de l'article 6^a de la *Loi sur la Monnaie royale canadienne*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil autorise l'émission d'une pièce de monnaie hors circulation d'une valeur faciale de deux mille cinq cents dollars.

^a S.C. 1999, c. 4, s. 3

^a L.C. 1999, ch. 4, art. 3

Registration

SI/2005-111 November 16, 2005

AN ACT TO AMEND THE PATENT ACT

Order Fixing February 1, 2006 as the Date of the Coming into Force of Section 2 of the Act

P.C. 2005-1871 October 25, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, pursuant to subsection 3(2) of *An Act to amend the Patent Act*, assented to on May 5, 2005, being chapter 18 of the Statutes of Canada, 2005, hereby fixes February 1, 2006 as the day on which section 2 of that Act comes into force.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

The Order fixes February 1, 2006 as the day on which section 2 of *An Act to amend the Patent Act*, assented to on May 5, 2005, being chapter 18 of the Statutes of Canada, 2005, comes into force.

Section 2 of that Act amends the *Patent Act* to permit the correction of past incorrect prescribed fee payments in certain situations.

Enregistrement

TR/2005-111 Le 16 novembre 2005

LOI MODIFIANT LA LOI SUR LES BREVETS

Décret fixant au 1^{er} février 2006 la date d'entrée en vigueur de l'article 2 de la Loi

C.P. 2005-1871 Le 25 octobre 2005

Sur recommandation du ministre de l'Industrie et en vertu du paragraphe 3(2) de la *Loi modifiant la Loi sur les brevets*, sanctionnée le 5 mai 2005, chapitre 18 des Lois du Canada (2005), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 1^{er} février 2006 la date d'entrée en vigueur de l'article 2 de cette loi.

NOTE EXPLICATIVE

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

Le décret fixe au 1^{er} février 2006 la date d'entrée en vigueur de l'article 2 de la *Loi modifiant la Loi sur les brevets*, sanctionnée le 5 mai 2005, chapitre 18 des Lois du Canada (2005).

L'article 2 de cette loi modifie la *Loi sur les brevets* afin de permettre, dans certaines circonstances, la correction d'une erreur faite relativement au montant de la taxe réglementaire à verser.

Registration
SI/2005-113 November 16, 2005

TERRITORIAL LANDS ACT

Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Northwest Territories (Sahoyúé — ʔehdacho (Grizzly Bear Mountain and Scented Grass Hills), National Historic Site, N.W.T.)

P.C. 2005-1900 November 1, 2005

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to paragraph 23(a) of the *Territorial Lands Act*, hereby makes the annexed *Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Northwest Territories (Sahoyúé — ʔehdacho (Grizzly Bear Mountain and Scented Grass Hills), National Historic Site, N.W.T.)*.

ORDER RESPECTING THE WITHDRAWAL FROM DISPOSAL OF CERTAIN LANDS IN THE NORTHWEST TERRITORIES (SAHOYÚÉ — ʔEHDACHO (GRIZZLY BEAR MOUNTAIN AND SCENTED GRASS HILLS), NATIONAL HISTORIC SITE, N.W.T.)

PURPOSE

1. The purpose of this Order is to withdraw certain lands from disposal to facilitate the establishment of the proposed Sahoyúé — ʔehdacho (sow-you/eh-dah-cho) (Grizzly Bear Mountain and Scented Grass Hills), National Historic Site in the Sahtu Region of the Northwest Territories.

LANDS WITHDRAWN FROM DISPOSAL

2. Subject to sections 3 and 4, the tracts of territorial lands set out in Schedules 1 to 5, including the surface and subsurface rights to the lands, are withdrawn from disposal for the period beginning on the day on which this Order is made and ending on November 30, 2010.

EXCEPTIONS

3. Section 2 does not apply to the disposition of substances or materials under the *Territorial Quarrying Regulations*.

EXISTING RIGHTS AND INTERESTS

4. For greater certainty, section 2 does not apply to

- (a) the locating of a mineral claim by the holder of a prospecting permit granted before the day on which this Order is made;
- (b) the recording of a mineral claim that is referred to in paragraph (a) or that was located before the day on which this Order is made;
- (c) the granting of a lease under the *Canada Mining Regulations* to a person with a recorded claim if the lease covers an area within the recorded claim;
- (d) the issuance of a significant discovery licence under the *Canada Petroleum Resources Act* to a holder of an exploration licence that was issued before the day on which this Order is

Enregistrement
TR/2005-113 Le 16 novembre 2005

LOI SUR LES TERRES TERRITORIALES

Décret déclarant inaliénables certaines terres des Territoires du Nord-Ouest (lieu historique national Sahoyúé — ʔehdacho, T.N.-O. (mont Grizzly Bear et collines Scented Grass))

C.P. 2005-1900 Le 1^{er} novembre 2005

Sur recommandation du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'alinéa 23a) de la *Loi sur les terres territoriales*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret déclarant inaliénables certaines terres des Territoires du Nord-Ouest (lieu historique national Sahoyúé — ʔehdacho, T.N.-O. (mont Grizzly Bear et collines Scented Grass))*, ci-après.

DÉCRET DÉCLARANT INALIÉNABLES CERTAINES TERRES DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST (LIEU HISTORIQUE NATIONAL SAHOYÚÉ — ʔEHDACHO, T.N.-O. (MONT GRIZZLY BEAR ET COLLINES SCENTED GRASS))

OBJET

1. Le présent décret a pour objet de déclarer inaliénables certaines terres pour faciliter l'établissement du lieu historique Sahoyúé — ʔehdacho (sao-you/é-da-tcho) (mont Grizzly Bear et collines Scented Grass), dans la région du Sahtu des Territoires du Nord-Ouest.

TERRES INALIÉNABLES

2. Sous réserve des articles 3 et 4, les parcelles territoriales délimitées aux annexes 1 à 5, y compris les droits de surface et les droits d'exploitation du sous-sol sur ces parcelles, sont déclarées inaliénables pendant la période commençant à la date de prise du présent décret et se terminant le 30 novembre 2010.

EXCEPTIONS

3. L'article 2 ne s'applique pas à l'aliénation des matières et matériaux en vertu du *Règlement sur l'exploitation de carrières territoriales*.

DROITS ET TITRES EXISTANTS

4. Il est entendu que l'article 2 ne s'applique pas :

- a) à la localisation d'un claim minier par le titulaire d'un permis de prospection délivré avant la date de prise du présent décret;
- b) à l'enregistrement d'un claim minier visé à l'alinéa a) ou localisé avant la date de prise du présent décret;
- c) à l'octroi d'une concession, en vertu du *Règlement sur l'exploitation minière au Canada*, au détenteur d'un claim enregistré, si la concession vise un périmètre situé à l'intérieur du claim;
- d) à l'octroi d'une attestation de découverte importante, en vertu de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures*, au titulaire d'un

made if the significant discovery licence covers an area subject to the exploration licence;

(e) the issuance of a production licence under the *Canada Petroleum Resources Act* to a holder of a significant discovery licence that is referred to in paragraph (d) if the production licence covers an area subject to the significant discovery licence;

(f) the issuance of a production licence under the *Canada Petroleum Resources Act* to a holder of an exploration licence or a significant discovery licence that was issued before the day on which this Order is made if the production licence covers an area subject to the exploration licence or the significant discovery licence;

(g) the granting of a surface lease under the *Territorial Lands Act* to a holder of a recorded claim under the *Canada Mining Regulations* or of an interest under the *Canada Petroleum Resources Act* if the surface lease is required to allow the holder to exercise rights under the claim or interest; or

(h) the renewal of an interest.

REPEAL

5. The Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Northwest Territories (Sahoyou/Edacho (Grizzly Bear Mountain and Scented Grass Hills), N.W.T.)¹ is repealed.

SCHEDULE 1
(Section 2)

TRACTS OF TERRITORIAL LANDS WITHDRAWN FROM DISPOSAL SAHOYÚÉ — ʔEHDACHO NATIONAL HISTORIC SITE OF CANADA

ʔehdacho Portion (Scented Grass Hills) — Proposed Surface and Subsurface Withdrawal (Crown Land)

In the Northwest Territories;

All that parcel of land more particularly described as follows, all topographic features hereinafter referred to being according to:

Edition 1 of the Kokeragi Point National Topographic System (“NTS”) map sheet number 96 G/16, produced at a scale of 1:50 000;

Edition 1 of the unnamed NTS map sheet number 96 H/13, produced at a scale of 1:50 000;

Edition 1 of the unnamed NTS map sheet number 96 H/14, produced at a scale of 1:50 000;

Edition 1 of the Etacho Point NTS map sheet number 96 I/3, produced at a scale of 1:50 000;

Edition 1 of the unnamed NTS map sheet number 96 I/4, produced at a scale of 1:50 000;

Edition 1 of the unnamed NTS map sheet number 96 J/1, produced at a scale of 1:50 000;

Edition 1 of the unnamed NTS map sheet number 96 J/2, produced at a scale of 1:50 000;

¹ SI/2001-26

permis de prospection délivré avant la date de prise du présent décret, si le périmètre visé par l’attestation est également visé par le permis de prospection;

e) à l’octroi d’une licence de production, en vertu de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures*, au titulaire d’une attestation de découverte importante visée à l’alinéa d), si le périmètre visé par la licence de production est également visé par l’attestation de découverte importante;

f) à l’octroi d’une licence de production, en vertu de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures*, au titulaire d’un permis de prospection ou d’une attestation de découverte importante délivrés avant la date de prise du présent décret, si le périmètre visé par la licence de production est également visé par le permis de prospection ou par l’attestation de découverte importante;

g) à l’octroi d’un bail de surface, en vertu de la *Loi sur les terres territoriales*, au détenteur d’un claim enregistré aux termes du *Règlement sur l’exploitation minière au Canada* ou au titulaire d’un titre en vertu de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures*, si le bail de surface est requis afin de permettre l’exercice des droits qui sont conférés par le claim ou le titre;

h) au renouvellement d’un titre.

ABROGATION

5. Le Décret déclarant inaliénables certaines terres des Territoires du Nord-Ouest (Sahoyou/Edacho (mont Grizzly Bear et collines Scented Grass), T.N.-O.)¹ est abrogé.

ANNEXE 1
(article 2)

PARCELLES TERRITORIALES DÉCLARÉES INALIÉNABLES : LIEU HISTORIQUE NATIONAL DU CANADA SAHOYÚÉ — ʔEHDACHO

Portion ʔehdacho (collines Scented Grass) — Terres de surface et du sous-sol dont le caractère inaliénable est proposé (terres de la Couronne)

Dans les Territoires du Nord-Ouest;

Toute la parcelle de terrain plus particulièrement délimitée ci-après, tous les accidents topographiques mentionnés ci-dessous étant conformes à :

la première édition de la carte 96 G/16 (pointe Kokeragi) du Système national de référence cartographique (« SNRC »), établie à l’échelle de 1:50 000;

la première édition de la carte 96 H/13 (sans nom) du SNRC, établie à l’échelle de 1:50 000;

la première édition de la carte 96 H/14 (sans nom) du SNRC, établie à l’échelle de 1:50 000;

la première édition de la carte 96 I/3 (pointe Etacho) du SNRC, établie à l’échelle de 1:50 000;

la première édition de la carte 96 I/4 (sans nom) du SNRC, établie à l’échelle de 1:50 000;

la première édition de la carte 96 J/1 (sans nom) du SNRC, établie à l’échelle de 1:50 000;

la première édition de la carte 96 J/2 (sans nom) du SNRC, établie à l’échelle de 1:50 000;

¹ TR/2001-26

Edition 1 of the Goodfellow Point NTS map sheet number 96 J/3, produced at a scale of 1:50 000;

Edition 1 of the Kröger Island NTS map sheet number 96 J/7, produced at a scale of 1:50 000;

Edition 1 of the Ekka Island NTS map sheet number 96 J/8, produced at a scale of 1:50 000;

Commencing at the northerly corner of Sahtu lands parcel 63, being the point of intersection of the south bank of an unnamed stream with the east bank of Mackintosh Bay of Great Bear Lake, at approximate latitude 66°08'18"N and approximate longitude 123°00'10"W;

Thence due west to the water's edge of Great Bear Lake;

Thence in a clockwise direction, generally northerly, easterly, southerly and westerly along the water's edge of Mackintosh Bay, Smith Arm, Douglas Bay and Deerpass Bay of Great Bear Lake to a point being due east of an easterly corner of Sahtu lands parcel 63, at approximate latitude 65°59'45"N and approximate longitude 122°27'38"W;

Thence due west to said Sahtu lands parcel corner, being the intersection of the south bank of an unnamed stream with the easterly bank of Deerpass Bay of Great Bear Lake, at approximate latitude 65°59'45"N and approximate longitude 122°27'38"W;

Thence continuing along the northerly boundary of Sahtu lands parcel 63 to the point of commencement.

Said parcel containing approximately 1 975 km² (763 square miles).

la première édition de la carte 96 J/3 (pointe Goodfellow) du SNRC, établie à l'échelle de 1:50 000;

la première édition de la carte 96 J/7 (île Kröger) du SNRC, établie à l'échelle de 1:50 000;

la première édition de la carte 96 J/8 (île Ekka) du SNRC, établie à l'échelle de 1:50 000.

Commençant au coin nord de la parcelle 63 des terres du Sahtu, étant le point d'intersection de la rive sud d'un cours d'eau sans nom avec la rive est de la baie Mackintosh du Grand lac de l'Ours, à environ 66°08'18" de latitude N. et environ 123°00'10" de longitude O.;

De là, franc ouest jusqu'à la limite des eaux du Grand lac de l'Ours;

De là, dans le sens horaire, généralement nord, est, sud et ouest, le long de la limite des eaux de la baie Mackintosh, le bras Smith, la baie Douglas et la baie Deerpass du Grand lac de l'Ours jusqu'à un point situé franc est d'un coin de la parcelle 63 des terres du Sahtu, à environ 65°59'45" de latitude N. et environ 122°27'38" de longitude O.;

De là franc ouest jusqu'audit coin de la parcelle des terres du Sahtu, étant l'intersection de la rive sud d'un cours d'eau sans nom et de la rive est de la baie Deerpass du Grand lac de l'Ours, à environ 65°59'45" de latitude N. et environ 122°27'38" de longitude O.;

De là, continuant le long de la limite nord de la parcelle 63 des terres du Sahtu jusqu'au point de départ.

Ladite parcelle comprenant environ 1 975 kilomètres carrés (763 milles carrés).

SCHEDULE 2
(Section 2)

**TRACTS OF TERRITORIAL LANDS WITHDRAWN FROM
DISPOSAL SAHOYÚÉ — ʔEHDACHO NATIONAL
HISTORIC SITE OF CANADA**

ʔehdacho Portion (Scented Grass Hills) — Proposed Subsurface Withdrawal (from portion of parcel 63 of the Sahtu Dene and Métis Comprehensive lands claim agreement (Surface Land))

In the Northwest Territories;

All that parcel of land more particularly described as follows, all topographic features hereinafter referred to being according to:

Edition 1 of the Tuitatui Lake National Topographic System ("NTS") map sheet number 96 G/14, produced at a scale of 1:50 000;

Edition 1 of the unnamed NTS map sheet number 96 G/15, produced at a scale of 1:50 000;

Edition 1 of the Kokeragi Point NTS map sheet number 96 G/16, produced at a scale of 1:50 000;

Edition 1 of the unnamed NTS map sheet number 96 J/2, produced at a scale of 1:50 000;

Edition 1 of the Goodfellow Point NTS map sheet number 96 J/3, produced at a scale of 1:50 000;

ANNEXE 2
(article 2)

**PARCELLES TERRITORIALES DÉCLARÉES
INALIÉNABLES : LIEU HISTORIQUE NATIONAL DU
CANADA SAHOYÚÉ — ʔEHDACHO**

Portion ʔehdacho (collines Scented Grass) — Terres du sous-sol dont le caractère inaliénable est proposé (à partir des terres de surface de la partie de la parcelle 63 de l'Entente sur la revendication territoriale globale des Dénés et Métis du Sahtu)

Dans les Territoires du Nord-Ouest;

Toute la parcelle de terrain plus particulièrement délimitée ci-après, tous les accidents topographiques mentionnés ci-dessous étant conformes à :

la première édition de la carte 96 G/14 (lac Tuitatui) du Système national de référence cartographique (« SNRC »), établie à l'échelle de 1:50 000;

la première édition de la carte 96 G/15 (sans nom) du SNRC, établie à l'échelle de 1:50 000;

la première édition de la carte 96 G/16 (pointe Kokeragi) du SNRC, établie à l'échelle de 1:50 000;

la première édition de la carte 96 J/2 (sans nom) du SNRC, établie à l'échelle de 1:50 000;

la première édition de la carte 96 J/3 (pointe Goodfellow) du SNRC, établie à l'échelle de 1:50 000.

Commencing at the northerly corner of Sahtu lands parcel 63, being the point of intersection of the south bank of an unnamed stream with the east bank of Mackintosh Bay of Great Bear Lake, at approximate latitude 66°08'18"N and approximate longitude 123°00'10"W;

Thence in a clockwise direction easterly, and continuing along the boundary of Sahtu lands parcel 63, past Deerpass Bay in Great Bear Lake and continuing along said boundary to a point on the Sahtu lands parcel 63 boundary, being the intersection of the northeast limit of a seismic line with the easterly bank of an unnamed stream, at approximate latitude 65°58'40"N and approximate longitude 123°20'29"W;

Thence due north to a point on the boundary of Sahtu lands parcel 63, being the bank of Smith Arm of Great Bear Lake;

Thence easterly and northerly along the boundary to the point of commencement.

Said parcel containing approximately 675 km² (261 square miles).

Commençant au coin nord de la parcelle 63 des terres du Sahtu, étant le point d'intersection de la rive sud d'un cours d'eau sans nom avec la rive est de la baie Mackintosh du Grand lac de l'Ours, à environ 66°08'18" de latitude N. et environ 123°00'10" de longitude O.;

De là, dans le sens horaire vers l'est, et continuant le long de la limite de la parcelle 63 des terres du Sahtu, passé la baie Deerpass du Grand lac de l'Ours et continuant le long de ladite limite jusqu'à un point sur la limite de la parcelle 63 des terres du Sahtu étant l'intersection de la limite nord-est d'une ligne sismique avec la rive est d'un cours d'eau sans nom, à environ 65°58'40" de latitude N. et environ 123°20'29" de longitude O.;

De là, franc nord jusqu' à un point situé sur la limite de la parcelle 63 des terres du Sahtu, étant la rive du bras Smith du Grand lac de l'Ours;

De là vers l'est et le nord, le long de ladite limite jusqu'au point de départ.

Ladite parcelle comprenant environ 675 kilomètres carrés (261 milles carrés).

SCHEDULE 3
(Section 2)

TRACTS OF TERRITORIAL LANDS WITHDRAWN FROM DISPOSAL SAHOYÚÉ — ʔEHDACHO NATIONAL HISTORIC SITE OF CANADA

Sahoyúé Portion (Grizzly Bear Mountain) — Proposed Surface and Subsurface Withdrawal (Crown Land)

In the Northwest Territories;

All that parcel of land more particularly described as follows, all topographic features hereinafter referred to being according to:

Edition 1 of the unnamed National Topographic System ("NTS") map sheet number 96 H/2, produced at a scale of 1:50 000;

Edition 1 of the unnamed NTS map sheet number 96 H/3, produced at a scale of 1:50 000;

Edition 1 of the Cloud Bay NTS map sheet number 96 H/4, produced at a scale of 1:50 000;

Edition 1 of the Jupiter Bay NTS map sheet number 96 H/5, produced at a scale of 1:50 000;

Edition 1 of the unnamed NTS map sheet number 96 H/6, produced at a scale of 1:50 000;

Edition 1 of the unnamed NTS map sheet number 96 H/7, produced at a scale of 1:50 000;

Edition 1 of the unnamed NTS map sheet number 96 H/8, produced at a scale of 1:50 000;

Edition 1 of the unnamed NTS map sheet number 96 H/9, produced at a scale of 1:50 000;

Edition 1 of the unnamed NTS map sheet number 96 H/10, produced at a scale of 1:50 000;

Edition 1 of the unnamed NTS map sheet number 96 H/11, produced at a scale of 1:50 000;

ANNEXE 3
(article 2)

PARCELLES TERRITORIALES DÉCLARÉES INALIÉNABLES : LIEU HISTORIQUE NATIONAL DU CANADA SAHOYÚÉ — ʔEHDACHO

Portion Sahoyúé (montagne Grizzly Bear) — Terres de surface et du sous-sol dont le caractère inaliénable est proposé (terres de la Couronne)

Dans les Territoires du Nord-Ouest;

Toute la parcelle de terrain plus particulièrement délimitée ci-après, tous les accidents topographiques mentionnés ci-dessous étant conformes à :

la première édition de la carte 96 H/2 (sans nom) du Système national de référence cartographique (« SNRC »), établie à l'échelle de 1:50 000;

la première édition de la carte 96 H/3 (sans nom) du SNRC, établie à l'échelle de 1:50 000;

la première édition de la carte 96 H/4 (baie Cloud) du SNRC, établie à l'échelle de 1:50 000;

la première édition de la carte 96 H/5 (baie Jupiter) du SNRC, établie à l'échelle de 1:50 000;

la première édition de la carte 96 H/6 (sans nom) du SNRC, établie à l'échelle de 1:50 000;

la première édition de la carte 96 H/7 (sans nom) du SNRC, établie à l'échelle de 1:50 000;

la première édition de la carte 96 H/8 (sans nom) du SNRC, établie à l'échelle de 1:50 000;

la première édition de la carte 96 H/9 (sans nom) du SNRC, établie à l'échelle de 1:50 000;

la première édition de la carte 96 H/10 (sans nom) du SNRC, établie à l'échelle de 1:50 000;

la première édition de la carte 96 H/11 (sans nom) du SNRC, établie à l'échelle de 1:50 000.

Commencing at the northerly corner of Sahtu lands parcel 76, being the point of intersection of the south bank of Keith Arm of Great Bear Lake with the southwest bank of an unnamed stream, at approximate latitude 65°00'22"N and approximate longitude 121°48'02"W;

Thence due west to the water's edge of Great Bear Lake;

Thence in a clockwise direction northerly, northeasterly, easterly, southwesterly and southerly along the water's edge of Keith Arm and McVicar Arm of Great Bear Lake to a point being due east of the northeasterly corner of Sahtu lands parcel 76, at approximate latitude 65°01'16"N and approximate longitude 120°58'54"W;

Thence due west, to the northeasterly corner of Sahtu lands parcel 76, being the intersection of the west bank of McVicar Arm of Great Bear Lake and the south bank of an unnamed stream, at approximate latitude 65°01'16"N and approximate longitude 120°58'54"W;

Thence continuing in a clockwise direction along the northerly boundary of Sahtu lands parcel 76 to the point of commencement.

Excluding the surface of Sahtu Specific sites F40, F41, F43 and F44. Said parcel containing approximately 2 470 km² (954 square miles).

SCHEDULE 4
(Section 2)

TRACTS OF TERRITORIAL LANDS WITHDRAWN FROM DISPOSAL SAHOYÚÉ — ʔEHDACHO NATIONAL HISTORIC SITE OF CANADA

Sahoyúé Portion (Grizzly Bear Mountain) — Proposed Subsurface Withdrawal (from portion of parcel 76 of the Sahtu Dene and Métis Comprehensive lands claim agreement)

In the Northwest Territories;

All that parcel of land more particularly described as follows, all topographic features hereinafter referred to being according to:

Edition 1 of the unnamed National Topographic System ("NTS") map sheet number 96 A/13, produced at a scale of 1:50 000;

Edition 1 of the unnamed NTS map sheet number 96 A/14, produced at a scale of 1:50 000;

Edition 1 of the unnamed NTS map sheet number 96 H/2, produced at a scale of 1:50 000;

Edition 1 of the unnamed NTS map sheet number 96 H/3, produced at a scale of 1:50 000;

Edition 1 of the Cloud Bay NTS map sheet number 96 H/4, produced at a scale of 1:50 000;

Following a clockwise direction;

Commencing at the northeasterly corner of Sahtu lands parcel 76, being the intersection of the west bank of McVicar Arm of Great Bear Lake and the south bank of an unnamed stream, at approximate latitude 65°01'16"N and approximate longitude 120°58'54"W;

Commençant au coin nord de la parcelle 76 des terres du Sahtu, étant le point d'intersection de la rive sud du bras Keith du Grand lac de l'Ours et de la rive sud-ouest d'un cours d'eau sans nom à environ 65°00'22" de latitude N. et environ 121°48'02" de longitude O.;

De là, franc ouest jusqu'à la limite des eaux du Grand lac de l'Ours;

De là, dans le sens horaire, vers le nord, nord-est, est, sud-ouest et sud le long de la limite des eaux du bras Keith et du bras McVicar du Grand lac de l'Ours jusqu'à un point situé franc est du coin nord-est de la parcelle 76 des terres du Sahtu, à environ 65°01'16" de latitude N. et environ 120°58'54" de longitude O.;

De là franc ouest, jusqu'au coin nord-est de la parcelle 76 des terres du Sahtu, étant l'intersection de la rive ouest du bras McVicar du Grand lac de l'Ours et de la rive sud d'un cours d'eau sans nom à environ 65°01'16" de latitude N. et environ 120°58'54" de longitude O.;

De là, continuant dans le sens horaire, le long de la limite nord de la parcelle 76 des terres du Sahtu jusqu'au point de départ.

Excluant la surface des sites spécifiques Sahtu F40, F41, F43, F44.

Ladite parcelle comprenant environ 2 470 kilomètres carrés (954 milles carrés).

ANNEXE 4
(article 2)

PARCELLES TERRITORIALES DÉCLARÉES INALIÉNABLES : LIEU HISTORIQUE NATIONAL DU CANADA SAHOYÚÉ — ʔEHDACHO

Portion Sahoyúé (montagne Grizzly Bear) — Terres du sous-sol dont le caractère inaliénable est proposé (à partir des terres de surface de la partie de la parcelle 76 de l'Entente sur la revendication territoriale globale des Dénés et Métis du Sahtu)

Dans les Territoires du Nord-Ouest;

Toute la parcelle de terrain plus particulièrement délimitée ci-après, tous les accidents topographiques mentionnés ci-dessous étant conformes à :

la première édition de la carte 96 A/13 (sans nom) du Système national de référence cartographique (« SNRC »), établie à l'échelle de 1:50 000;

la première édition de la carte 96 A/14 (sans nom) du SNRC, établie à l'échelle de 1:50 000;

la première édition de la carte 96 H/2 (sans nom) du SNRC, établie à l'échelle de 1:50 000;

la première édition de la carte 96 H/3 (sans nom) du SNRC, établie à l'échelle de 1:50 000;

la première édition de la carte 96 H/4 (Cloud Bay) du SNRC, établie à l'échelle de 1:50 000.

Dans le sens horaire;

Commençant au coin nord-est de la parcelle 76 des terres du Sahtu, étant l'intersection de la rive ouest du bras McVicar du Grand lac de l'Ours avec la rive sud d'un cours d'eau sans nom, à environ 65°01'16" de latitude N. et environ 120°58'54" de longitude O.;

Thence in a clockwise direction, southwesterly along the boundary of Sahtu lands parcel 76, being the bank of McVicar Arm of Great Bear Lake, to a point at latitude 64°53'30"N;

Thence, west, in a straight line to a corner of Sahtu lands parcel 76 being the intersection of latitude 64°53'30"N and longitude 121°48'15"W;

Thence continuing in a clockwise direction along Sahtu lands parcel 76 boundary to a point at approximate latitude 64°55'00"N and approximate longitude 122°00'00"W;

Thence north along the longitude 122°00'00"W to a point on the boundary of Sahtu lands parcel 76, being the bank of Keith Arm of Great Bear Lake;

Thence generally northeasterly, continuing in a clockwise direction along the boundary of Sahtu lands parcel 76 to the point of commencement.

Said parcel containing approximately 430 km² (166 square miles).

De là dans le sens horaire, vers le sud-ouest le long de la limite de la parcelle 76 des terres du Sahtu, étant la rive du bras McVicar du Grand lac de l'Ours, jusqu'à un point situé à 64°53'30" de latitude N.;

De là vers l'ouest en ligne droite jusqu'au coin de la parcelle 76 des terres du Sahtu, étant l'intersection de 64°53'30" de latitude N. et 121°48'15" de longitude O.;

De là dans le sens horaire le long de la limite de la parcelle 76 des terres du Sahtu jusqu'à un point situé à environ 64°55'00" de latitude N. et 122°00'00" de longitude O.;

De là vers le nord le long de la ligne 122°00'00" de longitude O., jusqu'à un point situé sur la limite de la parcelle 76 des terres du Sahtu, étant la rive du bras Keith du Grand lac de l'Ours;

De là généralement vers le nord-est, continuant dans le sens horaire le long de la limite de la parcelle 76 des terres du Sahtu jusqu'au point de départ.

Ladite parcelle comprenant environ 430 kilomètres carrés (166 milles carrés).

SCHEDULE 5 (Section 2)

TRACTS OF TERRITORIAL LANDS WITHDRAWN FROM DISPOSAL SAHOYÚÉ — ʔEHDACHO NATIONAL HISTORIC SITE OF CANADA

Proposed Surface and Subsurface Withdrawal (Crown Land); For the purposes of forming part of the Sahoyúé — ʔehdacho National Historic Site of Canada, subject lands are described as follows:

All those parcels of land lying between the water's edge of Great Bear Lake and the bank of Great Bear Lake, for those parcels described in Schedules 2 and 4.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

The Order repeals the *Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Northwest Territories (Sahyoue/Edacho (Grizzly Bear Mountain and Scented Grass Hills), N.W.T.)* made by Order in Council P.C. 2001-204 of February 8, 2001, and, in place of that Order, makes the *Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Northwest Territories (Sahoyúé — ʔehdacho (Grizzly Bear Mountain and Scented Grass Hills), National Historic Site, N.W.T.)*.

ANNEXE 5 (article 2)

PARCELLES TERRITORIALES DÉCLARÉES INALIÉNABLES : LIEU HISTORIQUE NATIONAL DU CANADA SAHOYÚÉ — ʔEHDACHO

Terres de surface et du sous-sol dont le caractère inaliénable est proposé (terres de la Couronne). Les terres suivantes font partie du lieu historique national du Canada Sahoyúé — ʔehdacho :

Toutes les parcelles de terrain situées entre la limite des eaux du Grand lac de l'Ours et la rive du Grand lac de l'Ours pour les parcelles délimitées aux annexes 2 et 4.

NOTE EXPLICATIVE

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

Le décret a pour objet d'abroger le *Décret déclarant inaliénables certaines terres des Territoires du Nord-Ouest (Sahyoue/Edacho (mont Grizzly Bear et collines Scented Grass), T.N.-O.)*, pris par le décret C.P. 2001-204 du 8 février 2001, et de le remplacer par le *Décret déclarant inaliénables certaines terres des Territoires du Nord-Ouest (lieu historique national Sahoyúé — ʔehdacho, T.N.-O. (mont Grizzly Bear et collines Scented Grass))*.

TABLE OF CONTENTS **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)

Registration No.	P.C. 2005	Department	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2005-313	1816	Transport	Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations.....	2424
SOR/2005-314	1821	Environment	Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Canadian Environmental Assessment Act.....	2461
SOR/2005-315	1822	Finance	Le Groupe Simoneau Inc. Anti-dumping Remission Order.....	2464
SOR/2005-316	1825	Health	Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1170 – Food Additives).....	2466
SOR/2005-317	1826	Human Resources and Skills Development Treasury Board	Regulations Amending the Employment Insurance Regulations.....	2472
SOR/2005-318	1827	Justice	Regulations Amending the Central Registry of Divorce Proceedings Regulations.....	2479
SOR/2005-319	1828	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts IV and VI).....	2484
SOR/2005-320	1829	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts IV).....	2495
SOR/2005-321	1830	Transport	Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations.....	2505
SOR/2005-322	1852	Royal Canadian Mint	Order Amending the Part 1 of the Schedule to the Royal Canadian Mint Act.....	2508
SOR/2005-323	1854	Royal Canadian Mint	Order Amending the Part 1 of the Schedule to the Royal Canadian Mint Act.....	2511
SOR/2005-324	1856	Royal Canadian Mint	Order Amending the Part 1 of the Schedule to the Royal Canadian Mint Act.....	2513
SOR/2005-325	1858	Royal Canadian Mint	Order Amending the Part 1 of the Schedule to the Royal Canadian Mint Act.....	2514
SOR/2005-326	1860	Transport	Regulations Amending Certain Department of Transport Regulations (Miscellaneous Program).....	2515
SOR/2005-327		Transport	Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations.....	2519
SOR/2005-328	1892	Transport Industry	Order Authorizing Certain Persons to Be a Party to Certain Commercial Arrangements and Providing Specific Directives to the Vancouver Port Authority and the Fraser River Port Authority.....	2521
SOR/2005-329		International Trade	Order Amending the Allocation Method Order (Beef and Veal).....	2526
SOR/2005-330		Agriculture and Agri-food	Regulations Amending the Canada Grain Regulations.....	2529
SOR/2005-331		Agriculture and Agri-food	Order Amending the Alberta Hog Marketing Levies Order.....	2531
SOR/2005-332		Agriculture and Agri-food	Regulations Amending the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Agency Quota Regulations.....	2532
SOR/2005-333		Agriculture and Agri-food	Regulations Amending the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Agency Quota Regulations.....	2534
SOR/2005-334		Public Service Commission	Public Service Employment Regulations.....	2536
SI/2005-104	1817	Justice	Order Fixing November 1, 2005 and January 2, 2006 as the Dates of the Coming into Force of Certain Sections of An Act to amend the Criminal Code (protection of children and other vulnerable persons) and the Canada Evidence Act.....	2550
SI/2005-105	1818	Heritage	Exclusion Approval Order for the Appointment of Certain Employees to Certain Positions in the Department of Fisheries and Oceans.....	2552
SI/2005-106	1823	Finance International Trade Treasury Board	Republic of Cameroon Remission Order.....	2554
SI/2005-107	1853	Royal Canadian Mint	Order Authorizing the Issue of Non-circulation Coins of the Denomination of Twenty-five Dollars.....	2555
SI/2005-108	1855	Royal Canadian Mint	Order Authorizing the Issue of Non-circulation Coins of the Denomination of Once Hundred and Twenty-five Dollars.....	2556

TABLE OF CONTENTS—Continued

Registration No.	P.C. 2005	Department	Name of Statutory Instruments or Other Document	Page
SI/2005-109	1857	Royal Canadian Mint	Order Authorizing the Issue of Non-circulation Coins of the Denomination of Two Hundred and Fifty Dollars.....	2557
SI/2005-110	1859	Royal Canadian Mint	Order Authorizing the Issue of Non-circulation Coins of the Denomination of Two Thousand Five Hundred Dollars.....	2558
SI/2005-111	1871	Industry	Order Fixing February 1, 2006 as the Date of the Coming into Force of Section 2 of An Act to amend the Patent Act	2559
SI/2005-113	1900	Indian Affairs and Northern Development	Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Northwest Territories (Sahoyúé - ʔehdacho (Grizzly Bear Mountain and Scented Grass Hills), National Historic Site, N.W.T.).....	2560

INDEX SOR: Statutory Instruments (Regulations)**SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)**Abbreviations: e — erratum
n — new
r — revises
x — revokes

Regulations Statutes	Registration No.	Date	Page	Comments
Alberta Hog Marketing Levies Order — Order Amending Agricultural Products Marketing Act	SOR/2005-331	01/11/05	2531	
Allocation Method Order (Beef and Veal) — Order Amending Export and Import Permits Act	SOR/2005-329	28/10/05	2526	
Appointment of Certain Employees to Certain Positions in the Department of Fisheries and Oceans — Exclusion Approval Order Public Service Employment Act	SI/2005-105	16/11/05	2552	n
Atlantic Pilotage Authority Regulations — Regulations Amending Pilotage Act	SOR/2005-327	26/10/05	2519	
Canada Grain Regulations — Regulations Amending Canada Grain Act	SOR/2005-330	28/10/05	2529	
Canadian Aviation Regulations (Part IV) — Regulations Amending Aeronautics Act	SOR/2005-320	25/10/05	2495	
Canadian Aviation Regulations (Parts IV and VI) — Regulations Amending Aeronautics Act	SOR/2005-319	25/10/05	2484	
Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Agency Quota Regulations — Regulations Amending Farm Products Agencies Act	SOR/2005-332	02/11/05	2532	
Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Agency Quota Regulations — Regulations Amending Farm Products Agencies Act	SOR/2005-333	02/11/05	2534	
Central Registry of Divorce Proceedings Regulations — Regulations Amending Divorce Act	SOR/2005-318	25/10/05	2479	
Certain Department of Transport Regulations (Miscellaneous Program) — Regulations Amending Canada Marine Act Canada Shipping Act	SOR/2005-326	25/10/05	2515	
Certain Regulations Made Under the Canadian Environmental Assessment Act — Regulations Amending Canadian Environmental Assessment Act	SOR/2005-314	25/10/05	2461	
Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations Motor Vehicle Transport Act	SOR/2005-313	25/10/05	2424	n
Employment Insurance Regulations — Regulations Amending Employment Insurance Act	SOR/2005-317	25/10/05	2472	
Food and Drug Regulations (1170 — Food Additives) — Regulations Amending Food and Drugs Act	SOR/2005-316	25/10/05	2466	
Issue of Non-circulation Coins of the Denomination of One Hundred and Twenty- five Dollars — Order Authorizing Royal Canadian Mint	SI/2005-108	16/11/05	2556	n
Issue of Non-circulation Coins of the Denomination of Twenty-five Dollars — Order Authorizing Royal Canadian Mint	SI/2005-107	16/11/05	2555	n
Issue of Non-circulation Coins of the Denomination of Two Hundred and Fifty Dollars — Order Authorizing Royal Canadian Mint	SI/2005-109	16/11/05	2557	n
Issue of Non-circulation Coins of the Denomination of Two Thousand Five Hundred Dollars — Order Authorizing Royal Canadian Mint	SI/2005-110	16/11/05	2558	n
Le Groupe Simoneau Inc. Anti-dumping Remission Order Customs Tariff	SOR/2005-315	25/10/05	2464	n
Order Authorizing Certain Persons to Be a Party to Certain Commercial Arrangements and Providing Specific Directives to the Vancouver Port Authority and the Fraser River Port Authority Canada Transportation Act	SOR/2005-328	27/10/05	2521	n

INDEX—Continued

Regulations Statutes	Registration No.	Date	Page	Comments
Order Fixing February 1, 2006 as the Date of the Coming into Force of Section 2 of the Act..... Patent Act (An Act to amend)	SI/2005-111	16/11/05	2559	n
Order Fixing November 1, 2005 and January 2, 2006 as the Dates of the Coming into Force Certain Sections of the Act..... Criminal Code (protection of children and other vulnerable persons) and the Canada Evidence Act (An Act to amend)	SI/2005-104	16/11/05	2550	n
Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Northwest Territories (Sahoyúé - ʔehdacho (Grizzly Bear Mountain and Scented Grass Hills), National Historic Site, N.W.T.)..... Territorial Lands Act	SI/2005-113	16/11/05	2560	n
Pacific Pilotage Tariff Regulations — Regulations Amending..... Pilotage Act	SOR/2005-321	25/10/05	2505	
Part 1 of the Schedule to the Act — Order Amending..... Royal Canadian Mint Act	SOR/2005-322	25/10/05	2508	
Part 1 of the Schedule to the Act — Order Amending..... Royal Canadian Mint Act	SOR/2005-323	25/10/05	2511	
Part 1 of the Schedule to the Act — Order Amending..... Royal Canadian Mint Act	SOR/2005-324	25/10/05	2513	
Part 1 of the Schedule to the Act — Order Amending..... Royal Canadian Mint Act	SOR/2005-325	25/10/05	2514	
Public Service Employment Regulations..... Public Service Employment Act	SOR/2005-334	04/11/05	2536	n
Republic of Cameroon Remission Order..... Financial Administration Act	SI/2005-106	16/11/05	2554	n

TABLE DES MATIÈRES DORS: Textes réglementaires (Règlements)
TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)

N° d'enregistrement	C.P. 2005	Ministère	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2005-313	1816	Transport	Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire..	2424
DORS/2005-314	1821	Environnement	Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.....	2461
DORS/2005-315	1822	Finances	Décret de remise des droits antidumping visant Le Groupe Simoneau Inc...	2464
DORS/2005-316	1825	Santé	Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1170 – additifs alimentaires).....	2466
DORS/2005-317	1826	Ressources humaines et Développement des compétences Conseil du Trésor	Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi.....	2472
DORS/2005-318	1827	Justice	Règlement modifiant le Règlement sur le Bureau d'enregistrement des actions en divorce.....	2479
DORS/2005-319	1828	Transport	Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties IV et VI).....	2484
DORS/2005-320	1829	Transport	Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie IV).....	2495
DORS/2005-321	1830	Transport	Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique.....	2505
DORS/2005-322	1852	Monnaie royale canadienne	Décret modifiant la partie 1 de l'annexe de la Loi sur la Monnaie royale canadienne.....	2508
DORS/2005-323	1854	Monnaie royale canadienne	Décret modifiant la partie 1 de l'annexe de la Loi sur la Monnaie royale canadienne.....	2511
DORS/2005-324	1856	Monnaie royale canadienne	Décret modifiant la partie 1 de l'annexe de la Loi sur la Monnaie royale canadienne.....	2513
DORS/2005-325	1858	Monnaie royale canadienne	Décret modifiant la partie 1 de l'annexe de la Loi sur la Monnaie royale canadienne.....	2514
DORS/2005-326	1860	Transport	Règlement correctif visant certains règlements (ministère des Transports)..	2515
DORS/2005-327		Transport	Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique.....	2519
DORS/2005-328	1892	Transport Industrie	Décret autorisant certaines personnes à être parties à certains arrangements commerciaux et donnant des directives précises à l'Administration portuaire du fleuve Fraser.....	2521
DORS/2005-329		Commerce international	Arrêté modifiant l'Arrêté sur la méthode d'allocation de quotas (boeuf et veau).....	2526
DORS/2005-330		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement sur les grains du Canada.....	2529
DORS/2005-331		Agriculture et Agroalimentaire	Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les contributions à payer sur les porcs de l'Alberta.....	2531
DORS/2005-332		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement de l'Office canadien de commercialisation des oeufs d'incubation de poulet de chair sur le contingentement.....	2532
DORS/2005-333		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement de l'Office canadien de commercialisation des oeufs d'incubation de poulet de chair sur le contingentement.....	2534
DORS/2005-334		Commission de la fonction publique	Règlement sur l'emploi dans la fonction publique.....	2536
TR/2005-104	1817	Justice	Décret fixant au 1er novembre 2005 et au 2 janvier 2006 les dates d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi modifiant le Code criminel (protection des enfants et d'autres personnes vulnérables) et la Loi sur la preuve au Canada.....	2550
TR/2005-105	1818	Patrimoine	Décret d'exemption concernant certaines nominations de certains postes du ministère des Pêches et des Océans.....	2552

TABLE DES MATIÈRES—Suite

N° d'enregistrement	C.P. 2005	Ministère	Titre du texte de réglementaire ou autre document	Page
TR/2005-106	1823	Finances Commerce International Conseil du Trésor	Décret de remise visant la République du Cameroun	2554
TR/2005-107	1853	Monnaie royale canadienne	Décret autorisant l'émission d'une pièce de monnaie hors circulation d'une valeur faciale de vingt-cinq dollars.....	2555
TR/2005-108	1855	Monnaie royale canadienne	Décret autorisant l'émission d'une pièce de monnaie hors circulation d'une valeur faciale de cent vingt-cinq dollars	2556
TR/2005-109	1857	Monnaie royale canadienne	Décret autorisant l'émission d'une pièce de monnaie hors circulation d'une valeur faciale de cent cinquante dollars	2557
TR/2005-110	1859	Monnaie royale canadienne	Décret autorisant l'émission d'une pièce de monnaie hors circulation d'une valeur faciale de deux mille cinq cents dollars	2558
TR/2005-111	1871	Industrie	Décret fixant au 1 ^{er} février 2006 la date d'entrée en vigueur de l'article 2 de la Loi sur les brevets	2559
TR/2005-113	1900	Affaires indiennes et du Nord canadien	Décret déclarant inaliénables certaines terres des Territoires du Nord- Ouest (lieu historique national Sahoyúé - ʔehdacho, T.N.-O. (mont Grizzly Bear et collines Scented Grass))	2560

INDEX DORS: Textes réglementaires (Règlements)**TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)**
 Abréviations : e — erratum
 n — nouveau
 r — revise
 a — abroge

Règlements Lois	Enregistrement n°	Date	Page	Commentaires
Administration de pilotage de l'Atlantique — Règlement modifiant le Règlement ... Pilotage (Loi)	DORS/2005-327	26/10/05	2519	
Aliments et drogues (1170 — additifs alimentaires) — Règlement modifiant le Règlement Aliments et drogues (Loi)	DORS/2005-316	25/10/05	2466	
Assurance-emploi — Règlement modifiant le Règlement Assurance-emploi (Loi)	DORS/2005-317	25/10/05	2472	
Aviation canadien (Partie IV) — Règlement modifiant le Règlement Aéronautique (Loi)	DORS/2005-320	25/10/05	2495	
Aviation canadien (Parties IV et VI) — Règlement modifiant le Règlement..... Aéronautique (Loi)	DORS/2005-319	25/10/05	2484	
Bureau d'enregistrement des actions en divorce — Règlement modifiant le Règlement Divorce (Loi)	DORS/2005-318	25/10/05	2479	
Certaines nominations de certains postes du ministère des Pêches et des Océans — Décret d'exemption Emploi dans la fonction publique (Loi)	TR/2005-105	16/11/05	2552	n
Certains règlement pris en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale — Règlement modifiant Évaluation environnementale (Loi canadienne)	DORS/2005-314	25/10/05	2461	
Certains règlements (ministère des Transports) — Règlement correctif Maritime du Canada (Loi) Marine marchande du Canada (Loi)	DORS/2005-326	25/10/05	2515	
Décret autorisant certaines personnes à être parties à certains arrangements commerciaux et donnant des directives précises à l'Administration portuaire de Vancouver et à l'Administration portuaire du fleuve Fraser..... Transports au Canada (Loi)	DORS/2005-328	27/10/05	2521	n
Décret de remise des droits antidumping visant Le Groupe Simoneau Inc. Tarif des douanes	DORS/2005-315	25/10/05	2464	n
Décret déclarant inaliénables certaines terres des Territoires du Nord-Ouest (lieu historique national Sahoyué - ʔehdacho, T.N.-O. (mont Grizzly Bear et collines Scented Grass)) Terres territoriales (Loi)	TR/2005-113	16/11/05	2560	n
Décret fixant au 1er février 2006 la date d'entrée en vigueur de l'article 2 de la Loi Brevets (Loi modifiant la Loi)	TR/2005-111	16/11/05	2559	n
Décret fixant au 1 ^{er} novembre 2005 et au 2 janvier 2006 les dates d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi Code criminel (protection des enfants et d'autres personnes vulnérables) et la Loi sur la preuve au Canada (Loi modifiant)	TR/2005-104	16/11/05	2550	n
Décret modifiant la partie 1 de l'annexe de la Loi Monnaie royale canadienne (Loi)	DORS/2005-322	25/10/05	2508	
Décret modifiant la partie 1 de l'annexe de la Loi Monnaie royale canadienne (Loi)	DORS/2005-323	25/10/05	2511	
Décret modifiant la partie 1 de l'annexe de la Loi Monnaie royale canadienne (Loi)	DORS/2005-324	25/10/05	2513	
Décret modifiant la partie 1 de l'annexe de la Loi Monnaie royale canadienne (Loi)	DORS/2005-325	25/10/05	2514	
Émission d'une pièce de monnaie hors circulation d'une valeur faciale de vingt- cinq dollars — Décret autorisant..... Monnaie royale canadienne (Loi)	TR/2005-107	16/11/05	2555	n
Émission d'une pièce de monnaie hors circulation d'une valeur faciale de cent vingt-cinq dollars — Décret autorisant..... Monnaie royale canadienne (Loi)	TR/2005-108	16/11/05	2556	n

INDEX—Suite

Règlements Lois	Enregistrement n°	Date	Page	Commentaires
Émission d'une pièce de monnaie hors circulation d'une valeur faciale de deux cent cinquante dollars — Décret autorisant..... Monnaie royale canadienne (Loi)	TR/2005-109	16/11/05	2557	n
Émission d'une pièce de monnaie hors circulation d'une valeur faciale de deux mille cinq cents dollars — Décret autorisant..... Monnaie royale canadienne (Loi)	TR/2005-110	16/11/05	2558	n
Emploi dans la fonction publique — Règlement..... Emploi dans la fonction publique (Loi)	DORS/2005-334	04/11/05	2536	n
Grains du Canada — Règlement modifiant le Règlement..... Grains du Canada (Loi)	DORS/2005-330	28/10/05	2529	
Heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire — Règlement Transports routiers (Loi)	DORS/2005-313	25/10/05	2424	n
Méthode d'allocation de quotas (boeuf et veau) — Arrêté modifiant l'Arrêté..... Licences d'exportation et d'importation (Loi)	DORS/2005-329	28/10/05	2526	
Office canadien de commercialisation des oeufs d'incubation de poulet de chair sur le contingentement — Règlement modifiant le Règlement Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2005-332	02/11/05	2532	
Office canadien de commercialisation des oeufs d'incubation de poulet de chair sur le contingentement — Règlement modifiant le Règlement Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2005-333	02/11/05	2534	
Ordonnance sur les contributions à payer sur les porcs de l'Alberta — Ordonnance modifiant..... Commercialisation des produits agricoles (Loi)	DORS/2005-331	01/11/05	2531	
République du Cameroun — Décret de remise..... Gestion des finances publiques (Loi)	TR/2005-106	16/11/05	2554	n
Tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique — Règlement modifiant le Règlement Pilotage (Loi)	DORS/2005-321	25/10/05	2505	



If undelivered, return COVER ONLY to:
Government of Canada Publications
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Publications du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5