

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, NOVEMBER 19, 2003

OTTAWA, LE MERCREDI 19 NOVEMBRE 2003

Statutory Instruments 2003

Textes réglementaires 2003

SOR/2003-353 to 362 and SI/2003-171 to 175

DORS/2003-353 à 362 et TR/2003-171 à 175

Pages 2718 to 2827

Pages 2718 à 2827

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 1, 2003, 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*.

Each regulation or statutory instrument published in this number may be obtained as a separate reprint from Canadian Government Publishing, Communication Canada. Rates will be quoted on request.

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: Canadian Government Publishing, Communication Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

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 1 janvier 2003, 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*.

Il est possible d'obtenir un tiré à part de tout règlement ou de tout texte réglementaire publié dans le présent numéro en s'adressant aux Éditions du gouvernement du Canada, Communication Canada. Le tarif sera indiqué sur demande.

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 : Les Éditions du gouvernement du Canada, Communication Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

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/2003-353 30 October, 2003

MARINE LIABILITY ACT

Order Amending the Limits of Liability set out in subsection 54(1) of the Marine Liability Act

P.C. 2003-1703 30 October, 2003

Whereas amendments were made to the limits of liability specified in paragraph 1 of Article V of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, concluded at Brussels on November 29, 1969, as amended by the Protocol concluded at London on November 19, 1976 and the Protocol concluded at London on November 27, 1992, in accordance with Article 15 of the Protocol of 1992;

And whereas, in accordance with Article 15 of the Protocol concluded at London on November 27, 1992, those amendments were adopted on October 18, 2000 and are deemed to have been accepted on May 1, 2002;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 54(5) of the *Marine Liability Act*^a, hereby makes the annexed *Order Amending the Limits of Liability set out in subsection 54(1) of the Marine Liability Act*.

ORDER AMENDING THE LIMITS OF LIABILITY SET OUT IN SUBSECTION 54(1) OF THE MARINE LIABILITY ACT

AMENDMENT

1. Paragraphs 54(1)(a) and (b) of the *Marine Liability Act*¹ are replaced by the following:

- (a) if the ship has a tonnage of not more than 5,000 tons, 4,510,000 units of account; and
- (b) if the ship has a tonnage of more than 5,000 tons, 4,510,000 units of account for the first 5,000 tons and 631 units of account for each additional ton, not exceeding 89,770,000 units of account in the aggregate.

COMING INTO FORCE

2. This Order comes into force on November 1, 2003.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Description

This regulatory impact analysis concerns an Order adopting new limits of liability for shipowners as set out in subsection 54(1) of the *Marine Liability Act* and provided for by Order

^a S.C. 2001, c. 6
¹ S.C. 2001, c. 6

Enregistrement
DORS/2003-353 30 octobre 2003

LOI SUR LA RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE MARITIME

Décret modifiant la limite de la responsabilité fixée au paragraphe 54(1) de la Loi sur la responsabilité en matière maritime

C.P. 2003-1703 30 octobre 2003

Attendu que des modifications ont été apportées aux limites de la responsabilité visées au paragraphe 1 de l'article V de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, conclue à Bruxelles le 29 novembre 1969 et modifiée par les protocoles conclus à Londres le 19 novembre 1976 et le 27 novembre 1992, respectivement, en conformité avec l'article 15 du protocole de 1992;

Attendu que ces modifications ont été adoptées le 18 octobre 2000 et sont réputées avoir été acceptées le 1^{er} mai 2002 en conformité avec l'article 15 du protocole conclu à Londres le 27 novembre 1992,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 54(5) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant la limite de la responsabilité fixée au paragraphe 54(1) de la Loi sur la responsabilité en matière maritime*, ci-après.

DÉCRET MODIFIANT LA LIMITE DE LA RESPONSABILITÉ FIXÉE AU PARAGRAPHE 54(1) DE LA LOI SUR LA RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE MARITIME

MODIFICATION

1. Les alinéas 54(1)a) et b) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*¹ sont remplacés par ce qui suit :

- a) pour un navire jaugeant 5 000 tonnes ou moins, 4 510 000 d'unités de compte;
- b) pour un navire jaugeant plus de 5 000 tonnes, 4 510 000 d'unités de compte pour les 5 000 premiers tonnes et 631 unités de compte pour chaque tonneau additionnel, jusqu'à concurrence de 89 770 000 d'unités de compte.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent décret entre en vigueur le 1^{er} novembre 2003.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait partie du décret.)

Description

Cette étude d'impact de la réglementation a trait au décret en conseil adoptant de nouvelles limites de responsabilité des propriétaires de navires énoncées au paragraphe 54(1) de la *Loi sur*

^a L.C. 2001, ch. 6
¹ L.C. 2001, ch. 6

in Council in subsection 54(5). The current requirement to increase the limits of liability corresponds with the revision in the limits of liability in the *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992* and the *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1992*, which are due to come into force internationally on November 1, 2003.

These two Conventions provide a two-tier system of liability for compensating claimants for oil pollution damages caused by tankers. The first tier establishes the limits of liability for owners of oil tankers, the second, the limits of compensation for the International Oil Pollution Compensation Fund (IOPCF). Canada has ratified both these Conventions and applies the limits contained within them to any oil pollution claims in Canadian waters through provisions in the *Marine Liability Act*, subsection 54(1) in the case of shipowners, and subsection 75, in the case of the International Fund.

An additional tier of compensation is also provided in Canada by the Ship-Source Oil Pollution Fund (SOPF), an independent domestic compensation fund in the form of a Special Account in the Consolidated Revenue Fund. The SOPF provides a 3rd tier of compensation, once funds have been exhausted from the shipowner and the IOPC Fund.

Although coverage under this system has been deemed to be comprehensive for several years, recent oil pollution incidents such as the sinking of the tanker *Erika* off the coast of France in 1999, and, more recently, the *Prestige* incident off the coast of Spain, have resulted in total claims well above the current international limits and prompted calls for an increase in these limits.

The Order specifically increases the limits of liability of the shipowner in the *Marine Liability Act* from a current maximum limit of \$59,700,000 Special Drawing Rights (SDR) units of account (approximately \$120 CDN million) to 89,770,000 SDR units of account (approximately \$180 CDN million). These new limits will correspond with the international limits set out in the *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992*, and will ensure that Canadian claimants obtain compensation at the same level as claimants in other states party to this international Convention.

Alternatives

There are no alternatives.

la responsabilité en matière maritime et prévues par le décret en conseil dans le paragraphe 54(5). La prescription actuelle exigeant une hausse des limites de responsabilité correspond aux révisions aux limites de responsabilité apportées à la *Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992* et la *Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992*, qui doivent entrer en vigueur à l'échelle internationale le 1^{er} novembre 2003.

Ces deux Conventions prévoient un système de responsabilité à deux niveaux pour indemniser les requérants relativement aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés par les pétroliers. Le premier niveau établit les limites de responsabilité pour les propriétaires des pétroliers, le deuxième niveau, les limites d'indemnisation pour le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL). Le Canada a ratifié ces deux Conventions et applique les limites qu'on trouve dans ces deux conventions à toute réclamation au titre de la pollution par les hydrocarbures dans les eaux canadiennes en vertu des dispositions de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, soit le paragraphe 54(1) dans le cas des propriétaires de navires et le l'article 75, dans le cas du Fonds international.

Un autre niveau d'indemnisation est également prévu au Canada en vertu de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN), un fonds indépendant d'indemnisation du Canada qui prend la forme d'un compte spécial dans le Trésor. La CIDPHN fournit un 3^e niveau d'indemnisation, une fois que les fonds du propriétaire et les fonds du FIPOL sont épuisés.

Même si on considérait depuis bon nombre d'années que la couverture assurée en vertu de ce système était exhaustive, des incidents de pollution par les hydrocarbures survenus récemment comme le naufrage du pétrolier *Erika* en 1999 au large des côtes de France, et, plus récemment, l'incident mettant en cause le *Prestige* au large des côtes d'Espagne, ont fait en sorte que le montant total des réclamations a largement dépassé les limites internationales actuelles, ce qui a amené les parties concernées à réclamer une hausse de ces limites.

Le décret augmente spécifiquement les limites de responsabilités des propriétaires de navires en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* de la limite maximale actuelle de 59 700 000 dollars en unités DTS (soit environ 120 millions de dollars canadiens) à 89 770 000 unités DTS (soit environ 180 millions de dollars canadiens). Ces nouvelles limites correspondront aux limites internationales établies dans la *Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992*, et assurera que les requérants canadiens obtiendront des indemnisations similaires à celles obtenues par les requérants d'autres pays partie à la présente Convention internationale.

Solutions envisagées

Il n'y a pas de solution de rechange.

Benefits and Costs

Benefits

The new limits will bring increased protection for claimants seeking compensation from damages from oil pollution spills in Canada and aligns the Canadian compensatory system with the international one.

Costs

The new limits of liability could result in increased amounts of compensation payable to claimants by the shipowner depending on the nature and size of the spill and the damages caused by it.

Consultation

This Order was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 4, 2003 and no comments were received.

The adoption of the new limits within the *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992* and the *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1992*, took place in London under the auspices of the London-based International Maritime Organization's (IMO) Legal Committee in October 2000.

In Canada, this initiative was preceded by discussions with affected industry associations and other relevant external stakeholders as part of the development of the Canadian position for the October 2000 session of the IMO's Legal Committee.

Compliance and Enforcement

There are no compliance or enforcement considerations for the Order.

Contact

Jerry Rysanek
Director
International Marine Policy
Department of Transport
Telephone: (613) 998-0708

Avantages et coûts

Avantages

Les nouvelles limites assureront une protection accrue pour les requérants réclamant une indemnisation pour les dommages dus à la pollution résultant de déversements d'hydrocarbures au Canada et harmoniseront le système d'indemnisation canadien avec le système international.

Coûts

Les nouvelles limites de responsabilité pourraient entraîner une hausse des montants d'indemnisation payables aux requérants par les propriétaires de navire en fonction de la nature et de l'envergure des déversements et des dommages causés par ceux-ci.

Consultations

Ce décret a été publié au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 4 octobre 2003 et aucune observation n'a été reçue.

Les nouvelles limites rattachées à la *Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992* et la *Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992*, ont été adoptées à Londres en octobre 2000 sous les auspices du Comité juridique de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le siège social se trouve à Londres.

Au Canada, cette initiative a été précédée par des discussions avec les associations concernées du secteur industriel et d'autres parties intéressées externes dans le cadre de réunions visant à établir la position du Canada en vue de la séance d'octobre 2000 du Comité juridique de l'OMI.

Respect et exécution

Aucun aspect de conformité ou d'exécution n'est rattaché au présent décret.

Personne-ressource

Jerry Rysanek
Directeur
Politique maritime internationale et responsabilité civile
Ministère des Transports
Téléphone : (613) 998-0708

Registration
SOR/2003-354 31 October, 2003

Enregistrement
DORS/2003-354 31 octobre 2003

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

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

**Order 2003-87-08-01 Amending the Domestic
Substances List**

Arrêté 2003-87-08-01 modifiant la Liste intérieure

Whereas the Minister of the Environment has been provided with information under section 81 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a in respect of the substances referred in the annexed order;

Attendu que le ministre de l'Environnement a reçu, en application de l'article 81 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, les renseignements concernant les substances visées par l'arrêté ci-joint;

Whereas the Minister of the Environment and the Minister of Health are satisfied that the substances have been manufactured in or imported into Canada in excess of the quantity prescribed under the *New Substances Notification Regulations* by the person who provided the information;

Attendu que le ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé sont convaincus que les substances ont été fabriquées ou importées au Canada, par la personne qui a fourni les renseignements, en une quantité supérieure à celle prévue par le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles*;

Whereas the period for assessing the information under section 83 of that Act has expired;

Attendu que le délai d'évaluation prévu à l'article 83 de cette loi est expiré;

And whereas no conditions under paragraph 84(1)(a) of that Act in respect of the substances remain in effect;

Attendu que les substances ne sont assujetties à aucune condition fixée aux termes de l'alinéa 84(1)a) de cette loi,

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsection 87(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, hereby makes the annexed *Order 2003-87-08-01 Amending the Domestic Substances List*.

À ces causes, en vertu du paragraphe 87(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, le ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté 2003-87-08-01 modifiant la Liste intérieure*, ci-après.

Ottawa, Ontario, October 31, 2003

Ottawa (Ontario), le 31 octobre 2003

David Anderson
Minister of the Environment

Le ministre de l'Environnement,
David Anderson

**ORDER 2003-87-08-01 AMENDING THE
DOMESTIC SUBSTANCES LIST**

**ARRÊTÉ 2003-87-08-01 MODIFIANT
LA LISTE INTÉRIEURE**

MODIFICATIONS

MODIFICATIONS

1. Part 1 of the *Domestic Substances List*¹ is amended by adding the following in numerical order:

1. La partie 1 de la *Liste intérieure*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

115-84-4 N	1571-33-1 N	5283-66-9 N
25608-64-4 N-P	25776-72-1 N-P	26007-43-2 N-P
26160-96-3 T-P	27057-53-0 N-P	28062-44-4 T-P
29014-71-9 N	31307-95-6 T-P	35463-82-2 N
41525-41-1 N-P	53694-17-0 T	55567-80-1 N
58479-13-3 N-P	61419-46-3 N-P	68152-89-6 T
68333-55-1 N	68778-31-4 N-P	68958-75-8 T-P
72869-89-7 N-P	82229-42-3 N-P	88795-12-4 N-P
89511-79-5 N-P	95154-01-1 N	99770-01-1 N-P
119185-08-9 N-P	124232-16-2 N	136445-69-7 T
146729-34-2 N	150849-62-0 T-P	150901-14-7 N-P
157479-55-5 N-P	180685-84-1 N	184246-77-3 N-P
190596-20-4 N-P	196965-92-1 T	222021-87-6 T
278594-62-0 N	313698-28-1 N-P	352462-03-4 N-P

115-84-4 N	1571-33-1 N	5283-66-9 N
25608-64-4 N-P	25776-72-1 N-P	26007-43-2 N-P
26160-96-3 T-P	27057-53-0 N-P	28062-44-4 T-P
29014-71-9 N	31307-95-6 T-P	35463-82-2 N
41525-41-1 N-P	53694-17-0 T	55567-80-1 N
58479-13-3 N-P	61419-46-3 N-P	68152-89-6 T
68333-55-1 N	68778-31-4 N-P	68958-75-8 T-P
72869-89-7 N-P	82229-42-3 N-P	88795-12-4 N-P
89511-79-5 N-P	95154-01-1 N	99770-01-1 N-P
119185-08-9 N-P	124232-16-2 N	136445-69-7 T
146729-34-2 N	150849-62-0 T-P	150901-14-7 N-P
157479-55-5 N-P	180685-84-1 N	184246-77-3 N-P
190596-20-4 N-P	196965-92-1 T	222021-87-6 T
278594-62-0 N	313698-28-1 N-P	352462-03-4 N-P

^a S.C. 1999, c. 33
¹ SOR/94-311

^a L.C. 1999, ch. 33
¹ DORS/94-311

2. Part 3 of the List is amended by adding the following in numerical order:

- 12233-2 T-P Fatty acids, polymer with trimethylolpropane, pentaerythritol, neopentyl glycol, hexadecanoic acid, phthalic anhydride, benzoic acid and p-tert-butyl benzoic acid
- 12257-8 N Sodium salt copolymer of alkanedioic acid, *N*-dodecylmercaptan acid and sodium persulfate
- 12337-7 T-P Ethenylbenzene, polymer with α -(2-methyl-1-oxopropenyl)- ω -methoxypoly(oxy-1,2-ethanediyl), 2-hydroxyalkyl 2-methyl-2-propenoate, 2-methyl-2-propenoic acid, 1-octanethiol, 2,2'-axobis(2-methylbutanenitrile) - initiated, 2-(dimethylamino)ethanol salt
- 12339-0 T-P 2-Propenoic acid, alkyl ester, polymer with oxiranylmethyl 2-methyl-2-propenoate, ethenylbenzene, α -(2-methyl-1-oxopropenyl)- ω -methoxypoly(oxy-1,2-ethanediyl)
- 12961-1 N Heteromonocycle, polymer with 2,4-disubstitutedbenzene, methyloxirane and oxirane, block, 1-decanol and heteromonocycle substituted propane blocked
- 13065-6 T-P Adipic acid, polymer with isophthalic acid, neopentyl glycol, cyclic carboxylic acid anhydride and trimethylolpropane
- 13418-8 N-P 1,4-Carbomonocycledimethanol, polymer with 2-oxepanone, 2-ethyl-2-hydroxymethyl-1,3-propanediol, 3-hydroxy-2-(hydroxymethyl)-2-methylpropanoic acid, 2,2-dimethyl-1,3-propanediol, dodecanedioic acid, 2,2'-iminobisethanol and 5-isocyanato-1-(isocyanatomethyl)-1,3,3-trimethylcyclohexane
- 13519-1 N Triethylamine salt of methylene bis(4-cyclohexylisocyanate), vegetable oil, soybean oil, pentaerythritol, 1,6-hexanediol, neopentyl glycol, adipic acid, dimethylpropionic acid, ethylenediamine and triethylenetetramine
- 13650-6 N Carbamic acid, [arylenebis[alkylèneiminocarbonylimino(arylene)]] bis-, bis[alkoxy(polyéthoxy)éthyl] ester
- 14094-0 N-P Butyl acrylate, polymer with isobutyl methacrylate and fluorinated acrylate
- 14451-6 N-P 2-Propenoic acid, 2-methyl-, methyl ester, polymer with 2-propenoic acid, sodium 2-methyl-2-propene-1-sulfonate and sodium 4-[(2-methyl-2-propenyl)oxy]carbomonocyclicsulfonate, sodium salt, peroxydisulfuric acid [(HO)S(O)2]2O2) disodium salt-initiated
- 14483-2 N 1,3,5-Triazine-2,4,6(1*H*,3*H*,5*H*)-trione, 1,3,5-tris(3-substitutedmethylphényl)-, homopolymer, nonylphenol - blocked

2. La partie 3 de la même liste est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

- 12233-2 T-P Acides gras polymérisés avec le triméthylolpropane, le pentaérythritol, le néopentylglycol, l'acide hexadécanoïque, l'anhydride phtalique, l'acide benzoïque et l'acide p-tert-butylbenzoïque
- 12257-8 N Sel de sodium du copolymère d'un acide alcanedioïque, de l'acide *N*-dodécylmercaptan et du persulfate de sodium
- 12337-7 T-P Éthénylbenzène polymérisé avec l' α -(2-méthyl-1-oxopropényl)- ω -méthoxypoly(oxyéthane-1,2-diyl), le 2-méthyl-2-propénoate de 2-hydroxyalkyle, l'acide 2-méthyl-2-propénoïque, l'octane-1-thiol, initié par le 2,2'-azobis(2-méthylbutanenitrile), sel de 2-(diméthylamino)éthanol
- 12339-0 T-P 2-Propénoate d'alkyle polymérisé avec le 2-méthyl-2-propénoate d'oxiranylméthyle, l'éthénylbenzène, l' α -(2-méthyl-1-oxopropényl)- ω -méthoxypoly(oxyéthane-1,2-diyl)
- 12961-1 N Hétéromonocycle polymérisé avec le 2,4-disubstituébenzène, le méthyloxirane et l'oxirane, séquencé, bloqué avec le décan-1-ol et un hétéromonocycle substitué propane
- 13065-6 T-P Acide adipique polymérisé avec l'acide isophthalique, le néopentylglycol, un anhydride d'acide carboxylique cyclique et le triméthylolpropane
- 13418-8 N-P Carbomonocycle-1,4-diméthanol polymérisé avec l'oxépan-2-one, le 2-éthyl-2-hydroxyméthylpropane-1,3-diol, l'acide 3-hydroxy-2-(hydroxyméthyl)-2-méthylpropanoïque, le 2,2-diméthylpropane-1,3-diol, l'acide dodécanedioïque, le 2,2'-iminobiséthanol et le 5-isocyanato-1-(isocyanatométhyl)-1,3,3-triméthylcyclohexane
- 13519-1 N Sel de triéthylamine du méthylène bis(4-cyclohexylisocyanate), de l'huile végétale, de l'huile de soja, du pentaérythritol, de l'hexane-1,6-diol, du néopentylglycol, de l'acide adipique, de l'acide diméthylolpropionique, de l'éthylènediamine et de la triéthylènetétramine
- 13650-6 N {Arylènebis[alkylèneiminocarbonylimino(arylène)]}bis-carbamate de bis[alkoxy(polyéthoxy)éthyle]
- 14094-0 N-P Acrylate de butyle polymérisé avec le méthacrylate d'isobutyle et un acrylate fluoriné
- 14451-6 N-P 2-Méthyl-2-propénoate de méthyle polymérisé avec l'acide 2-propénoïque, le 2-méthylprop-2-ène-1-sulfonate de sodium et le 4-[(2-méthylprop-2-yl)oxy]carbomonocyclesulfonate de sodium, sel de sodium, initié avec le peroxydisulfate de disodium ([HO)S(O)2]2O2)
- 14483-2 N 1,3,5-tris(3-Substituémthylphényl)-1,3,5-triazine-2,4,6(1*H*,3*H*,5*H*)-trione, homopolymérisée, bloquée par le nonylphénol

14550-6 N	Phenol, 4,4'-(1-methylethylidene)bis-, polymer with (chloromethyl)oxirane, 2-butoxyethanol, alkanol and phosphoric acid	14550-6 N	4,4'-(1-Méthyléthylidène)diphénol polymérisé avec le (chlorométhyl)oxirane, le 2-butoxyéthanol, un alcanol et l'acide phosphorique
14680-1 N-P	Triethylamine salt of diglycidyl ether of bisphenol A, polymer with bisphenol A, conjugated linoleic acid, linoleic acid, styrene and alkene carboxylic acid	14680-1 N-P	Sel de triéthylamine de l'éther diglycidyle et du bisphénol A, polymérisé avec le bisphénol A, l'acide linoléique conjugué, l'acide linoléique, le styrène et un acide alcènecarboxylique
14706-0 N-P	2-Propenoic acid, 2-methyl-, methyl ester, polymer with methacrylate monomer, 1-octanethiol and 1,2-propanediol mono(2-methyl-2-propenoate), 2,2'-azobis(2-methylbutanenitrile) and tert-Bu 2-ethylhexaneperoxoate and OO-tert-Bu O-iso-Pr carbonoperoxoate - initiated	14706-0 N-P	2-Méthyl-2-propénoate de méthyle polymérisé avec un monomère méthacrylate, l'octane-1-thiol et le mono(2-méthyl-2-propénoate) de propane-1,2-diol, initié par le 2,2'-azobis(2-méthylbutanenitrile) et le 2-éthylhexaneperoxoate de tert-butyle et le carbonoperoxoate de OO-tert-butyle et de O-isopropyle
14898-3 N-P	Fatty acids, tall-oil, polymer with benzoic acid, aromatic carboxylic acid, trimellitic anhydride and trimethylolpropane	14898-3 N-P	Acides gras de tallöl polymérisés avec de l'acide benzoïque, un acide carboxylique aromatique, l'anhydride trimellitique et le triméthylolpropane
15085-1 N-P	Dimethylbicycloheptenyl, propoxylated, ethoxylated	15085-1 N-P	Diméthylbicyclohéptényl, propoxylé, éthoxylé
15184-1 N-P	Hydrogenated fatty acids, polymer with carbomonocyclic acids, oxybisalkanol, alkane polyol, alkanediol and ethanediol	15184-1 N-P	Acides gras hydrogénés polymérisés avec des acides carbomonocycliques, un oxybisalcanol, un alcanepolyol, un alcanediol et l'éthanediol
15374-2 N-P	Naphthalenesulfonic acid, diisononyl-, polymer with bisphenol A and epichlorohydrin	15374-2 N-P	Acide diisononylnaphtalènesulfonique polymérisé avec le bisphénol A et l'épichlorhydrine
15812-8 N	Methyl-methylene-1-cyclohexanecarboxalate methyl ester	15812-8 N	Ester méthyl-1-méthylène-1-cyclohexanecarboxalate de méthyle
16051-4 N-P	Alkanedioic acid, telomer with ethenylbenzene and 3-mercaptopropanoic acid, sodium salt, hydrogen peroxide and peroxydisulfuric acid [(HO)S(O) ₂] ₂ O ₂ disodium salt - initiated	16051-4 N-P	Acide alcanedioïque télomère avec l'éthénylbenzène et l'acide 3-mercaptopropanoïque, sel de sodium, peroxyde d'hydrogène et initié par l'acide peroxydisulfurique [(HO)S(O) ₂] ₂ O ₂ sel de sodium
16233-6 N-P	Oxybispropanol, polymer with 2,5-furandione, substituted alkane, 1,2-ethanediol, 3a,4,7,7a-tetrahydro-4,7-methano-1H-indene	16233-6 N-P	Oxybispropanol polymérisé avec la furanne-2,5-dione, un alcane substitué, l'éthane-1,2-diol et le 3a,4,7,7a-tétrahydro-4,7-méthano-1H-indène
16355-2 N-P	1-Propene, polymer with ethene, modified, potassium salts	16355-2 N-P	Prop-1-ène polymérisé avec l'éthène, modifié, sels de potassium
16371-0 N-P	Copolymer of butyl acrylate, alkyl acrylate, acrylic acid, styrene, acrylonitrile and functionalized acrylamides	16371-0 N-P	Copolymère de l'acrylate de butyle, de l'acrylate d'alkyle, de l'acide acrylique, du styrène, de l'acrylonitrile et d'acrylamides fonctionnalisés
16488-0 N-P	Alkanedioic acid, 2-methyl-, methyl ester, polymer with 2,5-furandione, 2-methyl-2-[(1-oxo-2-propenyl)amino]-1-propanesulfonic acid, monosodium salt and 2-propenoic acid, sodium salt, hydrogen peroxide, and peroxydisulfuric acid [(HO)S(O) ₂] ₂ O ₂ disodium salt - initiated	16488-0 N-P	2-Méthyl-2-alcanoate de méthyle polymérisé avec la furanne-2,5-dione, l'acide 2-méthyl-2-[(1-oxopropén-2-yl)amino]propane-1-sulfonique, sel de monosodium et l'acide 2-propénoïque, sel de sodium, peroxyde d'hydrogène et initié avec l'acide peroxydisulfurique [(HO)S(O) ₂] ₂ O ₂ sel de disodium
16608-3 N	1-Naphthalenesulfonic acid, substituted- 3-[(substitutedphenyl)azo]-, salt	16608-3 N	Acide substitué-3-[substituéphényl]azophtalène-1-sulfonique, sel
16659-0 N	2-Propenoic acid, 2-methyl-, butyl ester, polymer with methyl 2-methyl-2-propenoate, alkenoic acid, heterocyclic ether ester and t-butyl peroxy-2-ethylhexanoate	16659-0 N	2-Méthyl-2-propénoate de butyle polymérisé avec le 2-méthyl-2-propénoate de méthyle, l'acide alcénoïque ester avec un éther hétérocyclique et le peroxy-2-éthylhexanoate de t-butyle

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Order.)

Description

The purpose of the publication is to amend the *Domestic Substances List* (DSL).

Subsection 66(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999), enacts the Minister of the Environment to compile a list of substances, to be known as the DSL, which specifies “all substances that the Minister is satisfied were, between January 1, 1984 and December 31, 1986, (a) manufactured in or imported into Canada by any person in a quantity of not less than 100 kg in any one calendar year, or (b) in Canadian commerce or used for commercial manufacturing purposes in Canada”.

For the purposes of the Act, the DSL is the sole basis for determining whether a substance is “existing” or “new” to Canada. Substances on the DSL are not subject to the requirements of the *New Substances Notification Regulations*, implemented under section 89 of CEPA 1999. Substances that are not on the DSL will require notification and assessment, as prescribed by these Regulations, before they can be manufactured in or imported into Canada.

The DSL was published in the *Canada Gazette*, Part II, in May 1994. However, the DSL is not a static list and is subject, from time to time, to additions, deletions or corrections that are published in the *Canada Gazette* as Orders amending the DSL.

Subsection 87(1) of CEPA 1999 requires the Minister to add a substance to the DSL where, (a) the Minister has been provided with information specified in the *New Substances Notification Regulations* and any additional information or test result required under subsection 84(1); (b) the substance was manufactured or imported in excess of the volumes prescribed in the *New Substances Notification Regulations*; (c) the period for assessing the information under section 83 has expired; and (d) no condition specified under paragraph 84(1)(a) in respect of the substance remains in effect.

Alternatives

There are no alternatives to amending the DSL.

Benefits and Costs**Benefits**

This amendment of the DSL will benefit the public, industry and governments, by identifying additional substances and by exempting from all assessment and reporting requirements under section 81 of the CEPA 1999.

Costs

There will be no incremental costs to the public, industry or governments associated with this amendment of the DSL.

Competitiveness

All nominated substances are added to the DSL if they have been determined to be consistent with the eligibility criteria

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

(Ce résumé ne fait pas partie de l'arrêté.)

Description

L'objectif de cette publication est de modifier la *Liste intérieure* (LI).

Le paragraphe 66(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)] stipule que le ministre de l'Environnement doit établir une liste de substances appelée LI qui énumère toutes les « substances qu'il estime avoir été, entre le 1^{er} janvier 1984 et le 31 décembre 1986, a) soit fabriquées ou importées au Canada par une personne en des quantités d'au moins 100 kg au cours d'une année; b) soit commercialisées ou utilisées à des fins de fabrication commerciale au Canada ».

Au sens de la Loi, la LI est le seul document qui permet de déterminer si une substance est « existante » ou « nouvelle » au Canada. Les substances inscrites à la LI ne sont pas assujetties aux exigences du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles*, lequel fut pris sous le régime de l'article 89 de la LCPE (1999). Les substances non énumérées à la LI doivent faire l'objet d'un préavis et d'une évaluation et ce, avant leur fabrication ou leur importation au Canada.

La LI a été publiée dans la *Gazette du Canada* Partie II en mai 1994. Cependant, la LI n'est pas fixe dans le temps puisqu'elle peut faire l'objet d'ajouts, d'éliminations ou de corrections, qui sont publiés dans la *Gazette du Canada* sous forme d'arrêtés modifiant la LI.

Le paragraphe 87(1) de la LCPE (1999) exige que le ministre ajoute une substance à la LI lorsque a) des renseignements additionnels ou des résultats des tests, requis en vertu du paragraphe 84(1) ont été fournis au ministre tels qu'il est spécifiés dans le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles*; b) le volume des substances qui ont été manufacturées ou importées est supérieur aux volumes prescrits au *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles*; c) le délai d'évaluation prévu à l'article 83 est expiré; et d) aucune condition mentionnée au paragraphe 84(1)a) reliée à la substance ne demeure en vigueur.

Solutions envisagées

Il n'existe aucune autre alternative à la modification de la LI.

Avantages et coûts**Avantages**

Cette modification à la LI entraînera des avantages pour le public, l'industrie et les gouvernements en identifiant les substances additionnelles et en les exemptant de toutes exigences reliées à l'article 81 de la LCPE (1999).

Coûts

Aucun coût additionnel ne sera encouru par le public, l'industrie et les gouvernements à la suite de cette modification à la LI.

Compétitivité

Toutes les substances désignées sont ajoutées à la LI si elles ont été identifiées comme respectant le critère d'admissibilité

specified in CEPA 1999. Thus, no manufacturer or importer is disadvantaged by this amendment of the DSL.

Consultation

As the content of the notices associated with this amendment do not contain any information that would be subject to comment or objection by the general public, no consultation was required.

Compliance and Enforcement

The DSL identifies substances that, for the purposes of CEPA 1999, are not subject to the requirements of the *New Substances Notification Regulations*. There are no compliance or enforcement requirements associated with the DSL itself.

Contacts

Gordon Stringer
Head
Notification Processing and Controls Section
New Substances Branch
Environment Canada
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: (819) 953-9348

Céline Labossière
Senior Economist
Regulatory and Economic Analysis Branch
Economic and Regulatory Affairs Directorate
Environment Canada
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: (819) 997-2377

mentionné à la LCPE (1999). Par conséquent, aucun manufacturier ou importateur n'est pénalisé par cette modification à la LI.

Consultations

Étant donné que l'avis relié à cette modification énonce qu'aucun renseignement ne fera l'objet de commentaire ou d'objection de la part du public en général, aucune consultation ne s'est avérée nécessaire.

Respect et exécution

La LI identifie, tel qu'il est requis par la LCPE (1999), les substances qui ne feront pas l'objet d'exigence en vertu du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles*. Ainsi, il n'y a pas d'exigences de mise en application associées à la LI.

Personnes-ressources

Gordon Stringer
Chef
Section des procédures de déclarations et des contrôles
Direction des substances nouvelles
Environnement Canada
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : (819) 953-9348

Céline Labossière
Économiste principale
Direction des analyses réglementaires et économiques
Direction générale des affaires économiques et réglementaires
Environnement Canada
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : (819) 997-2377

Registration
SOR/2003-355 6 November, 2003

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations

P.C. 2003- 1774 6 November, 2003

Whereas, pursuant to subsection 332(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, the Minister of the Environment published in the *Canada Gazette*, Part I, on March 29, 2003, a copy of the proposed *Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations*, substantially in the annexed form, and persons were given an opportunity to file comments with respect to the Regulations or a notice of objection requesting that a board of review be established and stating the reasons for the objection;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to section 160 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, hereby makes the annexed *Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations*.

OFF-ROAD SMALL SPARK-IGNITION ENGINE EMISSION REGULATIONS

INTERPRETATION

1. (1) The following definitions apply in these Regulations.
- “Act” means the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*. (*Loi*)
- “CFR” means Title 40, chapter I, subchapter C, part 90, of the *Code of Federal Regulations* of the United States as amended from time to time. (*CFR*)
- “element of design” means, in respect of an engine,
- (a) any control system including computer software, electronic control systems and computer logic;
 - (b) any control system calibrations;
 - (c) the results of systems interaction; or
 - (d) any hardware items. (*élément de conception*)
- “emission control system” means any device, system, or element of design that controls or reduces the exhaust emissions from an engine. (*système antipollution*)
- “engine” means an off-road engine that is prescribed under subsection 5(1). (*moteur*)
- “EPA” means the United States Environmental Protection Agency. (*EPA*)
- “EPA certificate” means a certificate of conformity to United States federal standards issued by the EPA. (*certificat de l’EPA*)
- “exhaust emissions” means substances emitted into the atmosphere from any opening downstream from the exhaust port of an engine. (*émissions de gaz d’échappement*)

^a S.C. 1999, c. 33

Enregistrement
DORS/2003-355 6 novembre 2003

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

Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé

C.P. 2003- 1774 6 novembre 2003

Attendu que, conformément au paragraphe 332(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l’environnement (1999)*^a, le ministre de l’Environnement a fait publier dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 29 mars 2003, le projet de règlement intitulé *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé*, conforme en substance au texte ci-après, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard ou un avis d’opposition motivé demandant la constitution d’une commission de révision,

À ces causes, sur recommandation du ministre de l’Environnement et en vertu de l’article 160 de la *Loi canadienne sur la protection de l’environnement (1999)*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé*, ci-après.

RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DES PETITS MOTEURS HORS ROUTE À ALLUMAGE COMMANDÉ

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

1. (1) Les définitions qui suivent s’appliquent au présent règlement.
- « année de modèle » L’année utilisée par le constructeur, conformément à l’article 4, pour désigner un modèle de moteur. (*model year*)
- « certificat de l’EPA » Le certificat de conformité aux normes fédérales américaines qui est délivré par l’EPA. (*EPA certificate*)
- « CFR » La partie 90, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, dans sa version éventuellement modifiée. (*CFR*)
- « élément de conception » À l’égard d’un moteur :
- a) tout système de commande, y compris le logiciel, les systèmes de commande électronique et la logique de l’ordinateur;
 - b) les calibrages du système de commande;
 - c) les résultats de l’interaction entre les systèmes;
 - d) les ferrures. (*element of design*)
- « émissions de gaz d’échappement » Substances rejetées dans l’atmosphère à partir de toute ouverture en aval de la lumière d’échappement d’un moteur. (*exhaust emissions*)
- « EPA » L’Environmental Protection Agency des États-Unis. (*EPA*)
- « Loi » La *Loi canadienne sur la protection de l’environnement (1999)*. (*Act*)

^a L.C. 1999, ch. 33

“machine” means anything, including a vehicle, device, appliance or implement, powered by an engine. (*machine*)

“model year” means the year, as determined under section 4, that is used by a manufacturer to designate a model of engine. (*année de modèle*)

“off-road engine” means an engine, within the meaning of section 149 of the Act,

(a) that is used or designed to be used by itself and that is designed to be or is capable of being carried or moved from one location to another; or

(b) that is used or designed to be used

(i) in or on a machine that is designed to be or is capable of being carried or moved from one location to another,

(ii) in or on a machine that is self-propelled,

(iii) in or on a machine that serves a dual purpose by both propelling itself and performing another function, or

(iv) in or on a machine that is designed to be propelled while performing its function. (*moteur hors route*)

(2) Standards that are incorporated by reference in these Regulations from the CFR are those expressly set out in the CFR and shall be read as excluding

(a) references to the EPA or the Administrator of the EPA exercising discretion in any way;

(b) alternative standards related to the averaging, banking and trading of emission credits, to small volume manufacturers or to financial hardship; and

(c) standards or evidence of conformity of any jurisdiction or authority other than the EPA.

(3) For the purposes of these Regulations, a reference in the CFR to

(a) “nonroad vehicle” shall be read as “machine”; and

(b) “nonroad engine” shall be read as “engine”.

PURPOSE

2. The purpose of these Regulations is to

(a) reduce emissions of hydrocarbons, oxides of nitrogen and carbon monoxide from engines by establishing emission limits for those substances or combinations of those substances;

(b) reduce emissions of the toxic substances formaldehyde, 1,3 butadiene, acetaldehyde, acrolein and benzene through the establishment of emission limits for hydrocarbons from engines; and

(c) establish emission standards and test procedures for engines that are aligned with those of the EPA.

APPLICATION

3. These Regulations apply to engines of the 2005 and later model years.

MODEL YEAR

4. (1) A year that is used by a manufacturer of an engine as a model year shall

(a) if the period of production of a model of engine does not include January 1 of a calendar year, correspond to the calendar year during which the period of production falls; or

« machine » Toute chose, y compris un véhicule, un dispositif, un appareil ou un instrument, actionnée par un moteur. (*machine*)

« moteur » Moteur hors route désigné au paragraphe 5(1). (*engine*)

« moteur hors route » Moteur, au sens de l'article 149 de la Loi, qui est, selon le cas :

a) utilisé ou conçu pour être utilisé seul et conçu pour être déplacé ou pouvant l'être;

b) utilisé ou conçu pour être utilisé dans ou sur l'une des machines suivantes :

(i) une machine conçue pour être déplacée ou pouvant l'être,

(ii) une machine autopropulsée,

(iii) une machine à double usage — autopropulsion et autre fonction,

(iv) une machine conçue pour être propulsée tout en accomplissant sa fonction. (*off-road engine*)

« système antipollution » Tout dispositif, système ou autre élément de conception qui règle ou réduit les émissions de gaz d'échappement du moteur. (*emission control system*)

(2) Les normes du CFR incorporées par renvoi dans le présent règlement sont celles qui sont expressément établies dans le CFR. Elles sont interprétées compte non tenu :

a) des renvois à l'EPA ou à son administrateur exerçant son pouvoir discrétionnaire;

b) des normes de rechange relatives aux moyennes, à l'accumulation et à l'échange de points relatifs aux émissions, aux constructeurs à faible volume ou aux difficultés financières;

c) des normes et des justifications de conformité de toute autorité autre que l'EPA.

(3) Pour l'application du présent règlement, toute mention dans le CFR de :

a) « nonroad vehicle » s'entend au sens de « machine »;

b) « nonroad engine » s'entend au sens de « moteur ».

OBJET

2. Le présent règlement a pour objet :

a) la réduction des émissions d'hydrocarbures, d'oxydes d'azote et de monoxyde de carbone provenant des moteurs par l'établissement de limites d'émissions pour ces substances, seules ou combinées;

b) la réduction des émissions des substances toxiques formaldéhyde, 1,3-butadiène, acétaldéhyde, acroléine et benzène par l'établissement de limites d'émissions pour les hydrocarbures provenant des moteurs;

c) l'établissement, pour les moteurs, de normes d'émissions et de méthodes d'essai compatibles avec celles de l'EPA.

CHAMP D'APPLICATION

3. Le présent règlement s'applique aux moteurs de l'année de modèle 2005 et des années de modèle ultérieures.

ANNÉE DE MODÈLE

4. (1) L'année utilisée par le constructeur de moteurs à titre d'année de modèle correspond :

a) dans le cas où la période de production du modèle de moteur ne comprend pas le 1^{er} janvier d'une année civile, à l'année civile en cours durant la période de production;

(b) if the period of production of a model of engine includes January 1 of a calendar year, correspond to that calendar year.

(2) The period of production of a model of engine shall include only one January 1.

PRESCRIBED ENGINES

5. (1) Subject to subsection (2), the off-road engines that are prescribed for the purposes of the definition “engine” in section 149 of the Act are those that

- (a) operate under characteristics significantly similar to the theoretical Otto combustion cycle;
- (b) use a spark plug or other sparking device; and
- (c) develop no more than 19 kW of power measured at the crankshaft, or its equivalent, when equipped only with standard accessories (such as oil pumps or coolant pumps) necessary for their operation.

(2) The engines referred to in subsection (1) do not include engines that are

- (a) designed exclusively for competition and with features that are not easily removed and characteristics that render their use other than in competition unsafe, impractical or unlikely;
- (b) regulated by the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*;
- (c) designed to be used exclusively in underground mines;
- (d) designed to be used to power snowmobiles, all-terrain vehicles or restricted-use motorcycles, as those vehicles are defined in subsection 2(1) of the *Motor Vehicle Safety Regulations*;
- (e) designed to be used in reduced-scale models of vehicles that are not capable of transporting a person;
- (f) designed to be used exclusively in emergency and rescue machines;
- (g) designed to be used in military machines designed for use in combat or combat support;
- (h) designed to propel a vessel; or
- (i) being exported and that are accompanied by a written statement establishing that they will not be sold or used in Canada.

(3) For the purpose of section 152 of the Act, the prescribed engines are those referred to in subsection (1) that are manufactured in Canada, except any engine that will be used in Canada solely for purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing.

APPLICATION FOR AUTHORIZATION TO APPLY
THE NATIONAL EMISSIONS MARK

6. (1) Any company that intends to apply a national emissions mark in relation to an engine shall apply to the Minister to obtain an authorization.

(2) The application shall be signed by a person who is authorized to act on behalf of the company and shall include

- (a) the name and street address of the head office of the company and, if different, its mailing address;

b) dans le cas où la période de production du modèle de moteur comprend le 1^{er} janvier d’une année civile, à cette année civile.

(2) La période de production d’un modèle de moteur ne peut comprendre qu’un seul 1^{er} janvier.

MOTEURS DÉSIGNÉS

5. (1) Sous réserve du paragraphe (2), les moteurs hors route qui présentent les caractéristiques ci-après sont désignés pour l’application de la définition de « moteur » à l’article 149 de la Loi :

- a) ils fonctionnent selon des caractéristiques très semblables au cycle de combustion théorique d’Otto;
- b) ils utilisent une bougie d’allumage ou tout autre mécanisme d’allumage commandé;
- c) ils produisent au plus 19 kW de puissance mesurée au vilebrequin ou son équivalent, lorsqu’ils ne sont dotés que d’accessoires standards (tels des pompes à huile ou du liquide de refroidissement) nécessaires à leur fonctionnement.

(2) Les moteurs visés au paragraphe (1) ne comprennent pas ceux qui sont, selon le cas :

- a) conçus exclusivement pour la compétition et possédant des éléments ne pouvant être facilement enlevés et des caractéristiques rendant dangereuse, impossible en pratique ou improbable leur utilisation à d’autres fins;
- b) régis par le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*;
- c) conçus pour être utilisés exclusivement dans une mine souterraine;
- d) conçus pour faire fonctionner des motoneiges, des véhicules tout terrain ou des motocyclettes à usage restreint, selon la définition de ces termes au paragraphe 2(1) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*;
- e) conçus pour être utilisés dans des modèles de véhicules à échelle réduite qui ne sont pas en mesure de transporter une personne;
- f) conçus pour être utilisés exclusivement dans des machines d’urgence et de sauvetage;
- g) conçus pour être utilisés dans des machines militaires conçues pour le combat ou l’appui tactique;
- h) conçus pour propulser un bâtiment;
- i) exportés, s’ils sont accompagnés d’une déclaration écrite attestant qu’ils ne seront pas utilisés ou vendus au Canada.

(3) Pour l’application de l’article 152 de la Loi, les moteurs réglementés sont les moteurs visés au paragraphe (1) dont la construction a lieu au Canada, à l’exception ceux destinés à être utilisés au Canada à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales.

DEMANDE D’AUTORISATION D’APPOSER
LA MARQUE NATIONALE

6. (1) L’entreprise qui compte apposer une marque nationale relativement à un moteur doit présenter au ministre une demande d’autorisation à cette fin.

(2) La demande est signée par une personne autorisée à agir pour le compte de l’entreprise et comporte :

- a) les nom et adresse municipale du siège social de l’entreprise ainsi que l’adresse postale, si elle est différente;

- (b) a statement that the company is seeking to obtain the authorization to apply the national emissions mark under these Regulations;
- (c) the street address of the location at which the national emissions mark will be applied; and
- (d) information to show that the company is capable of verifying compliance with the standards set out in these Regulations.

NATIONAL EMISSIONS MARK

7. (1) The national emissions mark is the mark set out in the schedule.

(2) The national emissions mark shall be at least 7 mm in height and 10 mm in width.

(3) The national emissions mark shall be located

- (a) on or immediately next to the engine information label referred to in paragraph 16(d); or
- (b) if there is no such label applied to the engine, in a visible or readily accessible location.

(4) The national emissions mark shall be on a label that

- (a) is permanently applied;
- (b) is resistant to or protected against any weather condition; and
- (c) bears inscriptions that are legible and indelible and that are indented, embossed or in a colour that contrasts with the background of the label.

(5) A company that has been authorized to apply the national emissions mark shall display the identification number assigned by the Minister in figures that are at least 2 mm in height, immediately below or to the right of the national emissions mark.

8. A company may apply the national emissions mark to an engine that is manufactured before January 1, 2005, if

- (a) the engine conforms to the standards set out in these Regulations for engines of the 2005 model year; and
- (b) the company meets the requirements of these Regulations in respect of that engine.

ENGINE STANDARDS

9. (1) An emission control system that is installed on an engine to enable it to conform to the standards set out in these Regulations shall not

- (a) in its operation or function, release a substance that causes air pollution and that would not have been released if the system were not installed; or
- (b) in its operation, function or malfunction, make the engine or the machine in which the engine is installed unsafe, or endanger persons or property near the engine or machine.

(2) No engine shall be equipped with a defeat device as defined in paragraph 111(b), subpart B, of the CFR.

10. (1) Subject to subsection (2) and sections 13 and 14, an engine of a given model year shall conform to the exhaust emission standards set out in sections 103 to 105, subpart B, of the CFR that are applicable to engines of that model year and of the same engine class described in paragraph 116(a), subpart B, of the CFR.

- b) une déclaration précisant que l'entreprise présente une demande d'autorisation pour apposer une marque nationale en vertu du présent règlement;
- c) l'adresse municipale du lieu où se fera l'apposition de la marque nationale;
- d) des renseignements permettant d'établir que l'entreprise peut vérifier si les normes fixées dans le présent règlement sont respectées.

MARQUE NATIONALE

7. (1) La marque nationale est celle figurant à l'annexe.

(2) Elle a au moins 7 mm de hauteur et 10 mm de largeur.

(3) Elle se trouve :

- a) soit sur l'étiquette d'information visée à l'alinéa 16d), ou juste à côté;
- b) soit, à défaut de cette étiquette, à un endroit bien en vue ou d'accès facile.

(4) Elle se trouve sur une étiquette qui :

- a) est apposée en permanence;
- b) résiste aux intempéries ou est à l'abri de celles-ci;
- c) porte des inscriptions lisibles et indélébiles qui sont renforcées, en relief ou d'une couleur contrastant avec celle du fond de l'étiquette.

(5) L'entreprise autorisée à apposer la marque nationale doit afficher le numéro d'identification que lui a assigné le ministre, lequel doit être formé de caractères d'au moins 2 mm de hauteur, juste au-dessous ou à droite de la marque nationale.

8. L'entreprise peut apposer la marque nationale sur les moteurs dont la construction, selon le cas, a été terminée avant le 1^{er} janvier 2005 dans les cas suivants :

- a) les moteurs sont conformes aux normes établies dans le présent règlement pour les moteurs de l'année de modèle 2005;
- b) l'entreprise respecte les exigences prévues dans le présent règlement à l'égard de ces moteurs.

NORMES APPLICABLES AUX MOTEURS

9. (1) Le système antipollution installé sur un moteur pour le rendre conforme aux normes établies dans le présent règlement ne peut avoir pour effet :

- a) par son fonctionnement, rejeter des substances qui provoquent la pollution atmosphérique et qui n'auraient pas été rejetées si le système n'avait pas été installé;
- b) par son fonctionnement ou son mauvais fonctionnement, de rendre le moteur ou la machine dans laquelle celui-ci est installé non sécuritaire ou de mettre en danger les personnes ou les biens se trouvant à proximité de la machine ou du moteur.

(2) Il est interdit d'équiper les moteurs d'un dispositif de mise en échec visé à l'alinéa 111(b) de la sous-partie B du CFR.

10. (1) Sous réserve du paragraphe (2) et des articles 13 et 14, le moteur d'une année de modèle donnée doit être conforme aux normes d'émissions de gaz d'échappement prévues aux articles 103 à 105 de la sous-partie B du CFR, pour cette année de modèle, qui sont applicables à la catégorie de moteur à laquelle il appartient selon l'alinéa 116(a) de la sous-partie B du CFR.

(2) Where less than 2,000 units of a class III, IV or V engine of a given model and model year are sold in Canada, the engine may, instead of conforming to the exhaust emission standards set out in Table 4 of section 103, subpart B, of the CFR,

(a) in the case of a class III or IV engine

(i) of the model year 2007 or earlier, conform to the exhaust emission standards set out in Table 1 of section 103, subpart B, of the CFR applicable to an engine of the same class, or

(ii) of the model year 2008 or later, conform to the exhaust emission standards set out in paragraph 203(f), subpart C, of the CFR for the applicable class of engine and have a carbon monoxide emission no greater than 805 grams per kilowatt-hour; and

(b) in the case of a class V engine

(i) of the model year 2009 or earlier, conform to the exhaust emission standards set out in Table 1 of section 103, subpart B, of the CFR applicable to an engine of the same class, or

(ii) of the model year 2010 or later, conform to the exhaust emission standards set out in paragraph 203(f), subpart C, of the CFR and have a carbon monoxide emission no greater than 603 grams per kilowatt-hour.

(3) For the purpose of this section, engines of a model year not included in the Phase 2 classification referred to in the CFR shall meet the standards applicable to engines of the same class and model year in the Phase 1 classification referred to in the CFR.

(4) The standards referred to in this section include the test procedures, fuels and calculation methods set out in the CFR for those standards.

11. (1) The crankcase of an engine must be closed.

(2) Despite subsection (1), an engine may have an open crankcase if it

(a) is designed exclusively to power a snowblower; and

(b) meets the emission standards that are prescribed by these Regulations and applicable to the combination of exhaust emissions, measured using the procedures set out in subpart E, of the CFR, and crankcase emissions.

12. (1) In this section, “adjustable parameter” means a device, system or element of design that is physically capable of being adjusted to affect emissions or engine performance during emission testing or normal in-use operation, but does not include devices, systems or elements of design that are permanently sealed by the engine manufacturer or that are inaccessible with the use of ordinary tools.

(2) Engines equipped with adjustable parameters must comply with the applicable standards under these Regulations for any specification within the physically available range.

REPLACEMENT ENGINES

13. (1) In this section, “replacement engine” means an engine manufactured exclusively to replace an engine in a machine for

(2) Lorsque moins de deux mille exemplaires d'un moteur de catégorie III, IV ou V d'un modèle et d'une année de modèle donnés sont vendus au Canada, le moteur peut, au lieu d'être conforme aux normes d'émissions de gaz d'échappement prévues au tableau 4 de l'article 103 de la sous-partie B du CFR :

a) dans le cas d'un moteur de catégorie III ou IV :

(i) de l'année de modèle 2007 ou d'une année antérieure, être conforme aux normes d'émissions de gaz d'échappement prévues au tableau 1 de l'article 103 de la sous-partie B du CFR qui sont applicables à la catégorie de moteur à laquelle il appartient,

(ii) de l'année de modèle 2008 ou d'une année postérieure, être conforme aux normes d'émissions de gaz d'échappement prévues au paragraphe 203(f) de la sous-partie C du CFR qui sont applicables à la catégorie de moteur à laquelle il appartient et avoir des émissions de monoxyde de carbone d'au plus 805 grammes par kilowattheure;

b) dans le cas d'un moteur de catégorie V :

(i) de l'année de modèle 2009 ou d'une année antérieure, être conforme aux normes d'émissions de gaz d'échappement prévues au tableau 1 de l'article 103 de la sous-partie B du CFR pour les moteurs de cette catégorie,

(ii) de l'année de modèle 2010 ou d'une année postérieure, être conforme aux normes d'émissions de gaz d'échappement prévues au paragraphe 203(f) de la sous-partie C du CFR et avoir des émissions de monoxyde de carbone d'au plus 603 grammes par kilowattheure.

(3) Pour l'application du présent article, si l'année de modèle d'une catégorie de moteur n'est pas mentionnée à la phase 2 prévue par le CFR, le moteur doit être conforme aux normes d'émissions de gaz d'échappement applicables à la catégorie de moteur à laquelle il appartient qui sont mentionnées à la phase 1 prévue par le CFR.

(4) Les normes mentionnées au présent article comprennent les méthodes d'essai, les carburants et les méthodes de calcul qui sont prévues à leur égard dans le CFR.

11. (1) Le carter d'un moteur doit être fermé.

(2) Malgré le paragraphe (1), un moteur peut avoir un carter ouvert si, à la fois :

a) il est conçu exclusivement pour faire fonctionner une souffleuse à neige;

b) il satisfait aux normes prévues par le présent règlement qui s'appliquent à la combinaison des gaz d'échappement mesurés selon les procédures prévues à la sous-partie E du CFR et des émissions du carter.

12. (1) Au présent article, « paramètre réglable » s'entend de tout dispositif, système ou élément de conception pouvant être ajusté mécaniquement de façon à modifier les émissions ou la performance du moteur durant un essai ou son usage normal, à l'exclusion de celui qui est scellé de façon permanente par le constructeur du moteur ou qui n'est pas accessible à l'aide d'outils usuels.

(2) Le moteur doté de paramètres réglables doit être conforme aux normes applicables aux termes du présent règlement quel que soit le réglage mécanique des paramètres.

MOTEURS DE REMPLACEMENT

13. (1) Au présent article, « moteur de remplacement » s'entend du moteur qui est construit exclusivement pour

which no current model year engine with the physical or performance characteristics necessary for the operation of the machine exists.

(2) A replacement engine may conform to, instead of the standards set out in sections 9 to 12,

(a) in the case where there exists a replacement engine manufactured to the specifications of a model year later than the model year of the original engine and with the physical or performance characteristics necessary for the operation of the machine,

(i) the standards referred to in sections 9 to 12 applicable to an engine manufactured to the specification of the model year of the replacement engine, or

(ii) where none of the standards referred to in sections 9 to 12 apply, the manufacturer's specifications; and

(b) in any other case,

(i) the standards referred to in sections 9 to 12 applicable to the original engine, or

(ii) if none of those standards applied, the manufacturer's specifications.

(3) A replacement engine shall bear a label that meets the requirements set out in

(a) subsections 7(3) and (4) and that sets out, in both official languages, that the engine is a replacement engine; or

(b) paragraph 1003(b)(5), subpart K, of the CFR.

ENGINES COVERED BY AN EPA CERTIFICATE

14. (1) In this section, "an engine of a specific model year that is covered by an EPA certificate and that is sold concurrently in Canada and the United States" includes an engine that is sold in Canada and that has

(a) the same features set out in the CFR to classify engines into engine families as an engine in an engine family covered by an EPA certificate and sold in the United States in the same model year; and

(b) no features that could cause it to have a higher level of emissions than the engine family sold in the United States.

(2) An engine of a specific model year that is covered by an EPA certificate and that is sold concurrently in Canada and in the United States shall conform to, instead of the standards set out in sections 9 to 12, the emission standards referred to in the EPA certificate.

(3) For the purposes of subsection 153(3) of the Act, the provisions of the CFR that are applicable to an engine referred to in subsection (2) pursuant to the EPA certificate correspond to the emission standards referred to in subsection (2).

(4) For the purposes of subsection 153(3) of the Act, the EPA is the prescribed agency.

EMISSION-RELATED MAINTENANCE INSTRUCTIONS

15. (1) Every company shall ensure that written instructions respecting emission-related maintenance are provided to the first retail purchaser of every engine or machine and that the instructions are consistent with the maintenance instructions set out in paragraphs 1104(a) and (b), subpart L, of the CFR for the applicable model year.

remplacer le moteur d'une machine pour laquelle il n'existe pas de moteur de l'année de modèle en cours possédant les caractéristiques physiques ou le rendement nécessaires au fonctionnement de la machine.

(2) Le moteur de remplacement peut, au lieu d'être conforme aux normes visées aux articles 9 à 12, être conforme :

a) dans le cas où il existe un moteur construit selon les spécifications d'une année de modèle ultérieure à celle du moteur original possédant les caractéristiques physiques ou le rendement nécessaires au fonctionnement de la machine :

(i) soit aux normes prévues aux articles 9 à 12 qui sont applicables au moteur ayant les spécifications de l'année de modèle du moteur de remplacement,

(ii) soit, si aucune norme prévue aux articles 9 à 12 ne s'applique, aux spécifications du constructeur;

b) dans le cas contraire,

(i) soit aux normes prévues aux articles 9 à 12 qui étaient applicables au moteur original,

(ii) soit, si aucune norme prévue aux articles 9 à 12 ne s'appliquaient, aux spécifications du constructeur.

(3) Un moteur de remplacement porte une étiquette qui :

a) soit satisfait aux exigences visées aux paragraphes 7(3) et (4) et indique dans les deux langues officielles qu'il s'agit d'un moteur de remplacement;

b) soit satisfait aux exigences visées au paragraphe 1003(b)(5) de la sous-partie K du CFR.

MOTEURS VISÉS PAR UN CERTIFICAT DE L'EPA

14. (1) Au présent article, « le moteur d'une année de modèle donnée qui est visé par un certificat de l'EPA et qui est vendu en même temps au Canada et aux États-Unis » vise également le moteur vendu au Canada qui satisfait aux conditions suivantes :

a) il a les mêmes caractéristiques, prévues dans le CFR, aux fins de classement des moteurs par familles de moteurs, qu'un moteur d'une famille de moteurs visé par un certificat de l'EPA et vendu aux États-Unis durant la même année de modèle;

b) il ne possède aucune caractéristique qui pourrait être à l'origine d'un niveau d'émissions plus élevé que la famille de moteurs vendue aux États-Unis.

(2) Le moteur d'une année de modèle donnée qui est visé par un certificat de l'EPA et qui est vendu en même temps au Canada et aux États-Unis doit, au lieu d'être conforme aux normes visées aux articles 9 à 12, être conforme aux normes d'émissions mentionnées dans ce certificat.

(3) Pour l'application du paragraphe 153(3) de la Loi, les dispositions du CFR qui sont applicables à un moteur visé au paragraphe (2) aux termes d'un certificat de l'EPA correspondent aux normes d'émissions visées au paragraphe (2).

(4) L'EPA est l'organisme désigné pour l'application du paragraphe 153(3) de la Loi.

INSTRUCTIONS CONCERNANT L'ENTRETIEN RELATIF AUX ÉMISSIONS

15. (1) L'entreprise veille à ce que soient fournies au premier acheteur au détail de chaque moteur ou machine des instructions écrites concernant l'entretien relatif aux émissions qui soient conformes aux instructions d'entretien prévues aux alinéas 1104(a) et (b) de la sous-partie L du CFR pour l'année de modèle en question.

(2) The instructions shall be provided in English, French or both official languages, as requested by the purchaser.

RECORDS

16. In the case of an engine referred to in subsection 14(2), evidence of conformity for the purposes of paragraph 153(1)(b) of the Act in respect of a company shall consist of

- (a) a copy of the EPA certificate covering the engine;
- (b) a document demonstrating that the engine covered by the EPA certificate is sold concurrently in Canada and in the United States;
- (c) a copy of the records submitted to the EPA in support of the application for the issuance of the EPA certificate in respect of the engine; and
- (d) an engine information label that is permanently affixed in the form and location set out in section 114, subpart B, of the CFR for the applicable model year of the engine.

17. In the case of an engine other than one referred to in subsection 14(2), evidence of conformity required under paragraph 153(1)(b) of the Act shall be obtained and produced by a company in a form and manner that is satisfactory to the Minister instead of that specified in section 16.

18. On written request by the Minister for the evidence of conformity referred to in paragraphs 16(a) to (c) or section 17, the company shall provide the Minister with the evidence of conformity in respect of any engine manufactured in the eight years preceding the request, in either official language and

- (a) within 40 days after the request is delivered to the company; or
- (b) within 60 days after the request is delivered to the company, if the evidence of conformity must be translated from a language other than French or English.

IMPORTATION REQUIREMENTS AND DOCUMENTS

19. (1) Subject to subsection (2), any company importing an engine into Canada shall submit a declaration at a customs office, signed by its duly authorized representative, that contains the following information:

- (a) the name and street address and, if different, the mailing address of the importer;
- (b) the business number assigned to the company by the Minister of National Revenue;
- (c) in respect of an engine that is not installed in or on a machine, the name of the manufacturer and the model and model year of the engine;
- (d) in respect of a machine, the name of the manufacturer and the make, model and type of the machine;
- (e) the date on which the engine is imported; and
- (f) a statement that
 - (i) the engine bears the national emissions mark, or
 - (ii) the company is able to produce the evidence of conformity in accordance with section 16 or complies with section 17.

(2) For the purposes of paragraph 153(1)(b) of the Act, any company that imports 500 or more engines into Canada in a calendar year may provide the information referred to in subsection (1) in any form and manner that is satisfactory to the Minister.

(2) Les instructions sont fournies en français, en anglais ou dans les deux langues officielles, suivant la demande de l'acheteur.

DOSSIERS

16. Pour l'application de l'alinéa 153(1)b) de la Loi à l'égard d'une entreprise, dans le cas d'un moteur visé au paragraphe 14(2), les éléments de justification de la conformité sont les suivants :

- a) une copie du certificat de l'EPA pour le moteur;
- b) un document établissant que le moteur visé par ce certificat est vendu en même temps au Canada et aux États-Unis;
- c) une copie des dossiers présentés à l'EPA à l'appui de la demande de délivrance du certificat de l'EPA pour le moteur;
- d) une étiquette d'information sur les moteurs en la forme prévue à l'article 114 de la sous-partie B du CFR, apposée en permanence à l'endroit prévu par cet article pour l'année de modèle du moteur.

17. Pour l'application de l'alinéa 153(1)b) de la Loi, dans le cas d'un moteur autre que celui visé au paragraphe 14(2), la justification de la conformité est obtenue et produite par une entreprise selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes plutôt que conformément à l'article.

18. Si le ministre demande par écrit à l'entreprise de lui fournir, à l'égard d'un moteur construit dans les huit ans précédant la demande, les éléments de justification de la conformité visés aux alinéas 16a) à c) ou à l'article 17, l'entreprise les lui remet dans l'une ou l'autre des langues officielles, au plus tard :

- a) quarante jours après la date où la demande a été remise à l'entreprise;
- b) soixante jours après la date où la demande a été remise à l'entreprise, si les éléments de justification de la conformité doivent être traduits d'une langue autre que le français ou l'anglais.

EXIGENCES ET DOCUMENTS D'IMPORTATION

19. (1) Sous réserve du paragraphe (2), l'entreprise qui importe un moteur au Canada présente à un bureau de douane une déclaration, signée par son représentant dûment autorisé, comportant les renseignements suivants :

- a) les nom et adresse municipale de l'importateur, ainsi que son adresse postale, si elle est différente;
- b) le numéro d'entreprise que lui a attribué le ministre du Revenu national;
- c) dans le cas d'un moteur non installé dans ou sur une machine, le nom du constructeur, le modèle et l'année de modèle du moteur;
- d) dans le cas d'une machine, le nom du constructeur, la marque, le type et le modèle de la machine;
- e) la date de l'importation;
- f) une mention selon laquelle :
 - (i) soit le moteur porte la marque nationale,
 - (ii) soit l'entreprise est en mesure de produire les éléments de justification de la conformité conformément à l'article 16 ou se conforme à l'article 17.

(2) Pour l'application de l'alinéa 153(1)b) de la Loi, l'entreprise qui importe au Canada au moins cinq cent moteurs au cours d'une année civile peut fournir l'information visée au paragraphe (1) suivant d'autres modalités que le ministre juge satisfaisantes.

20. The declaration referred to in paragraph 155(1)(a) of the Act shall be signed by the person referred to in that paragraph or their duly authorized representative, and shall contain

- (a) the information described in paragraphs 19(1)(a) to (e);
- (b) a statement that the engine will be used in Canada solely for purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing; and
- (c) the date on which the engine will be removed from Canada or destroyed.

21. Any engine that is imported into Canada by a person that is not a company shall be labelled with

- (a) the national emissions mark;
- (b) the engine information label referred to in paragraph 16(d) showing that the engine conformed to the emission standards of the EPA in effect at the time of its manufacture; or
- (c) a label showing that the engine conformed to the emission standards of the California Air Resources Board in effect at the time of its manufacture.

22. A company that imports an engine into Canada in reliance on subsection 153(2) of the Act shall submit a declaration at a customs office, signed by its duly authorized representative, that contains the information described in paragraphs 19(1)(a) to (e) and, in addition,

- (a) a statement from the manufacturer of the engine that the engine will, when completed in accordance with instructions provided by the manufacturer, conform to the standards prescribed under these Regulations; and
- (b) a statement from the company that the engine will be completed in accordance with the instructions referred to in paragraph (a).

RENTAL RATE

23. The annual rental rate to be paid to a company by the Minister under subsection 159(1) of the Act, prorated on a daily basis for each day that an engine is made available, is 21% of the manufacturer's suggested retail price of the engine.

EXEMPTION

24. A company applying under section 156 of the Act for an exemption from conformity with any standard prescribed under these Regulations shall submit in writing to the Minister

- (a) its name and street address and, if different, mailing address;
- (b) the province or country under the laws of which it is established;
- (c) the section number, title and text of the standards from which an exemption is sought;
- (d) the duration requested for the exemption;
- (e) the estimated number of engines for which the exemption is sought and an estimate of the changes in the level of emissions if the exemption is granted;
- (f) the reason for requesting the exemption, including technical and financial information that demonstrates in detail why conformity to the standards referred to in paragraph (c) would
 - (i) create substantial financial hardship for the company,
 - (ii) impede the development of new features for emission monitoring or emission control that are equivalent or superior to those that conform to prescribed standards, or

20. La justification faite par l'importateur aux termes de l'alinéa 155(1)a) de la Loi est signée par lui ou par son représentant dûment autorisé et comporte :

- a) les renseignements visés aux alinéas 19(1)a) à e);
- b) une déclaration selon laquelle le moteur est destiné à être utilisé au Canada à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales;
- c) la date où le moteur sera exporté ou détruit.

21. Tout moteur importé au Canada par une personne qui n'est pas une entreprise porte :

- a) soit la marque nationale;
- b) soit l'étiquette d'information visée à l'alinéa 16d), indiquant qu'il était conforme aux normes d'émissions de l'EPA en vigueur au moment de sa construction;
- c) soit une étiquette indiquant qu'il était conforme aux normes d'émissions du California Air Resources Board en vigueur au moment de sa construction.

22. L'entreprise qui importe au Canada un moteur et qui désire se prévaloir du paragraphe 153(2) de la Loi présente à un bureau de douane une déclaration, signée par son représentant dûment autorisé, comportant, outre les renseignements visés aux alinéas 19(1)a) à e) :

- a) une déclaration du constructeur du moteur selon laquelle, une fois la construction achevée selon ses instructions, le moteur sera conforme aux normes prévues par le présent règlement;
- b) une déclaration de l'entreprise selon laquelle la construction du moteur sera achevée selon les instructions visées à l'alinéa a).

TAUX DE LOCATION

23. Le taux de location annuel que le ministre paie à une entreprise aux termes du paragraphe 159(1) de la Loi est calculé au prorata pour chaque jour où le moteur est retenu et est égal à 21 % du prix de détail suggéré par le constructeur pour le moteur.

DISPENSE

24. L'entreprise qui demande, conformément à l'article 156 de la Loi, à être dispensée de se conformer à l'une ou l'autre des normes prévues par le présent règlement fournit par écrit au ministre :

- a) ses nom et adresse municipale ainsi que son adresse postale, si elle est différente;
- b) le nom de la province ou du pays sous le régime des lois duquel elle est constituée;
- c) la désignation numérique, le titre et le texte des normes visées par la demande de dispense;
- d) la durée de la dispense demandée;
- e) le nombre approximatif de moteurs en cause et une estimation de la variation des émissions qu'entraînerait la dispense;
- f) les motifs de la demande de dispense, y compris les renseignements techniques et financiers qui montrent en détail que l'application des normes visées à l'alinéa c), selon le cas :
 - (i) créerait de grandes difficultés financières à l'entreprise,
 - (ii) entraverait la mise au point de nouveaux dispositifs de mesure ou de régulation des émissions équivalents ou supérieurs à ceux qui sont conformes aux normes réglementaires,

(iii) impede the development of new kinds of engines or engine systems or components;

(g) if the basis of the application is substantial financial hardship,

(i) the world production of engines manufactured by the company or by the manufacturer that is the subject of the application in the 12-month period beginning two years before the start of the exemption period being sought, and

(ii) the total number of engines manufactured for, or imported into, the Canadian market in the 12-month period beginning two years before the start of the exemption period being sought;

(h) if the company is requesting that information submitted be treated as confidential under section 313 of the Act or otherwise, the reasons for the request; and

(i) the reasons why the granting of the exemption would be in the public interest and consistent with the objectives of the Act.

25. (1) In the case of a model of engine in respect of which the Governor in Council has, by order, granted an exemption under section 156 of the Act, the engine shall bear a label that meets the requirements set out in subsections 7(3) and (4).

(2) The label referred to in subsection (1) shall set out, in both official languages, the standard for which the exemption has been granted, as well as the title and date of the exemption order.

DEFECT INFORMATION

26. (1) The notice of defect referred to in subsections 157(1) and (4) of the Act shall be given in writing and shall contain the following information:

(a) the name of the company giving the notice;

(b) a description of each engine in respect of which the notice is given, including the model, the model year, the period during which the engine was manufactured and, if applicable, the EPA engine family identification;

(c) a description of the machine or type of machine in or on which the engine is installed or is likely to be installed;

(d) the estimated percentage of the potentially affected engines that contain the defect;

(e) a description of the defect;

(f) an evaluation of the pollution risk arising from the defect;

(g) a statement of the measures to be taken to correct the defect; and

(h) a description of the means available to the company to contact the current owner of each affected engine.

(2) A company shall, within 60 days after giving a notice of defect, submit to the Minister the initial report referred to in subsection 157(7) of the Act containing

(a) the information required by subsection (1);

(b) the total number of engines in relation to which the notice of defect has been given;

(c) a chronology of all principal events that led to the determination of the existence of the defect;

(d) a description of the measures taken to correct the defect; and

(e) copies of all notices, bulletins and other circulars issued by the company in respect of the defect, including a detailed description of the nature and physical location of the defect with diagrams and other illustrations as necessary.

(iii) entraverait la mise au point de nouveaux types de moteur ou de dispositifs ou pièces de moteur;

g) si elle demande une dispense pour prévenir de grandes difficultés financières :

(i) la production mondiale de moteurs construits par elle ou par le constructeur qui fait l'objet de la demande pendant la période de douze mois qui commence deux ans avant le début de la période visée par la demande de dispense,

(ii) le nombre total de moteurs construits pour le marché canadien ou importés au Canada pendant la période de douze mois qui commence deux ans avant le début de la période visée par la demande de dispense;

h) si elle demande que les renseignements fournis soient considérés comme confidentiels en vertu de l'article 313 de la Loi, les motifs de cette demande;

i) les raisons pour lesquelles l'octroi de la dispense servirait l'intérêt public et serait conforme aux objets de la Loi.

25. (1) Dans le cas d'un modèle de moteur pour lequel le gouverneur en conseil a pris un décret accordant une dispense en vertu de l'article 156 de la Loi, le moteur porte une étiquette qui satisfait aux paragraphes 7(3) et (4).

(2) L'étiquette visée au paragraphe (1) indique dans les deux langues officielles la norme à l'égard de laquelle la dispense a été accordée ainsi que le titre et la date du décret d'exemption.

INFORMATION SUR LES DÉFAUTS

26. (1) L'avis de défaut visé aux paragraphes 157(1) et (4) de la Loi est donné par écrit et comporte :

a) le nom de l'entreprise donnant l'avis;

b) la description de chaque moteur visé par l'avis, notamment le modèle, l'année de modèle et la période de construction, de même que la famille de moteur selon l'EPA, s'il y a lieu;

c) la description de la machine ou du type de machine dans ou sur lequel le moteur est installé ou le sera vraisemblablement;

d) le pourcentage estimatif des moteurs susceptibles d'être défectueux qui présentent le défaut;

e) la description du défaut;

f) l'évaluation du risque de pollution correspondant;

g) l'énoncé des mesures à prendre pour corriger le défaut;

h) la description des moyens dont dispose l'entreprise pour communiquer avec le propriétaire actuel de chaque moteur faisant l'objet de l'avis.

(2) L'entreprise présente au ministre, au plus tard soixante jours après avoir donné l'avis de défaut, le rapport initial visé au paragraphe 157(7) de la Loi comportant :

a) les renseignements exigés par le paragraphe (1);

b) le nombre total de moteurs faisant l'objet de l'avis de défaut;

c) la chronologie des principaux événements qui ont permis de découvrir l'existence du défaut;

d) la description des mesures prises pour corriger le défaut;

e) des copies de tous les avis, bulletins et autres circulaires publiés par l'entreprise au sujet du défaut, y compris la description détaillée de la nature du défaut et de l'endroit où il se trouve, accompagnée de schémas et d'autres illustrations au besoin.

(3) A report respecting the defect and its correction shall be submitted to the Minister and shall contain the following information:

- (a) the number, title or other identification assigned by the company to the notice of defect;
- (b) the number of engines in respect of which the notice of defect was given;
- (c) the date that notices of defect were given to the current owners of the affected engines; and
- (d) the total number or percentage of engines repaired, including engines requiring inspection only.

(4) Unless the Minister directs otherwise under subsection 157(8) of the Act, the company shall submit the report to the Minister respecting the defect and its correction not later than 24 months after giving a notice of defect.

COMING INTO FORCE

27. (1) These Regulations, except sections 3 to 5 and 9 to 26, come into force on the day on which they are registered.

(2) Section 3 to 5 and 9 to 26 come into force on January 1, 2005.

SCHEDULE
(subsection 7(1))

NATIONAL EMISSIONS MARK



(3) Un rapport concernant les défauts et les correctifs indiqués et comportant les renseignements suivants est présenté au ministre :

- a) le numéro ou le titre de l'avis de défaut ou toute autre désignation que l'entreprise lui a attribuée;
- b) le nombre de moteurs visés par l'avis de défaut;
- c) la date où l'avis de défaut à été donné aux propriétaires actuels des moteurs;
- d) le nombre total ou la proportion des moteurs réparés, y compris ceux ayant exigé seulement une vérification.

(4) Sauf décision contraire du ministre aux termes du paragraphe 157(8) de la Loi, l'entreprise doit présenter le rapport concernant les défauts et les correctifs au plus tard vingt-quatre mois après avoir donné l'avis de défaut.

ENTRÉE EN VIGUEUR

27. (1) Le présent règlement, sauf les articles 3 à 5 et 9 à 26, entre en vigueur à la date de son enregistrement.

(2) Les articles 3 à 5 et 9 à 26 entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2005.

ANNEXE
(paragraphe 7(1))

MARQUE NATIONALE



REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations* (hereinafter referred to as “the Regulations”) introduce exhaust emission standards for off-road¹ small spark-ignition engines developing no more than 19 kW (25 hp). These engines typically use gasoline fuel but liquefied petroleum gas or natural gas can also be used. Small spark-ignition engines are typically found in lawn and garden machines (hedge trimmers, brush cutters, lawnmowers, garden tractors, snow-blowers, etc.); in light-duty industrial machines (generator sets, welders, pressure washers, etc.); and in light-duty logging machines (chainsaws, log splitters, shredders, etc.).

The Regulations, under Part 7, Division 5 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999), establish Canadian emission standards aligned with those of the United States Environmental Protection Agency (U.S. EPA) rules for small spark-ignition engines. The Regulations will apply to engines of the 2005 and later model year.

The combustion of fuel in such engines contributes to air pollution, resulting in adverse impacts on the environment and on the health of Canadians. The Regulations will help to mitigate these impacts by reducing or controlling emissions of pollutants such as hydrocarbons (HC), oxides of nitrogen (NO_x), carbon monoxide (CO) and certain pollutants listed as “toxic substances” in Schedule 1 of CEPA 1999².

The Regulations apply to persons³ in the business of manufacturing, distributing, or importing for sale in Canada small spark-ignition engines and machines.

Background

Contribution of Small Spark-Ignition Engines to Air Pollution in Canada

The use of small spark-ignition engines results in emissions of air pollutants such as NO_x, CO and volatile organic compounds (VOCs), which are mainly composed of hydrocarbons⁴.

¹ An engine is an off-road engine if it is used in a machine that is: (1) self-propelled or serves the dual purpose of propelling itself and performing another function (e.g., a garden tractor); (2) intended to be propelled while performing its function (e.g., a lawnmower); or (3) designed to be moved from one location to another (e.g., a portable generator). Some specific applications of small spark-ignition engines are not covered by the Regulations.

² Schedule 1 of CEPA 1999 includes the following air pollutants: acetaldehyde, acrolein, benzene, 1,3-butadiene, formaldehyde, nitric oxide, nitrogen dioxide, respirable particulate matter with a diameter of less than 10 micrometers, and certain VOCs identified as precursors to ground-level ozone.

³ Many provisions of Part 7, Division 5 of CEPA 1999 apply to a company, which is defined as a person who is: (1) engaged in the business of manufacturing engines in Canada; (2) engaged in the business of selling engines manufactured in Canada to other persons for the purposes of resale by those persons or; (3) imports engines into Canada for the purpose of sale.

⁴ VOCs include all hydrocarbons, except methane and ethane, and aldehydes. HC includes all hydrocarbons (including methane and ethane), but does not include aldehydes.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé* (ci-après appelé « le règlement ») introduit des normes d'émissions de gaz d'échappement pour les petits moteurs hors route¹ à allumage commandé ne dégageant pas plus de 19 kW (25 hp). Ces moteurs utilisent surtout de l'essence comme carburant, mais du gaz de pétrole liquéfié ou du gaz naturel peuvent aussi les alimenter. Les petits moteurs à allumage commandé se trouvent dans les machines pour pelouse et jardin (taille-haies, débroussailleuses, tondeuses à gazon, tracteurs de jardin, souffleuses à neige, etc.); les machines industrielles de faible puissance (génératrices, machines à souder, nettoyeurs haute pression, etc.); et les machines d'exploitation forestière de faible puissance (scies à chaîne, fendeuses hydrauliques, déchiqueteuses, etc.).

Le règlement, conformément à la partie 7, section 5 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)], établit des normes d'émissions canadiennes qui sont alignées sur les règles que l'Environmental Protection Agency des États-Unis (EPA) a élaborées pour les petits moteurs à allumage commandé. Le règlement s'appliquera à ces moteurs à compter de l'année de modèle 2005.

La combustion du carburant dans les petits moteurs à allumage commandé contribue à la pollution atmosphérique et a, par conséquent, des effets nocifs sur l'environnement et sur la santé des Canadiens. Le règlement contribuera à limiter ces effets en réduisant ou en contrôlant les émissions de polluants tels que les hydrocarbures (HC), les oxydes d'azote (NO_x), le monoxyde de carbone (CO) ainsi que certains polluants inscrits à l'annexe 1 de la LCPE (1999)² comme « substances toxiques ».

Le règlement s'applique aux personnes³ qui fabriquent, distribuent ou importent en vue de les vendre au Canada des petits moteurs à allumage commandé ou des machines munies de ces moteurs.

Contexte

Contribution des petits moteurs à allumage commandé à la pollution atmosphérique au Canada

Les petits moteurs à allumage commandé, lors de leur utilisation, émettent des polluants atmosphériques comme les NO_x, le CO et les composés organiques volatiles (COV), qui sont formés en majeure partie d'hydrocarbures⁴.

¹ Un moteur est appelé hors route si utilisé dans une machine qui est : (1) auto-propulsée ou sert à se propulser tout en remplissant une autre fonction (par ex., tracteur de jardin); (2) conçue pour être propulsée tout en accomplissant sa fonction (par ex., tondeuse à gazon); (3) conçue pour être déplacée d'un site à un autre (par ex., génératrice). Quelques applications spécifiques de petits moteurs à allumage commandé ne sont pas comprises dans le règlement.

² L'annexe 1 de la LCPE (1999) inclut les polluants atmosphériques suivants : acétaldéhyde, acroléine, benzène, 1,3-butadiène, formaldéhyde, l'oxyde d'azote, le dioxyde d'azote, les particules inhalables de 10 microns ou moins et certains COVs précurseurs à la formation d'ozone troposphérique.

³ Plusieurs provisions de la partie 7, section 5, de la LCPE (1999) s'appliquent à une entreprise définie comme étant une personne morale engagée dans : (1) la manufacture de moteurs au Canada; (2) la vente de moteurs fabriqués au Canada à des tiers qui revendent ces moteurs; (3) l'importation de moteurs au Canada dans le but de les revendre.

⁴ Les COV incluent tous les hydrocarbures sauf le méthane, l'éthane et les aldéhydes. Les HC incluent tous les hydrocarbures (y compris le méthane et l'éthane) mais non les aldéhydes.

NO_x and VOCs are involved in a series of complex reactions activated by sunlight that result in the formation of ground-level ozone, a respiratory irritant and a component of smog. Smog is a noxious mixture of air pollutants, primarily ground-level ozone and particulate matter (PM), which can often be seen as a haze in the air, especially over urban centres. Because many small spark-ignition engines power lawn and garden machines used mostly in summertime and in urban areas, they can contribute acutely to smog.

CO is a poisonous gas which inhibits the capacity of the blood to carry oxygen to organs and tissues. The direct health effect of CO exposure can be important in small spark-ignition applications since the operator is typically near the machine during its operation.

Table 1 shows the amount of pollution from small spark-ignition engines and how they contribute to air pollution from off-road⁵ machines and mobile sources⁶.

Table 1 — Small Spark-Ignition Engine Emissions in Canada in 2000

	Emissions (kilotonnes)	Percentage Contribution to Off-road Sources of Emissions	Percentage Contribution to Mobile Sources of Emissions
VOC ^a	58.9	20.7%	8.7%
NO _x	5.4	0.9%	0.4%
CO	842	27.7%	12.6%

^a HC emissions have a mass of 59.3 kilotonnes

Small spark-ignition engines also emit particulate matter with a diameter of less than 10 micrometers (PM₁₀), benzene, 1,3-butadiene, acetaldehyde, acrolein, and formaldehyde. All these compounds, with the exception of PM₁₀, are hydrocarbon species resulting from incomplete fuel combustion. Formaldehyde, acetaldehyde and 1,3-butadiene, in addition to their role with other reactive VOCs in the formation of ground-level ozone have a direct harmful effect on human health.

Emissions from small spark-ignition engines were unregulated while progressively more stringent emission controls were being applied to on-road vehicles. Thus, emissions from off-road sources became an increasingly significant source of pollution.

Health studies report that air pollution contributes to premature deaths and numerous health-related problems, such as cardiovascular ailments and respiratory distress, leading to an increase in the number of emergency room visits and hospital admissions. There is a need to continue taking strong actions to provide a healthier environment. To that end, the Regulations set Canadian

Les NO_x et les COV interviennent dans une série de réactions complexes, activées par le rayonnement solaire, causant la formation d'ozone troposphérique. Celui-ci est un irritant respiratoire et un composant du smog. Le smog est un mélange nocif de polluants atmosphériques, principalement d'ozone troposphérique et de particules (PM), qu'on voit souvent sous forme de brume dans l'air, en particulier au-dessus des centres urbains. Comme de nombreux petits moteurs à allumage commandé propulsent les machines de pelouse et jardin qui sont utilisées surtout en été et dans les régions urbaines, ils peuvent contribuer sérieusement au smog.

Le CO est un gaz toxique qui entrave la capacité du sang à transporter l'oxygène dans les organes et les tissus. Pour les petits moteurs à allumage commandé, l'effet direct d'une exposition au CO sur la santé peut être grave car l'opérateur est généralement proche de la machine qu'il fait fonctionner.

Le tableau 1 montre la quantité de pollution émise par les petits moteurs à allumage commandé et leur contribution à la pollution provenant des machines hors route⁵ et des sources mobiles⁶.

Tableau 1 — Émissions des petits moteurs à allumage commandé au Canada en 2000

	Émissions (kilotonnes)	Contribution en pourcentage des sources d'émissions hors route	Contribution en pourcentage des sources d'émissions mobiles
COV ^a	58,9	20,7 %	8,7 %
NO _x	5,4	0,9 %	0,4 %
CO	842	27,7 %	12,6 %

^a Les émissions de HC ont une masse de 59,3 kilotonnes.

Les petits moteurs à allumage commandé émettent aussi des particules inhalables de moins de 10 microns (PM₁₀), du benzène, du 1,3-butadiène, de l'acétaldéhyde, de l'acroléine et du formaldéhyde. Tous ces composés, à l'exception des PM₁₀, sont des espèces d'hydrocarbures formées en raison de la combustion incomplète du carburant. Le formaldéhyde, l'acétaldéhyde et le 1,3-butadiène, en plus d'avoir des effets nocifs directs sur la santé, jouent, avec les autres COV réactifs, un rôle dans la formation d'ozone troposphérique.

Les émissions des petits moteurs à allumage commandé n'étaient pas réglementées alors que des exigences de plus en plus strictes étaient appliquées au contrôle des émissions de véhicules routiers. Les émissions de sources hors route devenaient progressivement une source de pollution de plus en plus importante.

Des études sur la santé révèlent que la pollution atmosphérique contribue à des décès prématurés et à de nombreux problèmes de santé, tels que les malaises cardiovasculaires et les troubles respiratoires, qui résultent en un accroissement du nombre de visites aux urgences et d'hospitalisations. Le besoin existe de continuer à prendre des mesures vigoureuses pour avoir un environnement

⁵ Off-road sources include small spark-ignition engines; large spark-ignition engines such as those in forklifts; recreational vehicles such as outboard engines, personal watercraft, snowmobiles and off-highway motorcycles; and off-road diesel engines such as those used in agricultural and construction machines.

⁶ Mobile sources include on-road transportation and off-road machines. Mobile sources do not include commercial marine, air and rail transportation, but include some machines used for loading or maintenance activities associated with these modes of transportation.

⁵ Les sources hors-route comprennent : les petits moteurs à allumage commandé; les gros moteurs à allumage commandé (chariots élévateurs à fourche, par exemple); les véhicules récréatifs utilisés sur l'eau et sur terre (moteurs hors-bord, motomarines, motoneiges, motocyclettes tout terrain, etc.); les moteurs diesels hors-route (machinerie agricole et de construction).

⁶ Les sources mobiles comprennent les véhicules routiers et les machines hors-route, mais n'incluent pas le transport par bateau, par train et par avion. Les sources mobiles comprennent cependant certaines machines utilisées pour les opérations de chargement ou d'entretien de ces modes de transport.

emission standards for the first time for a category of off-road engines. Regulations to control emissions from other categories of off-road engines, such as off-road diesel engines, outboard engines and personal watercraft, recreational vehicles, and large spark-ignition engines are also under development.

Small Spark-Ignition Engine Technology

Small spark-ignition engines are either two- or four-stroke. Four-stroke engines have typically been cleaner, quieter and more fuel efficient, but are mechanically more complex, as they use intake and exhaust valves, and are heavier for a given power output. Two-stroke engines have typically emitted more pollutants because they use a mixture of fuel and oil and because their simpler design results in more unburned fuel being exhausted directly into the air.

U.S. emissions standards for small spark-ignition engines have been in place since 1997. Emissions reductions from small-spark ignition engines were first achieved by better engine adjustment without significant design modifications. Engine manufacturers are adopting two basic approaches to reduce emissions further: replace two-stroke with four-stroke engines and incremental improvements to engine design by enhancing fuel-air mixing on two-stroke engines or by moving to overhead valve designs on four-stroke engines. Both approaches are proving to be feasible, and newly-designed two-stroke and four-stroke engines are both expected to meet regulatory standards. The introduction of many of these cleaner engine technologies also results in reduced fuel consumption.

Canadian Market for Small Spark-Ignition Engines and Machines

The vast majority of small spark-ignition engines sold in Canada are imported already assembled in a machine. A number of loose engines are imported for integration into products by Canadian machine manufacturers. More than 400 companies import engines and machines for the purposes of resale in Canada and they are typically Canadian subsidiary distributors of a foreign manufacturer, independent Canadian distributors, or large-scale retailers directly importing machines.

Canada imported \$471 million worth of small spark-ignition engines and machines in 2000. The U.S., the European Union (mainly Sweden and Germany), and Japan respectively supplied 80%, 10%, and 7% of this market. Total imports comprised approximately 327,000 loose engines, 538,000 handheld machines, 362,000 non-handheld lawn and garden machines, and 109,000 non-handheld industrial machines.

The Canadian market represents a small portion of the North American market. For example, the Canadian market for home consumer lawn and garden equipment is estimated to be less than 4% of the value of the U.S. market. Many small spark-ignition products have a duty-free status under the North-America Free Trade Agreement. As a result, most manufacturers,

plus sain. À cette fin, le règlement assujettit pour la première fois un groupe de moteurs hors route à des normes d'émissions canadiennes. Des règlements afin de limiter les émissions d'autres catégories de moteurs hors route tels les moteurs diesel hors route, les moteurs hors-bord et les motomarines, les véhicules récréatifs et les gros moteurs à allumage commandé sont en élaboration.

Technologie des petits moteurs à allumage commandé

Les petits moteurs à allumage commandé sont des moteurs à deux ou à quatre temps. Les moteurs à quatre temps sont généralement moins polluants, moins bruyants et plus économiques en carburant que les moteurs à deux temps, mais ils sont aussi plus complexes sur le plan mécanique, car ils sont munis de soupapes d'admission et d'échappement, et ils sont plus lourds pour une puissance nominale donnée. Les moteurs à deux temps sont d'ordinaire plus polluants, car ils utilisent un mélange de carburant et d'huile et, étant de conception plus simple, ils rejettent directement dans l'atmosphère une plus grande quantité de carburant non consommé.

Aux États-Unis, les normes d'émissions pour les petits moteurs à allumage commandé sont en place depuis 1997. Les premières réductions d'émissions ont été obtenues grâce à une meilleure mise au point des moteurs, sans qu'il soit nécessaire de modifier substantiellement leur conception. Afin de réduire davantage les émissions, les fabricants préconisent maintenant deux approches : le remplacement du moteur à deux temps par le moteur à quatre temps et le perfectionnement progressif de la conception du moteur, par exemple en améliorant le procédé de mélange de l'air avec le carburant dans les moteurs à deux temps, ou en utilisant des soupapes en tête au lieu de soupapes latérales dans les moteurs à quatre temps. Il a été démontré que ces deux approches sont faisables et on prévoit que les moteurs à deux temps et à quatre temps de conception récente satisferont aux normes réglementaires. L'introduction de plusieurs de ces technologies ayant pour objectif de réduire la pollution contribue aussi à réduire la consommation de carburant.

Marché canadien des petits moteurs à allumage commandé

La vaste majorité des petits moteurs à allumage commandé vendus au Canada sont importés déjà assemblée dans des machines. Un certain nombre de moteurs individuels sont importés par des fabricants canadiens de machines. Plus de 400 entreprises importent des moteurs et des machines pour la vente au Canada. Ces entreprises peuvent être soit des distributeurs canadiens subsidiaires d'un fabricant étranger; des distributeurs canadiens indépendants; ou encore des détaillants à grande échelle important des machines directement.

En 2000, le Canada a importé pour 471 millions de dollars de petits moteurs à allumage commandé et de machines munies de ces moteurs. Les États-Unis, l'Union européenne (surtout la Suède et l'Allemagne) et le Japon ont fourni respectivement 80 %, 10 %, et 7 % de ces produits. Les importations totales comprenaient environ 327 000 moteurs individuels, 538 000 machines portatives, 362 000 machines de pelouse et jardin non portatives et 109 000 machines industrielles non portatives.

Le marché canadien représente une petite fraction du marché nord-américain. Par exemple, on estime que le marché canadien de l'équipement de pelouse et jardin destiné à la consommation personnelle constitue moins de 4 % de la valeur du marché américain. De plus, de nombreux produits munis de petits moteurs à allumage commandé sont exempts de droits de douane en vertu

distributors and large-scale retailers prepare their business plans for a single North-American market.

The manufacturing sector in Canada includes one manufacturer of small spark-ignition engines, one major manufacturer of lawn and garden machines and a number of smaller manufacturers of light-duty machines such as pressure washers and log splitters. Most of the Canadian production of engines is exported to the U.S.

Statistics Canada does not disaggregate small spark-ignition engine and machine manufacturing data; consequently, there is limited economic data. It is estimated that 900 to 1,000 persons are directly employed by this sector. Canadians are also employed by distributors of engines and machines.

Policy Framework

As interim measures until the Regulations are implemented, Memoranda of Understanding between Environment Canada, 10 manufacturers of handheld machines and 9 manufacturers of engines used in non-handheld machines were put into place in 1999-2000. These manufacturers produce the majority of engines currently sold in Canada. Under these agreements, these companies voluntarily supply small spark-ignition engines designed to meet the then applicable Phase 1 emissions standards of the EPA⁷.

In the spring of 2000, the Minister of the Environment announced the federal government's integrated clean air strategy and reaffirmed the strategy in February 2001 by announcing that the Government will invest \$120 million in new measures to accelerate action on air quality. A key component is the Federal Agenda on Cleaner Vehicles, Engines and Fuels, published in the *Canada Gazette*, Part I, on February 17, 2001, which sets out a series of measures to be developed and implemented over the next decade⁸. The Regulations are an important element of this Agenda.

The Regulations partly fulfill one of Canada's commitments under the December 2000 Ozone Annex to the *1991 Canada-United States Air Quality Agreement*. Canada is committed to replace the Memoranda of Understanding by "emission regulations under the CEPA 1999 for new non-road engines aligned with the U.S. federal emissions program". Actions under the Ozone Annex will reduce the transboundary flow of ground-level ozone and its precursors with consequent health and environmental benefits in both countries.

In June 2000, the Government of Canada, the provinces and the territories, except Quebec, adopted the Canada-Wide Standards for Particulate Matter and Ozone. These standards set ambient air quality concentration targets for ground-level ozone and fine particulate matter for the year 2010. The Regulations contribute to meeting the ground-level ozone target.

de l'*Accord de libre-échange nord-américain*, de sorte que la plupart des fabricants, distributeurs et détaillants à grande échelle dressent leurs plans d'affaires en fonction d'un marché nord-américain unique.

Au Canada, le secteur manufacturier compte un fabricant de petits moteurs à allumage commandé, un fabricant majeur de machines de pelouse et jardin et quelques petits fabricants de machines de faible puissance telles que les nettoyeurs haute pression et les fendeuses hydrauliques. La majeure partie de la production canadienne de petits moteurs est exportée aux États-Unis.

Statistique Canada ne faisant pas de désagrégation entre les données sur la fabrication des petits moteurs à allumage commandé et des machines actionnées par ceux-ci, il y a peu de données économiques sur ce secteur sauf qu'on estime qu'il emploie directement de 900 à 1 000 personnes. Un nombre de Canadiens travaillent aussi pour les distributeurs de moteurs et machines.

Cadre de politique

À titre de mesures provisoires, en attendant que le règlement entre en vigueur, Environnement Canada, 10 fabricants de machines portatives et 9 fabricants de moteurs utilisés dans des machines non portatives ont conclu des protocoles d'entente en 1999-2000. Ces entreprises produisent la majorité des moteurs présentement vendus au Canada. En vertu de ces protocoles d'entente, ces entreprises fournissent volontairement des petits moteurs à allumage commandé rencontrant les normes d'émissions de l'EPA en place à la signature des protocoles (phase 1)⁷.

Au printemps 2000, le ministre de l'Environnement a présenté la stratégie intégrée pour un air pur du gouvernement fédéral et a confirmé cette stratégie en février 2001 en annonçant que le gouvernement investissait 120 millions de dollars dans de nouvelles mesures visant à accélérer l'action en regard de la qualité de l'air. Une composante clé de cette dernière est le Programme fédéral pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants, qui a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 17 février 2001 et qui comprend une série de mesures devant être élaborées et mises en oeuvres au cours de la prochaine décennie⁸. Le règlement représente un élément important du Programme.

Le règlement réalise en partie un des engagements du Canada en vertu de l'annexe sur l'ozone de l'*Accord Canada-États-Unis sur la qualité de l'air de 1991* signé en décembre 2000. Le Canada s'est engagé à remplacer les protocoles d'entente par « la réglementation des émissions, en vertu de la LCPE (1999), pour les nouveaux moteurs à usage hors route, en s'alignant sur le programme américain fédéral en matière d'émissions ». Les mesures prises en vertu de l'annexe sur l'ozone permettront de réduire le flux transfrontalier d'ozone troposphérique et de ses précurseurs, avec des conséquences bénéfiques pour la santé et l'environnement dans les deux pays.

En juin 2000, le gouvernement du Canada, les provinces et les territoires, sauf le Québec, ont adopté les standards pan canadiens relatifs aux particules et à l'ozone. Ces standards établissent des objectifs pour l'an 2010 concernant la concentration d'ozone troposphérique et les particules fines pour une meilleure qualité d'air ambiant. Le règlement contribuera à la réalisation de l'objectif en matière d'ozone troposphérique.

⁷ Additional details on U.S. emissions standards are found in "The Regulations" section.

⁸ The Notice of Intent can be found at http://www.ec.gc.ca/Ceparegistry/documents/notices/g1-13507_n1.pdf.

⁷ Des détails additionnels sur les normes d'émissions de l'EPA se retrouvent à la sous-section « Cadre de réglementation ».

⁸ L'avis d'intention se retrouve à l'adresse http://www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/documents/notices/g1-13507_n1.pdf.

The Regulations

Until the passage of CEPA 1999, there was no federal authority for controlling emissions from off-road engines. The Regulations establish Canadian emission standards aligned with U.S. EPA rules for small spark-ignition engines as published in Title 40, Part 90 of the *Code of Federal Regulations*⁹ (CFR), including the amendments to Part 90 finalized in September 2002¹⁰.

Phase 1 U.S. standards, applicable to engines manufactured during or after the 1997 model year, were introduced in 1995 while Phase 2 standards, introduced in 1999-2000, are phased-in over the 2001-2007 model years. Phase 2 introduced more stringent standards for HC and NO_x to be met throughout the useful life of an engine.

Companies are responsible for ensuring that their products comply with the Regulations and are required to produce, upon request, evidence of such conformity. Almost all engines are expected to demonstrate compliance with the Regulations through a valid EPA certificate of conformity and concurrent sales in the U.S. Engines that are sold only in Canada will be required to demonstrate compliance according to the procedures set out in the Regulations, which are aligned with the EPA standards.

Technical Emissions Standards

The Regulations apply to off-road engines of model year 2005 and later that use sparkplugs and develop no more than 19 kW (25 hp) of power. The emissions standards are divided into seven classes based on engine displacement and usage in either a hand-held or non-handheld application as shown in Table 2.

Le règlement

Avant l'adoption de la LCPE (1999), aucun pouvoir fédéral ne permettait de réglementer les émissions des moteurs hors route. Le règlement établit des normes d'émissions canadiennes alignées sur les règles de l'EPA pour les petits moteurs à allumage commandé publiées dans la partie 90, titre 40, du *Code of Federal Regulations*⁹ (CFR), et incluent les amendements à la partie 90 adoptés en septembre 2002¹⁰.

Les normes de l'EPA de la phase 1 ont été présentées en 1995 et elles visaient les moteurs fabriqués à partir de l'année de modèle 1997. Les normes de la phase 2, introduites en 1999-2000, sont appliquées graduellement aux années de modèles 2001 à 2007. La phase 2 fixe des niveaux d'émissions de HC et de NO_x plus stricts pour toute la durée de vie utile du moteur.

Il incombe aux entreprises de veiller à ce que leurs produits soient conformes au règlement et de produire sur demande des pièces justificatives de leur conformité. On s'attend à ce que presque tous les moteurs se conforment au règlement grâce à un certificat valide de conformité de l'EPA et à leur vente simultanée aux États-Unis et au Canada. Les moteurs vendus seulement au Canada devront faire preuve de conformité selon les procédures établies dans le règlement, celles-ci étant alignées aux normes de l'EPA.

Normes techniques d'émissions

Le règlement s'applique aux moteurs hors route à partir de l'année de modèle 2005 qui utilisent des bougies d'allumage et qui ne produisent pas plus de 19 kW (25 hp) de puissance. Les normes d'émissions sont regroupées en sept classes divisées selon la cylindrée et le type de moteur (portatif ou non portatif), comme l'illustre le tableau 2.

Table 2 — Small spark-ignition engine classes and exhaust emission standards

Engine class	Engine Type	Engine Displacement (cm ³)	Effective date (model year)	standard HC+NO _x (g/kW-hr)	standard NMHC+NO _x ^c (g/kW-hr)	standard CO (g/kW-hr)
I-A	non-handheld	<66	2005 and later	50 ^a	--	610 ^a
I-B	non-handheld	<100 and ≥66	2005 and later	40 ^a	37 ^a	610 ^a
I	non-handheld	<225 and ≥100	2005 and later (1)	16.1 ^b	--	519 ^b
			2005 and later (2)	16.1 ^a	14.8 ^a	610 ^a
			2007 and later (3)	16.1 ^a	14.8 ^a	610 ^a
II	non-handheld	≥225	2005 and later	12.1 ^a	11.3 ^a	610 ^a
III	Handheld	≥20	2005 and later	50 ^a	--	805 ^a
IV	Handheld	<50 and ≥20	2005 and later	50 ^a	--	805 ^a
V	Handheld	≥50	2005	119 ^a	--	603 ^a
			2006	96 ^a	--	603 ^a
			2007 and later	72 ^a	--	603 ^a

^a Standards apply throughout the engine useful life

^b Standards apply only when the engine is new

^c Some engine classes include a combined non-methane hydrocarbons (NMHC) and NO_x standard that applies only when the engine is fuelled by natural gas

(1) For models already in production at coming into force of the Regulations

(2) For models initially produced after coming into force of the Regulations

(3) For all models

⁹ The U.S. *Code of Federal Regulations* is available at: http://www.access.gpo.gov/nara/cfr/waisidx_02/40cfr90_02.html.

¹⁰ The updated off-road U.S. rules can be found at <http://www.epa.gov/otaq/regs/nonroad/2002/regs.pdf>.

⁹ Le *Code of Federal Regulations* des États-Unis se trouve à l'adresse : http://www.access.gpo.gov/nara/cfr/waisidx_02/40cfr90_02.html.

¹⁰ La version modifiée du règlement américain se trouve à l'adresse: <http://www.epa.gov/otaq/regs/nonroad/2002/regs.pdf>

Tableau 2 : Classes de petits moteurs à allumage commandé et normes d'émissions des gaz d'échappement

Classe de moteur	Type de moteur	Cylindrée (cm ³)	Date en vigueur (année de modèle)	norme HC+NO _x (g/kWh)	norme HCNM+NO _x ^c (g/kWh)	norme CO (g/kWh)
I-A	Non portatif	<66	à partir de 2005	50 ^a	--	610 ^a
I-B	Non portatif	<100 et ≥66	à partir de 2005	40 ^a	37 ^a	610 ^a
I	Non portatif	<225 et ≥100	à partir de 2005 (1)	16,1 ^b	--	519 ^b
			à partir de 2005 (2)	16,1 ^a	14,8 ^a	610 ^a
			à partir de 2007 (3)	16,1 ^a	14,8 ^a	610 ^a
II	Non portatif	≥225	à partir de 2005	12,1 ^a	11,3 ^a	610 ^a
III	Portatif	<20	à partir de 2005	50 ^a	--	805 ^a
IV	Portatif	<50 et ≥20	à partir de 2005	50 ^a	--	805 ^a
V	Portatif	≥50	2005	119 ^a	--	603 ^a
			2006	96 ^a	--	603 ^a
			à partir de 2007	72 ^a	--	603 ^a

^a Les normes s'appliquent pendant toute la durée de vie utile du moteur

^b Les normes s'appliquent uniquement lorsque le moteur est neuf

^c Certaines classes de moteurs utilisent une norme d'émissions combinées d'hydrocarbures non méthaniques (HCNM) et de NO_x qui s'applique seulement lorsque le moteur est alimenté au gaz naturel

(1) Modèles déjà en production à l'entrée en vigueur du règlement

(2) Modèles produits pour la première fois après l'entrée en vigueur du règlement

(3) Tous les modèles

The Regulations establish a maximum level of CO and a combined HC and NO_x emissions for each engine class. As shown in Table 2, these standards are defined as mass of pollutant per unit of engine work expressed in grams per kilowatt-hour (i.e., brake-specific emissions).

The Regulations account for in-use deterioration as an engine must meet the standards throughout its useful life. At the time of engine certification, a manufacturer can select one of three specified useful life duration periods, which range from 50 to 1000 hours depending on the engine class. For example, for a class I engine, the useful life can be 125, 250 or 500 hours. The selection of useful life duration must be supported by technical information. Longer useful lives, which entail a higher manufacturing cost, are typically found in commercial equipment while home consumer products are often designed for shorter useful lives. Class I engines already in production when the Regulations come into force do not have to meet the useful life requirements.

Alternative less stringent emission standards, consistent with those available under the CFR, are available:

- for HC+NO_x levels for engines in machines used exclusively in wintertime, such as ice augers and snow-blowers; These engines are subject to the applicable CO standard.
- for replacement engines which are engines manufactured exclusively to replace an existing engine in a machine for which no current model year engine with physical or performance characteristics necessary for the operation of the machine exists;

Le règlement établit un niveau maximal d'émissions de CO et d'émissions combinées de HC et de NO_x pour chaque classe de moteur. Tel qu'indiqué au tableau 2, ces normes sont définies comme des masses de polluants par unité de puissance utile exprimées en grammes par kilowattheure (c.-à-d., émissions reliées à la puissance au frein).

Le règlement tient aussi compte de la détérioration due à l'usage. Les moteurs doivent satisfaire aux normes pendant toute leur durée de vie utile. Lors de la certification du moteur, le fabricant peut choisir parmi trois durées de vie utile déterminées et varier entre 50 à 1 000 heures, selon la classe du moteur. Par exemple, un moteur de la classe I pourra avoir une durée de vie utile de 125, 250 ou 500 heures. La sélection doit être appuyée par de l'information technique. Les durées de vie utile plus longues qui sont le résultat de fabrication plus coûteuse, caractérisent généralement l'équipement commercial, alors que les produits de consommation personnelle sont souvent conçus pour une durée de vie utile plus courte. Les moteurs de classe I déjà en production lorsque le règlement entrera en vigueur ne sont pas assujettis aux exigences de durée de vie utile.

D'autres normes d'émissions moins strictes, compatibles à celles qui existent en vertu du CFR, existent :

- pour le HC et les NO_x pour les moteurs de machines utilisées exclusivement en hiver, telles que les vilebrequins à glace et les souffleuses à neige. Ces moteurs sont assujettis à la norme de CO applicable.
- pour les moteurs de remplacement qui sont fabriqués exclusivement pour remplacer un moteur existant dans une machine pour laquelle un moteur de modèle de l'année courante ayant les caractéristiques de performance nécessaires pour l'opération de la machine n'existe pas.

- for class III, IV and V when less than 2000 engines of a particular model are sold in total in Canada to accommodate Canada-only niche products. This new provision was introduced following comments raised by manufacturers supplying specialized products used by the forestry industry¹¹.
- pour les moteurs de classe III, IV et V, utilisés seulement au Canada, lorsque moins de 2000 moteurs d'un modèle quelconque est vendu au Canada dans une année. Cette nouvelle disposition a été introduite suite aux commentaires des fabricants qui fournissent des produits spécialisés à l'industrie forestière¹¹.

Other Standards

The Regulations include general provisions concerning the performance of emission control devices and a prohibition on the use of defeat devices. There is also a requirement for closed engine crankcases, except for snow-blowers where a special provision is available. Engines equipped with adjustable parameters must comply with all requirements of the Regulations regardless of how the parameters are adjusted.

Administrative Provisions

The Regulations include administrative provisions necessary to operate and enforce the legislative scheme.

The national emissions mark is required for small spark-ignition engines manufactured in Canada. The Regulations establish the symbol of the national emissions mark and set out the manner of applying for the Minister's authorization to use it. Provisions of the Regulations related to the national emission mark enable companies to apply for authorization to apply the national emission mark well in advance of coming into force of the other provisions of the Regulations.

The Regulations specify the form of the records and evidence of conformity that companies must provide, and the deadlines for their submission if requested by the Minister. These records can include copies of the EPA certificate of conformity and supporting documentation used to obtain this certificate along with evidence demonstrating concurrent sale of engines in Canada and in the U.S. The Department recognizes that companies that import and sell engines do not normally maintain these technical documents in Canada. The Regulations do not oblige companies to maintain these records, but companies are responsible to make them available upon request.

Other administrative provisions specify: (1) the information to be provided when importing engines; (2) the written instructions respecting emission-related maintenance that must be furnished to the first retail purchaser of every engine; (3) the information to be submitted by a company when applying for an exemption pursuant to section 156 of CEPA 1999; (4) the procedure to be followed by a company issuing a notice of defect pursuant to section 157 of CEPA 1999; and (5) the rental rate that the Minister shall pay to a company that makes available a test engine in accordance with section 159 of CEPA 1999.

Alternatives

Voluntary Emissions Standards

The option exists to continue a voluntary program to control emissions by either keeping the current Memoranda of Understanding to supply Phase 1 engines to the Canadian market or by updating these agreements to reflect the implementation of the EPA Phase 2 standards. Given the importance of

¹¹ Additional details on these standards are found in the "Consultation" section.

Autres normes

Le règlement comprend des dispositions générales relatives à l'efficacité des systèmes antipollution et une interdiction d'installer des dispositifs de mise en échec. Il existe aussi une exigence que le carter soit fermé, sauf dans le cas des souffleuses à neige pour lesquelles une disposition particulière s'applique. Les moteurs possédant des paramètres réglables doivent être conformes à toutes les normes prévues dans le règlement, peu importe comment les paramètres sont réglés.

Dispositions administratives

Le règlement comprend des dispositions administratives nécessaires à la gestion et l'application du régime législatif.

La marque nationale est requise pour les petits moteurs à allumage commandé fabriqués au Canada. Le règlement établit le symbole de la marque nationale et décrit la procédure à suivre pour obtenir l'autorisation du ministre d'apposer cette marque. Les dispositions du règlement concernant la marque nationale permettent aux entreprises de faire une demande d'autorisation d'application de la marque bien en avance de la date d'entrée en vigueur des autres dispositions du règlement.

Le règlement prévoit la forme des dossiers et des pièces justificatives de la conformité que les entreprises doivent fournir, ainsi que les délais prévus pour leur présentation, si le ministre en fait la demande. Ces dossiers incluent des copies du certificat de l'EPA, les documents présentés pour appuyer la demande de délivrance de ce certificat et la documentation démontrant qu'un moteur est vendu au Canada et aux États-Unis en même temps. Le ministère est conscient que les entreprises qui importent et vendent des moteurs normalement ne tiennent pas ces dossiers au Canada. Le règlement n'inclut pas l'obligation de tenir les dossiers mais indique seulement que les entreprises sont responsables de les fournir au besoin.

D'autres dispositions administratives prévoient : (1) l'information qui doit être présentée lors de l'importation d'un moteur; (2) les instructions écrites devant être fournies au premier acheteur au détail concernant l'entretien relatif aux émissions pour chaque moteur; (3) les renseignements que doit présenter une entreprise à l'appui d'une demande de dispense de conformité aux normes applicables conformément à l'article 156 de la LCPE (1999); (4) la procédure à suivre par une entreprise qui émet un avis de défaut conformément à l'article 157 de la LCPE (1999); (5) le taux de location que le Ministre paie à une entreprise aux termes de l'article 159 de la LCPE (1999) pour un moteur d'essai.

Solutions envisagées

Normes d'émissions volontaires

On pourrait continuer un programme volontaire pour contrôler les émissions, soit en gardant en place les protocoles d'entente existants pour fournir les moteurs de la phase 1 au marché canadien, ou en modifiant ces ententes de façon à introduire les normes d'émissions de la phase 2 de l'EPA. Compte tenu de

¹¹ Des détails additionnels sur ces normes se retrouvent à la section « Consultations ».

environmental protection, Environment Canada concludes that a regulatory program is preferable to a voluntary emission control program and this is reflected in the authority provided in CEPA 1999 and in the policies announced by the Minister. Regulations provide for a level playing field where engines that do not meet the applicable standards cannot be introduced in the Canadian market. The Memoranda of Understanding were intended as interim measures until regulations could be developed under CEPA 1999.

Regulations with unique Canadian Standards

The option exists for Canada to adopt its own emissions standards. However, as more than 99 percent of small spark-ignition engines currently sold in Canada are certified to the EPA standards, unique Canadian standards would represent an additional burden and would conflict with the trend towards global harmonization of emission standards. The European Union has adopted a directive for emission standards for small spark-ignition engines that are essentially aligned with those of the U.S. EPA¹². Additionally, unique Canadian standards would entail extensive development of testing and certification procedures.

If Canada were to adopt emissions standards more stringent than in the U.S., the cost of engines and machines designed to meet Canadian standards could be expected to increase significantly and product availability would be reduced. On the other hand, adopting emission standards less stringent than the EPA standards would reduce overall environmental benefits for Canada.

Regulations with Averaging, Banking and Trading provisions

The EPA emission program for small spark-ignition engines incorporates an optional averaging, banking and trading program that allows manufacturers to certify engines to a level less stringent than the prescribed standard as long as the increased emissions are offset, on a sales weighted basis, by engines certified better than the standard. Engines certified under the averaging provisions cannot exceed a prescribed maximum level.

Environment Canada has determined that administering a Canadian averaging program for this category of engines would be a major regulatory burden without commensurate environmental benefits. The U.S. averaging program primarily applies to manufacturers that design products, incorporate technology and plan production to meet the averages. The Canadian regulations apply primarily to importers without any control over engine design or production. The burden is created by the requirement for companies to establish their emission credits and to independently manipulate Canadian sales to ensure meeting the required average. While the U.S. averaging program is available to 41 manufacturers and importers of engines, the Canadian regulations would apply to more than 400 importing companies.

¹² The directive can be retrieved at http://europa.eu.int/eur-lex/en/archive/2003/L_03520030211en.html. Member countries of the European Union have until August 2004 to implement these standards nationally.

l'importance de protéger l'environnement, Environnement Canada a conclu qu'un programme réglementaire est préférable à un programme volontaire de contrôle des émissions. Les pouvoirs énoncés dans la LCPE (1999) et les politiques annoncées par le ministre reflètent cette opinion. Le règlement assure un marché équitable où les moteurs qui ne sont pas conformes aux normes applicables ne peuvent être vendus sur le marché canadien. Les protocoles d'entente servaient de mesures intérimaires jusqu'à ce qu'un règlement soit développé dans le cadre de la LCPE (1999).

Règlement comportant des normes canadiennes uniques

Le Canada pourrait établir ses propres normes d'émissions. Cependant, comme plus de 99 pour cent des petits moteurs à allumage commandé présentement vendus au Canada sont certifiés selon les normes de l'EPA, des normes canadiennes uniques représenteraient un fardeau additionnel et viendraient en conflit avec la tendance vers l'harmonisation des normes d'émissions. L'Union européenne a adopté une directive où les normes d'émissions pour les petits moteurs à allumage commandé sont essentiellement alignées avec celles de l'EPA¹². De plus, des normes canadiennes uniques exigeraient l'élaboration de procédures d'essai et de certification.

Si le Canada adoptait des normes d'émissions plus strictes que celles des États-Unis, on devrait s'attendre à ce que le coût des moteurs et des machines conçus pour être conformes aux normes canadiennes augmente considérablement et la disponibilité de ces produits diminue. Par contre, l'adoption de normes d'émissions moins strictes que les normes de l'EPA réduirait les bénéfices environnementaux pour le Canada.

Règlement avec clauses pour le calcul de la moyenne, l'accumulation et l'échange

Les règles de l'EPA pour les petits moteurs à allumage commandé comprennent un programme optionnel de calcul de la moyenne, de l'accumulation et de l'échange de points relatifs d'émission. Ce programme permet aux fabricants de certifier des moteurs au-dessus de la norme prescrite à condition que l'augmentation des émissions soit compensée, sur une base de vente pondérée, par des moteurs certifiés sous la norme. Les émissions des moteurs certifiés en vertu des dispositions relatives au calcul de la moyenne ne peuvent pas dépasser un niveau maximal prescrit.

Environnement Canada a jugé que la gestion d'un programme du calcul de la moyenne pour ce type de moteurs pourrait représenter un lourd fardeau réglementaire sans procurer des avantages environnementaux correspondants. Le programme du calcul de la moyenne américain s'applique avant tout aux fabricants qui conçoivent les moteurs, incorporent la technologie et qui sont en mesure de planifier la production de façon à satisfaire aux exigences du calcul de la moyenne. La réglementation canadienne vise surtout les importateurs qui n'ont aucun contrôle sur la conception et la production des moteurs. Le fardeau viendrait de ce que les entreprises seraient obligées d'établir leurs points d'émission et de manipuler les ventes canadiennes pour s'assurer d'atteindre la moyenne requise. Le programme du calcul de la moyenne des États-Unis est accessible à 41 fabricants et importateurs tandis que la réglementation canadienne s'applique à plus de 400 entreprises.

¹² La directive se trouve à l'adresse : http://europa.eu.int/eur-lex/fr/archive/2003/L_03520030211fr.html. Les pays membres de l'Union européenne ont jusqu'en août 2004 pour introduire ces standards au niveau national.

As the industry tends to consider North America as a single market, it is expected that product offerings and sales mix will be proportionally similar in Canada and the U.S. and therefore overall emission levels from small spark-ignition engines should be similar.

Regulations with Canadian standards aligned with those of the U.S.

Aligning Canadian off-road emission standards with U.S. federal standards enables manufacturers to certify engines only once for both countries. Environment Canada selected this option since the Regulations provide for comparable emission performance on both sides of the border in a cost effective manner and without additional burden on companies and consumers.

Benefits and Costs

Benefits

Emission Reductions and Commensurate Benefits

Environment Canada has estimated the emission reductions accruing over the years 2000 to 2025 as a result of the Regulations using the U.S. EPA Nonroad¹³ model adapted to reflect Canadian parameters.

The forecasts include a “base case” reflecting the continuation of the existing voluntary agreements and a “regulated case” where the penetration rate of cleaner engines is assumed to be the same in Canada as in the U.S. The base case reflects the close integration of the North American market by assuming that Phase 2 engines would still penetrate the Canadian market in the absence of regulations, albeit at a slower rate.

Year 2000 is the starting point for both cases and mass emissions for that year are shown in Table 1. Emissions projections for 2025 are shown in Table 3.

Table 3 — Small Spark-Ignition Engine Emissions in Year 2025

Substance	Base Case Emissions in 2025	Emissions in 2025 with Regulations	Percentage Reduction in 2025 (Regulations vs Base Case)
Criteria Air Contaminants (kilotonnes)			
HC ^a	77.2	41.0	46.9%
NO _x ^a	8.4	6.7	20.1%
CO	1,413	1,403	0.7%
Greenhouse Gas (kilotonnes)			
CO ₂	2,903	2,645	8.9%

Étant donné que l’industrie considère généralement l’Amérique du Nord comme un seul marché, on s’attend à ce que les produits offerts et l’ensemble des ventes soient proportionnellement les mêmes au Canada et aux États-Unis et, par conséquent, à ce que les niveaux d’émissions des petits moteurs à allumage commandé soient équivalents.

Règlement prévoyant des normes canadiennes alignées sur les normes américaines

L’alignement des normes d’émissions canadiennes pour les moteurs hors route avec les normes fédérales américaines permet aux fabricants de certifier leurs moteurs une seule fois pour les deux pays. Environnement Canada a choisi cette option parce que le règlement permet d’obtenir de façon économique une performance comparable en matière d’émissions des deux côtés de la frontière sans fardeau additionnel pour les entreprises et les consommateurs.

Avantages et coûts

Avantages

Réduction des émissions et avantages correspondants

Environnement Canada a estimé les réductions d’émissions résultant du règlement entre 2000 et 2025 à l’aide du modèle Nonroad¹³ de l’EPA adapté pour refléter les caractéristiques du Canada.

Les prévisions comprennent un « scénario de référence » qui suppose la continuation des protocoles d’entente présentement en place et un « scénario réglementé » qui suppose que le taux de pénétration des moteurs moins polluants est le même au Canada et aux États-Unis. On tient compte dans le scénario de référence de la forte intégration du marché nord-américain en présumant que, même sans réglementation, les moteurs de la phase 2 pénétreront le marché canadien, mais à un rythme plus lent.

L’année 2000 constitue le point de départ des deux scénarios et les émissions massiques produites cette année-là figurent au tableau 1. Les projections d’émissions pour 2025 paraissent au tableau 3.

Tableau 3 : Émissions des petits moteurs à allumage commandé en 2025

Polluant	Émissions en 2025 selon le scénario de référence	Émissions en 2025 sous le régime du règlement	Pourcentage des réductions en 2025 (règlement par rapport au scénario de référence)
Principaux contaminants atmosphériques (kilotonnes)			
HC ^a	77,2	41,0	46,9 %
NO _x ^a	8,4	6,7	20,1 %
CO	1 413	1 403	0,7 %
Gaz à effet de serre (kilotonnes)			
CO ₂	2 903	2 645	8,9 %

¹³ The Nonroad code and supporting documentation can be found at <http://www.epa.gov/otaq/nonrdmdl.htm>.

¹³ Le modèle Nonroad et les documents de support se trouvent à l’adresse : <http://www.epa.gov/otaq/nonrdmdl.htm>.

Table 3 — Small Spark-Ignition Engine Emissions in Year 2025 — *Continued*

Substance	Base Case Emissions in 2025	Emissions in 2025 with Regulations	Percentage Reduction in 2025 (Regulations vs Base Case)
Toxic Substances (tonnes)			
acetaldehyde	145	74.6	48.6%
acrolein	32.0	16.5	48.5%
benzene	1291	713	44.7%
1,3-butadiene	261	142	45.8%
formaldehyde	517	268	48.2%
PM ₁₀	3966	3836	3.3%

^a Emissions for HC and NO_x are calculated separately, but the standards apply to their combined values.

By 2025, the Regulations will result in a 44 percent reduction in combined HC+NO_x emissions, compared to the base case. CO emissions will not be reduced significantly compared with the base case since the Regulations maintain essentially the same allowable CO levels as those under the existing Memoranda of Understanding.

Toxic emissions were estimated using emissions factors from a study conducted for Environment Canada by SENES Consultants Limited. Table 3 shows that the Regulations will result in significant reductions of toxic hydrocarbon emissions and a marginal reduction of PM₁₀. The standards for HC will have the effect of reducing toxic emissions although specific limits are not included. PM₁₀ will be reduced through the application of improved emission control technologies.

The reduction in emissions can be translated in terms of health impacts and environmental damages avoided. The Regulations contribute to reduced exposure to ground-level ozone and toxic substances. Estimating the benefits from reducing these pollutants is very difficult. It is impossible to disaggregate health and environmental impacts due to emissions from small spark-ignition engines from the other sources of air pollution. However the reduction of emission of ground-level ozone precursors will be especially beneficial because many of these engines tend to be used in summertime when smog-related health problems are more acute.

Other Benefits

The upgrades in engine technologies needed to meet the standards provide the additional benefit of reducing fuel consumption. As shown in Table 3, the Regulations reduce emissions of carbon dioxide (CO₂), a by-product of fuel combustion linked to the greenhouse effect and climate change, by nearly 9% in comparison to the base case in 2025. Improved fuel efficiency also leads to reductions of fuel costs and refuelling losses because of increased intervals between refuelling.

Tableau 3 : Émissions des petits moteurs à allumage commandé en 2025 (*suite*)

Polluant	Émissions en 2025 selon le scénario de référence	Émissions en 2025 sous le régime du règlement	Pourcentage des réductions en 2025 (règlement par rapport au scénario de référence)
Substances toxiques (tonnes)			
Acétaldéhyde	145	74,6	48,6 %
Acroléine	32,0	16,5	48,5 %
Benzène	1291	713	44,7 %
1,3-butadiène	261	142	45,8 %
formaldéhyde	517	268	48,2 %
PM ₁₀	3 966	3 836	3,3 %

^a Les émissions de HC et NO_x sont calculées séparément, mais la norme s'applique à la somme de ces substances.

En 2025, le règlement a pour effet de réduire de 44 % les émissions combinées de HC et de NO_x, comparativement au scénario de référence. Les émissions de CO ne seront pas réduites de façon substantielle en comparaison avec le scénario de base parce que le règlement maintient essentiellement les mêmes niveaux admissibles de CO que ceux résultant des protocoles d'entente en place présentement.

Les émissions toxiques ont été estimées à l'aide des coefficients d'émissions utilisés par SENES Consultants Limited dans une étude réalisée à l'intention d'Environnement Canada. Le tableau 3 montre que le règlement entraînera une réduction notable des émissions d'hydrocarbures toxiques et une réduction marginale des PM₁₀. Les normes de HC auront pour effet de réduire les émissions d'hydrocarbures toxiques bien qu'il n'y a pas de limite précise pour ces substances. Le PM₁₀ est réduit grâce à l'application de meilleures technologies antipollution.

La réduction des émissions se traduit en une diminution des effets négatifs sur la santé et des dommages à l'environnement. Le règlement contribue à réduire l'exposition à l'ozone troposphérique et aux substances toxiques. Il est très difficile d'estimer les avantages de ces réductions de polluants. Il est impossible de séparer les impacts sur la santé et l'environnement des émissions des petits moteurs à allumage commandé de celles d'autres sources de pollution. Cependant, la réduction des émissions des précurseurs de l'ozone troposphérique sera particulièrement bénéfique, puisque la plupart de ces moteurs sont généralement utilisés durant l'été lorsque les problèmes de santé liés au smog sont les plus aigus.

Autres avantages

Les améliorations aux technologies de moteur requises pour satisfaire aux normes d'émissions produisent le bénéfice additionnel de réduire la consommation de carburant. Comme on le voit dans le tableau 3, en comparaison au scénario de base, le règlement aura permis en 2025 de réduire de près de 9 % les émissions de dioxyde de carbone (CO₂), un sous-produit de la combustion des carburants lié aux gaz à effet de serre et aux changements climatiques. Une amélioration dans l'économie de carburant veut aussi dire une diminution proportionnelle des coûts de carburant et des pertes par évaporation en raison de l'intervalle plus long entre les ravitaillements.

Costs

Since almost all small spark-ignition engines currently supplied to the Canadian market already comply with the EPA standards, additional costs to industry associated with the Regulations are minimal. In fact, incremental costs to engines due to the Regulations are expected to be negligible. For example, the administrative cost of affixing the national emissions mark is estimated to be a few cents per engine.

Incremental costs to Government associated with the development and administration of the Regulations are part of a number of integrated initiatives to reduce emissions from vehicles, engines and fuels totalling \$48.4 million over a four-year period starting in the 2001-2002 fiscal year. It is estimated that about one third of this amount will be spent in support of the Regulations and the other 4 planned off-road regulations. Major cost components include laboratory upgrades to allow for emissions testing of off-road engines, regulatory development and administration, enforcement, and compliance verification activities.

Competitiveness implications

Neither the standards nor the administrative requirements of the Regulations are expected to have a negative impact upon the competitiveness of the small spark-ignition engine and machine industries in Canada. Engine and machine manufacturing industries in Canada should not be adversely affected by the Regulations as they already operate on a North-American basis. There should not be any competitiveness implications for distributors of engines and machines.

Consultation

In April 2000, the Deputy Minister of the Environment wrote to a wide range of stakeholders inviting them to participate in the development of the Federal Agenda on Cleaner Vehicles, Engines and Fuels. In May 2000, Environment Canada convened a stakeholder workshop in Toronto to discuss measures to reduce air pollution from vehicles, engines and fuels. The workshop was attended by 125 representatives from federal, provincial, territorial and municipal governments, environmental and health organizations, the petroleum refining industry, automotive and engine manufacturers, and the alternative fuels sector. Workshop presentations and related written submissions were distributed to all stakeholders in July 2000.

The consultation revealed a broad consensus that Canada's emission standards for off-road engines should be based on alignment with corresponding U.S. federal programs. Commenters identified the integrated nature of the North American economy and the implementation of aggressive national programs for off-road engines by the U.S. EPA as two key elements supporting a policy of alignment with U.S. federal programs as a logical approach for Canada to achieve significant emission reductions in a cost-effective manner. The "*Support Document to the Notice of Intent on the Federal Agenda on Cleaner Vehicles, Engines and Fuels*"¹⁴ contains further background on the issues and summarizes the input provided at the workshop and through written submission.

¹⁴ The document can be obtained at <http://www.ec.gc.ca/transport/publications.htm>.

Coûts

Puisque presque tous les petits moteurs à allumage commandé présentement fournis au marché canadien se conforment déjà aux normes de l'EPA, les coûts additionnels engendrés par le règlement sont minimes. En effet, on s'attend à ce que le règlement ne résulte qu'en un coût différentiel négligeable pour les petits moteurs. Par exemple, les frais administratifs pour apposer la marque nationale sont estimés à quelques cents par moteur.

Le coût différentiel que doit assumer le gouvernement fédéral en rapport avec l'élaboration et l'administration du règlement entre dans le cadre des initiatives intégrées visant à réduire les émissions des véhicules, des moteurs et des carburants et celui-ci se chiffre à 48,4 \$ millions sur une période de quatre ans débutant au cours de l'année fiscale 2001-2002. On estime qu'environ un tiers de cette somme sera affectée au présent règlement ainsi qu'aux quatre autres règlements prévus pour le secteur hors route. Les principaux éléments de ces coûts comprennent la modernisation des laboratoires où l'on effectuera les essais d'émissions des moteurs hors route, ainsi que l'élaboration et l'administration des mesures réglementaires et la vérification de la conformité et l'exécution de la Loi.

Conséquences sur la compétitivité

Ni les normes d'émissions ni les exigences administratives du règlement ne devraient avoir d'effet négatif sur la concurrence dans l'industrie des petits moteurs à allumage commandé et des machines actionnées par ces moteurs au Canada. Les industries manufacturières de ce secteur ne devraient pas être lésées par le règlement puisqu'elles sont déjà exploitées sur une base nord-américaine. Aussi, le règlement ne devrait nullement affecter la compétitivité des distributeurs de moteurs et de machines.

Consultation

En avril 2000, le sous-ministre de l'Environnement a écrit à un vaste éventail d'intervenants pour les inviter à participer à l'élaboration du Programme fédéral pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants. En mai 2000, le ministère a organisé un atelier rassemblant les intervenants à Toronto afin de discuter des mesures à prendre pour réduire la pollution atmosphérique causée par les véhicules, les moteurs et les carburants. L'atelier réunissait 125 représentants des paliers fédéral, provincial, territorial et municipal, des organismes touchant l'environnement et la santé, l'industrie du raffinage du pétrole, les fabricants de voitures et de moteurs et le secteur des carburants de remplacement. En juillet 2000, les présentations de l'atelier et les commentaires écrits reçus par la suite ont été distribués à tous les intervenants.

La consultation a fait ressortir un consensus général : les normes canadiennes d'émissions des moteurs hors route devraient reposer sur l'harmonisation avec les programmes fédéraux américains correspondants. Les intervenants ont reconnu que la nature intégrée de l'industrie nord-américaine et la mise en oeuvre par l'EPA de programmes nationaux rigoureux pour réduire les émissions des moteurs hors route sont deux éléments clefs appuyant une politique d'harmonisation avec les programmes fédéraux américains. Cette harmonisation constitue une démarche logique qui permettra au Canada de parvenir de façon rentable à des réductions considérables des émissions. Le *Document d'appui : Avis d'intention pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants*¹⁴ fournit d'autres renseignements sur les

¹⁴ Ce document peut être obtenu au <http://www.ec.gc.ca/transport/publicationsfr.htm>.

Starting in June 2001, Environment Canada officials met on an informal basis with Canadian manufacturers, importers and distributors of small spark-ignition engines and machines, and major industry associations. These meetings were intended to involve the industry in the development of the Regulations.

In July 2002, Environment Canada released a discussion draft of the proposed Regulations. The discussion draft was accompanied by a note describing four specific regulatory issues: accepting engines certified to European Union emissions standards; Canadian regulatory plans to address proposed EPA amendments to Part 90 of the CFR; special provisions to identify winter engines; and emission averaging provisions¹⁵. Comments received show support for many aspects of the Regulations and for the approach proposed to address the specific issues listed in the discussion document. The main issues raised by stakeholders and the Department's response were summarized in the publication of the proposed Regulations in the *Canada Gazette*, Part I, on March 29, 2003. The complete response to comments document is also available¹⁶.

Comments after *Canada Gazette*, Part I Publication

Pre-publication of the proposed *Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations* in the *Canada Gazette*, Part I, on March 29, 2003, initiated a 60-day public comment period where stakeholders were invited to submit their views on the proposed Regulations. Additionally, an advisory letter explaining aspects of the proposed Regulations that could affect the importation of small spark-ignition engines and machines was mailed to nearly 200 importers and posted to the Environment Canada CEPA Registry¹⁷.

The Department received comments from 4 interested parties. Once again, the comments indicated broad support for the policy of aligning Canada's emission standards with those of the EPA. Many comments supported modifications to the discussion draft document found in the proposed Regulations.

The Outdoor Power Equipment Institute (OPEI) raised concerns regarding Canada-only niche products used by the forestry industry. The Department has concluded that allowing these products to meet alternative exhaust emission standards was the best option to keep these products available in Canada, considering their importance to the forestry sector and their small contribution to national air pollution. The Regulations include less-stringent standards for handheld engines not covered by an EPA certificate when less than 2,000 engines of a given model are sold annually in total in Canada. The alternative standards are consistent with those available under the CFR for engines sold in the U.S.

questions considérées par Environnement Canada et résume les opinions exprimées au cours de l'atelier et dans les mémoires.

Depuis juin 2001, des fonctionnaires d'Environnement Canada ont rencontré de façon informelle les fabricants, les importateurs et les distributeurs canadiens de petits moteurs à allumage commandé et de machines munies de ces moteurs ainsi que des associations importantes de l'industrie. Ces rencontres avaient pour but d'impliquer l'industrie dans l'élaboration du règlement.

En juillet 2002, Environnement Canada a distribué une ébauche du projet de règlement accompagné d'une note dans laquelle quatre points réglementaires particuliers sont décrits : acceptation des moteurs certifiés en conformité des normes d'émissions de l'Union européenne; plans réglementaires canadiens en relation avec les modifications proposées par l'EPA pour la partie 90 du CFR; dispositions particulières pour identifier les moteurs à usage hivernal; dispositions relatives au calcul de la moyenne des émissions¹⁵. Les commentaires reçus appuient plusieurs aspects du règlement et l'approche proposée face aux questions spécifiques identifiées dans le document de travail. Les principaux points soulevés par les intervenants et la réponse du ministère ont été résumés dans le cadre de la publication du projet de règlement dans la *Gazette du Canada* Partie I le 29 mars 2003. Une analyse complète des commentaires est aussi disponible¹⁶.

Commentaires subséquents à la publication dans la *Gazette du Canada* Partie I

La publication préalable du projet de règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé faite dans la *Gazette du Canada* Partie I le 29 mars 2003, a donné lieu à une période de consultations de 60 jours pendant laquelle les intéressés ont été invités à présenter leurs opinions sur le règlement proposé. De plus, une lettre d'avis expliquant comment le projet de règlement affectera l'importation de petits moteurs à allumage commandé et de machines munies de ces moteurs a été envoyée à près de 200 importateurs commerciaux. Elle a aussi été affichée au registre d'Environnement Canada pour la LCPE¹⁷.

Le ministère a reçu des commentaires de la part de quatre intervenants. Encore une fois, les commentaires indiquent un large appui à la politique canadienne d'alignement de ses normes d'émissions à celles de l'EPA. Plusieurs commentaires appuient les modifications au document de travail inclus dans le projet de règlement.

Le Outdoor Power Equipment Institute (OPEI) a soulevé des inquiétudes sur la façon dont le règlement adresse les produits spéciaux utilisés seulement au Canada par l'industrie forestière. Considérant leur importance au secteur forestier et leur petite contribution à la pollution atmosphérique au Canada, le ministère a conclu que la meilleure option pour garder ces produits en disponibilité au Canada était de permettre l'usage de normes alternatives d'émissions. Le règlement contient des normes moins sévères pour les moteurs portatifs qui ne font pas l'objet d'un certificat de l'EPA lorsque le total des ventes au Canada d'un modèle quelconque est de moins de 2,000 moteurs par année. Les normes alternatives sont semblables à celles du CFR qui s'appliquent aux moteurs vendus aux États-Unis.

¹⁵ The Discussion Draft and accompanying document can be obtained at <http://www.ec.gc.ca/CEPARRegistry/default.cfm>.

¹⁶ The document "Reply to Comments Received on the Discussion Draft of the *Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations*" can be retrieved at: <http://www.ec.gc.ca/CEPARRegistry/default.cfm>.

¹⁷ The letter is posted at: <http://www.ec.gc.ca/CEPARRegistry/default.cfm>.

¹⁵ Le document de travail et ses notes d'accompagnement se retrouvent au : <http://www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/default.cfm>.

¹⁶ Le document *Réponse aux commentaires reçus sur le document de travail pour le règlement sur les émissions des petits moteurs hors-route à allumage commandé* se trouve à : <http://www.ec.gc.ca/registreLCPE/default.cfm>.

¹⁷ La lettre est affichée à : <http://www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/default.cfm>.

OPEI also commented that there are instances of engines used for Canadian and U.S. versions of the same machine that have minor variations, unrelated to emissions. This could make it problematic to meet the regulatory requirement of “concurrent sale” in Canada and the U.S. for an engine of a specific model covered by an EPA certificate. The Regulations include a provision clarifying the scope of engines deemed to be “covered by an EPA certificate and sold concurrently in Canada and in the U.S”. An engine sold in Canada that shares all the features (used by the EPA to classify engines into engine families) with an engine in an engine family covered by an EPA certificate and sold in the U.S. in the same model year shall conform to the emission standards referred to in the EPA certificate, instead of standards set out in the Regulations.

Environment Canada plans to release a guidance document to assist companies with the administrative and technical provisions of the regulatory framework.

Moreover, following their pre-publication in the *Canada Gazette*, Part I, technical changes were made to the Regulations. These changes, listed below, are required to better align the Regulations with CFR Part 90 and to facilitate their administration and enforcement:

- exclusion from the Regulations of small spark-ignition engines designed to propel vessels;
- exclusion from the Regulations of engines that are being exported;
- requirement for a label on replacement engines;
- requirement for companies to provide the business number assigned by the Canada Customs and Revenue Agency on importation documentation; and
- requirement for a declaration for engines imported solely for the purposes of exhibition, demonstration, evaluation and testing.

The date of the coming into force of the Regulations was revised to simplify the administrative procedures at implementation. The Regulations come into force on January 1, 2005 while provisions of the Regulations related to the national emission mark remain unchanged and come into force when the Regulations are registered.

Other editorial changes were made for clarification and do not effect the intent of the Regulations.

Compliance and Enforcement

Environment Canada administers a comprehensive program to monitor compliance with emission standards. The program includes:

- authorizing and monitoring use of the national emissions mark;
- reviewing company evidence of conformity;
- registering manufacturers notices of defects affecting emission controls;
- inspection of test engines and their emission-related components; and
- laboratory emissions tests of sample new engines that are representative of products offered for sale in Canada.

L’OPEI a aussi souligné des instances où des moteurs utilisés dans les versions canadiennes et américaines d’une même machine présentent des variations mineures non reliées aux émissions. Ceci pourrait être problématique en rapport à l’exigence de la « vente simultanée » au Canada et aux États-Unis pour un moteur d’un modèle spécifique couvert par un certificat de l’EPA. Le règlement inclut une disposition qui clarifie l’étendue des moteurs réputés être « couverts par un certificat de l’EPA et vendus simultanément au Canada et aux États-Unis ». Un moteur vendu au Canada ayant les mêmes caractéristiques (utilisées par l’EPA pour classer les moteurs en familles de moteurs) qu’un moteur d’une famille de moteurs couverte par un certificat de l’EPA et vendu aux États-Unis dans la même année modèle devra être conforme aux normes d’émissions incluses dans le certificat de l’EPA au lieu des normes établies dans le règlement.

Environnement Canada prévoit publier un document comportant des directives pour appuyer les entreprises dans l’application des dispositions administratives et techniques du cadre réglementaire.

Par ailleurs, suite à sa publication préalable dans la *Gazette du Canada*, Partie I des changements techniques ont été apportés au règlement. Les changements suivants sont requis pour mieux aligner le règlement aux exigences de la partie 90 du CFR et en faciliter sa gestion et son application :

- les petits moteurs à allumage commandé devisés pour la propulsion des bâtiments marins sont exclus du règlement;
- les moteurs pour exportation sont exclus du règlement;
- l’exigence de l’application d’une étiquette sur les moteurs de remplacement;
- des exigences pour l’apposition du numéro d’entreprise assigné par l’Agence des douanes et du revenu du Canada sur les documents d’importation;
- une exigence de déclaration pour les moteurs importés strictement pour les exhibitions, les démonstrations, l’évaluation ou les essais.

La date d’entrée en vigueur du règlement a été modifiée pour simplifier les procédures administratives au moment de sa mise en oeuvre. Le règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2005 tandis que les dispositions relatives à la marque nationale entrent en vigueur dès l’enregistrement du règlement.

D’autres changements éditoriaux ont été effectués pour clarifier le texte et n’affectent pas l’intention du règlement.

Respect et exécution

Environnement Canada administre un programme complet afin de surveiller l’observance des normes d’émissions. Voici quelques-unes des mesures prises dans le cadre du programme :

- autoriser et surveiller l’utilisation de la marque nationale;
- examiner les pièces justificatives de la conformité des entreprises;
- consigner les avis de défaut des fabricants qui ont une incidence sur les émissions;
- inspecter les moteurs d’essais et leurs composantes liées aux émissions; et
- procéder à des essais d’émissions en laboratoire de spécimens de nouveaux moteurs qui sont représentatifs des produits vendus au Canada.

Environment Canada plans to coordinate efforts with the EPA by sharing information to increase program efficiency and effectiveness.

If an engine is found not to comply with the Regulations, the manufacturer or importer is subject to the provisions of CEPA 1999. In this situation, the normal course of events is to perform sufficient engineering assessment to determine if a notice of defect should be issued.

Environment Canada's Compliance and Enforcement Policy¹⁸ will be applied when verifying compliance with the Regulations. This Policy sets out the range of possible responses to alleged violations: warnings, environmental protection compliance orders, ticketing, ministerial orders, injunctions, prosecution and environmental protection alternative measures (which are an alternative to a court prosecution after the laying of charges for a CEPA 1999 violation). In addition, the policy explains when Environment Canada will resort to civil suits by the Crown for cost recovery.

Whenever a possible violation of the Regulations is identified, enforcement officers may carry out inspections, investigations or both. Alleged violations may be identified by Environment Canada's technical personnel, through information transmitted to the Department by the Canada Customs and Revenue Agency or through complaints received from the public. Enforcement activities may also include inspections by enforcement officers at Canada's international borders.

When, following an inspection or an investigation, a CEPA enforcement officer discovers an alleged violation, the officer will choose the appropriate enforcement action based on the following criteria:

- *Nature of the alleged violation*: This includes consideration of the seriousness of the harm or potential harm to the environment, the intent of the alleged violator, whether it is a repeat violation, and whether an attempt has been made to conceal information or otherwise subvert the objectives and requirements of the Act.
- *Effectiveness in achieving the desired result with the alleged violator*: The desired result is compliance with the Act within the shortest possible time and with no further repetition of the violation. Factors to be considered include the violator's history of compliance with the Act, willingness to cooperate with enforcement officers, and evidence of corrective action already taken.
- *Consistency in enforcement*: enforcement officers will consider how similar situations have been handled in determining the measures to be taken to enforce the Act.

Environnement Canada prévoit coordonner ses efforts avec l'EPA en partageant de l'information visant ainsi à augmenter le rendement et l'efficacité du programme.

Lorsqu'un moteur sera jugé non conforme au règlement, le fabricant ou l'importateur tombera sous le coup de la LCPE (1999). Dans ce cas, la procédure habituelle consistera à effectuer un nombre suffisant d'évaluations d'ingénierie pour déterminer si l'entreprise doit publier un avis de défaut.

Environnement Canada appliquera sa Politique d'observation et d'application¹⁸ lorsqu'elle vérifiera la conformité au règlement. La Politique décrit toute une gamme de mesures à prendre en cas d'infractions présumées : avertissements, ordres d'exécution en matière de protection de l'environnement, contraventions, ordres ministériels, injonctions, poursuites pénales et mesures de rechange en matière de protection de l'environnement (lesquelles peuvent remplacer une poursuite pénale, une fois que des accusations ont été portées pour une infraction présumée à la LCPE (1999)). De plus, la politique explique quand Environnement Canada aura recours à des poursuites civiles intentées par la Couronne pour recouvrer ses frais.

Chaque fois qu'une infraction présumée au règlement est décelée, les agents de l'autorité peuvent effectuer des inspections, des enquêtes ou les deux. Certaines infractions présumées peuvent être décelées par le personnel technique d'Environnement Canada, grâce à des renseignements transmis au ministère par l'Agence des douanes et du revenu du Canada, ou à la suite de plaintes émanant du public. Les activités d'application peuvent aussi comprendre des inspections réalisées par les agents de l'autorité aux frontières internationales du pays.

Lorsque, suite à une inspection ou une enquête, un agent de l'autorité arrive à la conclusion qu'il y a eu infraction présumée, l'agent se basera sur les critères suivants pour décider de la mesure à prendre :

- *La nature de l'infraction présumée* : Il convient notamment de déterminer la gravité des dommages réels ou potentiels causés à l'environnement, s'il y a eu action délibérée de la part du contrevenant, s'il s'agit d'une récidive et s'il y a eu tentative de dissimuler de l'information ou de contourner, d'une façon ou d'une autre, les objectifs ou exigences de la Loi.
- *L'efficacité du moyen employé pour obliger le contrevenant à obtempérer* : Le but visé est de faire respecter la Loi dans les meilleurs délais tout en empêchant les récidives. Il sera tenu compte, notamment, du dossier du contrevenant pour l'observation de la Loi, de sa volonté de coopérer avec les agents de l'autorité et de la preuve que des correctifs ont été apportés.
- *La cohérence dans l'application* : Les agents de l'autorité tiendront compte de ce qui a été fait dans des cas semblables pour décider de la mesure à prendre pour appliquer la Loi.

¹⁸ The policy can be found at <http://www.ec.gc.ca/CEPARRegistry/enforcement/CandEpolicy.pdf>.

¹⁸ Ce document se trouve à http://www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/enforcement/CandEpolicy_f.pdf.

Contacts

Ross White
Director
Transportation Systems Branch
Air Pollution Prevention Directorate
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: (819) 953-1120
FAX: (819) 953-7815
E-mail: ross.white@ec.gc.ca

Céline Labossière
Policy Manager
Regulatory and Economic Analysis Branch
Economic and Regulatory Affairs Directorate
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: (819) 997-2377
FAX: (819) 997-2769
E-mail: celine.labossiere@ec.gc.ca

Personnes-ressources

Ross White
Directeur
Direction des systèmes de transport
Direction générale de la prévention de
la pollution atmosphérique
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : (819) 953-1120
TÉLÉCOPIEUR : (819) 953-7815
Courriel : ross.white@ec.gc.ca

Céline Labossière
Gestionnaire de politique
Direction des analyses réglementaires et économiques
Direction générale des affaires économiques et réglementaires
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : (819) 997-2377
TÉLÉCOPIEUR : (819) 997-2769
Courriel : celine.labossiere@ec.gc.ca

Registration
SOR/2003-356 6 November, 2003

BUDGET IMPLEMENTATION ACT, 2000

Order Amending the Schedule to the Budget Implementation Act, 2000 (Bonaparte)

P.C. 2003-1775 6 November, 2003

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 29 of the *Budget Implementation Act, 2000*^a, hereby makes the annexed *Order Amending the Schedule to the Budget Implementation Act, 2000 (Bonaparte)*.

ORDER AMENDING THE SCHEDULE TO THE BUDGET IMPLEMENTATION ACT, 2000 (BONAPARTE)

AMENDMENT

1. The schedule to the *Budget Implementation Act, 2000*¹ is amended by adding the following after item 19:

20. Bonaparte

COMING INTO FORCE

2. 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 *Budget Implementation Act, 2000* allows First Nations listed in the schedule to that Act to impose a GST-type tax on sales of alcoholic beverages, fuel and tobacco on their reserves. Any First Nation interested in imposing a tax pursuant to the *Budget Implementation Act, 2000* is required to enter into a Tax Administration Agreement with Canada under which Canada will administer the First Nation's tax on its behalf. The legislation allows for adding the names of First Nations to the schedule through orders of the Governor in Council.

Alternatives

The name of the Bonaparte, an Indian Band, can be added to the schedule through Order or by amending the *Budget Implementation Act, 2000*. An Order appears more appropriate and expedient as additions to the list are a technical matter and would be required on a regular basis.

Enregistrement
DORS/2003-356 6 novembre 2003

LOI D'EXÉCUTION DU BUDGET DE 2000

Décret modifiant l'annexe de la Loi d'exécution du budget de 2000 (Bonaparte)

C.P. 2003-1775 6 novembre 2003

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 29 de la *Loi d'exécution du budget de 2000*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe de la Loi d'exécution du budget de 2000 (Bonaparte)*, ci-après.

DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE DE LA LOI D'EXÉCUTION DU BUDGET DE 2000 (BONAPARTE)

MODIFICATION

1. L'annexe de la *Loi d'exécution du budget de 2000*¹ est modifiée par adjonction, après l'article 19, de ce qui suit :

20. Bonaparte

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. 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 décret.)

Description

La *Loi d'exécution du budget de 2000* permet aux premières nations dont le nom figure à l'annexe de cette loi d'imposer une taxe à la valeur ajoutée (l'équivalent de la TPS) sur les ventes de boissons alcoolisées, de carburant et de tabac effectuées dans leurs réserves. Les premières nations qui sont disposées à imposer une telle taxe doivent conclure, avec le Canada, un accord d'application en vertu duquel le Canada s'engage à administrer la taxe pour le compte de la première nation. La *Loi d'exécution du budget de 2000* prévoit que le gouverneur en conseil peut, par décret, ajouter le nom de premières nations à l'annexe.

Solutions envisagées

Le nom d'une première nation, tel celui de la bande Bonaparte, peut être ajouté à l'annexe par décret ou par modification de la *Loi d'exécution du budget de 2000*. La voie du décret est préférable dans les circonstances et est plus rapide puisqu'un tel ajout est une modification d'ordre technique qui sera effectué de façon régulière.

^a S.C. 2000, c. 14

¹ S.C. 2000, c. 14

^a L.C. 2000, ch. 14

¹ L.C. 2000, ch. 14

Benefits and Costs

Through the *Budget Implementation Act, 2000*, the federal government has helped interested First Nations achieve a greater degree of self-reliance, accountability and self-government and is doing so in a way that emphasizes tax coordination and cooperation between First Nations and the Government of Canada. The additional costs of adding this First Nations to the schedule are marginal. These taxes are administered by the Canada Customs and Revenue Agency (CCRA), which has already received funding to cover the costs of administering additional First Nations sales tax.

Consultation

The First Nation has asked to be added to the schedule through a Band Council Resolution.

Compliance and Enforcement

The *Budget Implementation Act, 2000* and the *Excise Tax Act* provide the necessary compliance and enforcement mechanisms for these measures.

Contact

Kenneth Ketchum
First Nations' Taxation Section
Department of Finance
140 O'Connor Street
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: (613) 992-5634

Avantages et coûts

Par la *Loi d'exécution du budget de 2000*, le gouvernement fédéral a permis aux premières nations intéressées de parvenir à un plus haut degré d'autodéveloppement, de responsabilité et d'autonomie gouvernementale dans un contexte qui favorise la coordination et la coopération fiscales entre les premières nations et le gouvernement du Canada. L'augmentation des coûts rattachés à l'ajout à l'annexe du nom de premières nations est marginale. Les taxes en question sont administrées par l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC), qui a déjà reçu les fonds nécessaires pour couvrir les coûts liés à l'application d'autres taxes de vente de premières nations.

Consultations

La première nation impliquée a demandé que son nom soit ajouté à l'annexe au moyen d'une résolution de son conseil de bande.

Respect et exécution

Les modalités nécessaires sont prévues par la *Loi d'exécution du budget de 2000* et la *Loi sur la taxe d'accise*.

Personne-ressource

Kenneth Ketchum
Section de la fiscalité des Premières Nations
Ministère des Finances
140, rue O'Connor
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : (613) 992-5634

Registration
SOR/2003-357 6 November, 2003

Enregistrement
DORS/2003-357 6 novembre 2003

CUSTOMS TARIFF

TARIF DES DOUANES

Fruit and Vegetable Remission Order, 2003

Décret de remise sur les fruits et légumes 2003

P.C. 2003-1777 6 November, 2003

C.P. 2003-1777 6 novembre 2003

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 *Fruit and Vegetable Remission Order, 2003*.

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 sur les fruits et légumes 2003*, ci-après.

FRUIT AND VEGETABLE REMISSION ORDER, 2003

DÉCRET DE REMISE SUR LES FRUITS ET LÉGUMES 2003

REMISSION

REMISE

1. Subject to section 2, remission is hereby granted of the customs duties paid or payable under the *Customs Tariff* by or on behalf of the company listed in Column I of an item of the attached schedule up to the amount listed in Column IV, in respect of the product listed in Column II, if the product was imported for processing during the year listed in Column III.

1. Sous réserve de l'article 2, la remise est par la présente accordée des droits de douane payés ou payables, en vertu du *Tarif des douanes*, par la société énumérée à la colonne I de l'annexe ci-jointe ou pour son compte à l'égard d'un article, à concurrence du montant inscrit à la colonne IV, relativement au produit indiqué à la colonne II, si ce produit a été importé à des fins de transformation durant l'année indiquée à la colonne III.

CONDITION

CONDITION

2. The remission is granted on the condition that a claim for remission is made to the Minister of National Revenue no later than December 31, 2005.

2. La remise est accordée à la condition qu'une demande de remise soit présentée au ministre du Revenu national au plus tard le 31 décembre 2005.

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

3. Le présent décret entre en vigueur à la date de son enregistrement.

SCHEDULE

ANNEXE

Column I	Column II	Column III	Column IV
Company	Product	Year	Amount
1. Kraft Canada Inc.	Canned Diced Peaches	2001	\$145,568.59
	Canned Diced Peaches	2002	\$ 59,859.17
	Canned Halved Cherries	2001	\$110,458.81
	Canned Halved Cherries	2002	\$124,546.21
2. Family Tradition Foods Inc.	Whole Yellow Beans	2001	\$ 14,350.08
	Whole Yellow Beans	2002	\$ 19,553.34
	Whole Green Beans	2001	\$ 17,152.78
	Whole Green Beans	2002	\$ 37,423.89

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Société	Produit	Année	Montant
1. Kraft Canada Inc.	Pêches en cubes en conserve	2001	145 568,59 \$
	Pêches en cubes en conserve	2002	59 859,17 \$
	Cerises en moitiés en conserve	2001	110 458,81 \$
	Cerises en moitiés en conserve	2002	124 546,21 \$
2. Family Tradition Foods Inc.	Haricots jaunes entiers	2001	14 350,08 \$
	Haricots jaunes entiers	2002	19 553,34 \$
	Haricots verts entiers	2001	17 152,78 \$
	Haricots verts entiers	2002	37 423,89 \$

^a S.C. 1997, c. 36

^a L.C. 1997, ch. 36

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Order.)

Description

Two food processors, Kraft Canada Inc. and Family Tradition Foods Inc., have requested the remission of duties on 2001 and 2002 imports of canned diced peaches (from Greece), canned halved cherries (from Italy) and whole yellow and green beans (from Belgium). All products were imported due to domestic crop conditions that limited the availability of fruits and vegetables for further processing. This Order remits the duties paid or payable on these products imported during these years.

In times of such shortages, the Government has traditionally remitted the customs duties on imported fruits and vegetables for further processing, when requests for such action are supported by Canadian growers.

Alternatives

No alternatives were considered. An Order in Council pursuant to the authority in the *Customs Tariff* that is used to remit duties is the appropriate method of providing tariff relief.

Benefits and Costs

Remission of duties offsets the additional costs of importing and assists the processors in maintaining their market share and production capacity.

This Order remits \$528,912.87 in customs duties.

Consultation

The Canadian Horticultural Council, the Food Processors of Canada and the Department of Agriculture and Agri-Food Canada support the proposed remission of duties.

Compliance and Enforcement

As this is a tariff relief measure, compliance is not an issue. The Canada Customs and Revenue Agency will administer the provisions of this Order in the normal course of its administration of customs and tariff-related legislation.

Contact

Patrick Hines
International Trade Policy Division
Department of Finance
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: (613) 992-2518

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

(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)

Description

Deux entreprises de transformation des aliments, Kraft Canada Inc. et Family Tradition Foods Inc., ont demandé la remise des droits de douane relativement à l'importation, en 2001 et en 2002, de pêches en cubes en conserve (de Grèce), de cerises en moitiés en conserve (d'Italie) et de haricots jaunes et verts entiers (de Belgique). Ces produits ont tous été importés en raison de conditions de récolte au pays qui ont eu pour effet de limiter la quantité de fruits et de légumes disponibles aux fins de transformation ultérieure. Le présent décret prévoit la remise des droits payés ou payables sur ces produits importés au cours des années en question.

En période de pénurie semblable, le gouvernement a traditionnellement accordé la remise des droits de douane sur les fruits et les légumes importés aux fins de transformation ultérieure lorsque les producteurs canadiens appuient la demande de remise.

Solutions envisagées

Aucune autre solution n'a été envisagée. Il convient que l'allégement tarifaire prenne la forme d'un décret de remise des droits de douane en vertu du *Tarif des douanes*.

Avantages et coûts

La remise des droits de douane compense le coût additionnel des importations et aide les entreprises de transformation à conserver leur part de marché et leur capacité de production.

Les droits de douane remis en vertu du présent décret totalisent 528 912,87 \$.

Consultations

Le Conseil canadien de l'horticulture, les Fabricants de produits alimentaires du Canada et le ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire appuient la remise proposée des droits.

Respect et exécution

Comme il s'agit d'une mesure d'allégement tarifaire, son respect ne pose pas de problème. L'Agence des douanes et du revenu du Canada veillera à la mise en oeuvre du décret dans le cadre de l'application de la législation douanière et tarifaire.

Personne-ressource

Patrick Hines
Division de la politique commerciale internationale
Ministère des Finances
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : (613) 992-2518

Registration
SOR/2003-358 6 November, 2003

PROCEEDS OF CRIME (MONEY LAUNDERING) AND
TERRORIST FINANCING ACT

**Regulations Amending Certain Regulations Made
under the Proceeds of Crime (Money Laundering)
and Terrorist Financing Act**

P.C. 2003-1778 6 November, 2003

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 73^a of the *Proceeds of Crime (Money Laundering) and Terrorist Financing Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending Certain Regulations Made under the Proceeds of Crime (Money Laundering) and Terrorist Financing Act*.

**REGULATIONS AMENDING CERTAIN REGULATIONS
MADE UNDER THE PROCEEDS OF CRIME (MONEY
LAUNDERING) AND TERRORIST FINANCING ACT**

PROCEEDS OF CRIME (MONEY LAUNDERING) AND TERRORIST
FINANCING SUSPICIOUS TRANSACTION REPORTING REGULATIONS

1. Subsection 1(1) of the *Proceeds of Crime (Money Laundering) and Terrorist Financing Suspicious Transaction Reporting Regulations*¹ is replaced by the following:

1. (1) For the purposes of the Act and in these Regulations, “casino” means a person or entity that is licensed, registered, permitted or otherwise authorized to do business under any of paragraphs 207(1)(a) to (g) of the *Criminal Code* and that conducts its business activities in a permanent establishment

(a) that the person or entity holds out to be a casino and in which roulette or card games are carried on; or

(b) where there is a slot machine, which, for the purposes of this definition, does not include a video lottery terminal.

It does not include a person or entity that is a registered charity as defined in subsection 248(1) of the *Income Tax Act* and is licensed, registered, permitted or otherwise authorized to carry on business temporarily for charitable purposes, if the business is carried out in the establishment of the casino for not more than two consecutive days at a time under the supervision of the casino.

Enregistrement
DORS/2003-358 6 novembre 2003

LOI SUR LES RECYCLAGES DES PRODUITS DE LA
CRIMINALITÉ ET LE FINANCEMENT DES ACTIVITÉS
TERRORISTES

**Règlement modifiant certains règlements pris en
vertu de la Loi sur le recyclage des produits de la
criminalité et le financement des activités
terroristes**

C.P. 2003-1778 6 novembre 2003

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 73^a de la *Loi sur le recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur le recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT CERTAINS RÈGLEMENTS
PRIS EN VERTU DE LA LOI SUR LE RECYCLAGE DES
PRODUITS DE LA CRIMINALITÉ ET LE
FINANCEMENT DES ACTIVITÉS TERRORISTES**

RÈGLEMENT SUR LA DÉCLARATION DES OPÉRATIONS DOUTEUSES —
RECYCLAGE DES PRODUITS DE LA CRIMINALITÉ ET FINANCEMENT
DES ACTIVITÉS TERRORISTES

1. Le paragraphe 1(1) du *Règlement sur la déclaration des opérations douteuses — recyclage des produits de la criminalité et financement des activités terroristes*¹ est remplacé par ce qui suit :

1. (1) Pour l'application de la Loi et du présent règlement, « casino » s'entend d'une personne ou entité autorisée, par licence, permis ou enregistrement, ou autrement, à exercer une activité régie par l'un ou l'autre des alinéas 207(1)a) à g) du *Code criminel* et qui exerce cette activité dans un établissement permanent, selon le cas :

a) qu'elle présente comme étant un casino et où l'on peut jouer à la roulette ou à des jeux de cartes;

b) où se trouve une machine à sous autre qu'un appareil de loterie vidéo.

La présente définition ne vise pas la personne ou l'entité qui est un organisme de bienfaisance enregistré au sens du paragraphe 248(1) de la *Loi de l'impôt sur le revenu* et qui est autorisée, par licence, permis ou enregistrement, ou autrement, à exercer temporairement une activité à des fins caritatives, si l'activité se déroule dans l'établissement d'un casino pendant au plus deux jours consécutifs à la fois, sous la surveillance du casino.

^a S.C. 2001, c. 41, s. 73

^b S.C. 2000, c. 17; 2001, c. 41, s. 48

¹ SOR/2001-317; SOR/2002-185

^a L.C. 2001, ch. 41, art. 73

^b L.C. 2000, ch. 17; 2001, ch. 41, art. 48

¹ DORS/2001-317; DORS/2002-185

2. The Regulations are amended by adding the following after section 1:

1.1 For the purposes of paragraph 5(i) of the Act, any business, temporarily conducted for charitable purposes in the establishment of a casino by a registered charity carried on for not more than two consecutive days at a time under the supervision of the casino, is considered to be an activity conducted by the supervising casino.

3. Subparagraph 13(a)(vi) of the Regulations is replaced by the following:

(vi) if the client, importer or exporter is a corporation, the date and jurisdiction of its incorporation and its incorporation number, and

PROCEEDS OF CRIME (MONEY LAUNDERING) AND TERRORIST FINANCING REGULATIONS

4. (1) Subsection 1(1) of the *Proceeds of Crime (Money Laundering) and Terrorist Financing Regulations*² is replaced by the following:

1. (1) For the purposes of the Act and in these Regulations, “casino” means a person or entity that is licensed, registered, permitted or otherwise authorized to do business under any of paragraphs 207(1)(a) to (g) of the *Criminal Code* and that conducts its business activities in a permanent establishment

- (a) that the person or entity holds out to be a casino and in which roulette or card games are carried on; or
- (b) where there is a slot machine, which, for the purposes of this definition, does not include a video lottery terminal.

It does not include a person or entity that is a registered charity as defined in subsection 248(1) of the *Income Tax Act* and is licensed, registered, permitted or otherwise authorized to carry on business temporarily for charitable purposes, if the business is carried out in the establishment of the casino for not more than two consecutive days at a time under the supervision of the casino.

(2) The definition “electronic funds transfer” in subsection 1(2) of the Regulations is replaced by the following:

“electronic funds transfer” means the transmission — through any electronic, magnetic or optical device, telephone instrument or computer — of instructions for the transfer of funds, other than the transfer of funds within Canada. In the case of SWIFT messages, only SWIFT MT 100 and SWIFT MT 103 messages are included. (*télévirement*)

(3) Paragraph (b) of the definition “large cash transaction record” in subsection 1(2) of the Regulations is replaced by the following:

(b) the date of the transaction;

(4) The definition “securities dealer” in subsection 1(2) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

“securities dealer” means a person or entity that is authorized under provincial legislation to engage in the business of dealing in securities or to provide portfolio management or investment counselling services. (*courtier en valeurs mobilières*)

² SOR/2002-184

2. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 1, de ce qui suit :

1.1 Pour l'application de l'alinéa 5i) de la Loi, toute activité exercée temporairement dans l'établissement d'un casino par un organisme de bienfaisance à des fins caritatives pendant au plus deux jours consécutifs à la fois, sous la surveillance du casino, est présumée exercée par le casino surveillant l'activité.

3. Le sous-alinéa 13a)(vi) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(vi) si le client, l'importateur ou l'exportateur est une personne morale, son numéro de constitution, la date de celle-ci et l'autorité législative compétente,

RÈGLEMENT SUR LE RECYCLAGE DES PRODUITS DE LA CRIMINALITÉ ET LE FINANCEMENT DES ACTIVITÉS TERRORISTES

4. (1) Le paragraphe 1(1) du *Règlement sur le recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes*² est remplacé par ce qui suit :

1. (1) Pour l'application de la Loi et du présent règlement, « casino » s'entend d'une personne ou entité autorisée, par licence, permis ou enregistrement, ou autrement, à exercer une activité régie par l'un ou l'autre des alinéas 207(1)a) à g) du *Code criminel* et qui exerce cette activité dans un établissement permanent, selon le cas :

- a) qu'elle présente comme étant un casino et où l'on peut jouer à la roulette ou à des jeux de cartes;
- b) où se trouve une machine à sous autre qu'un appareil de loterie vidéo.

La présente définition ne vise pas la personne ou l'entité qui est un organisme de bienfaisance enregistré au sens du paragraphe 248(1) de la *Loi de l'impôt sur le revenu* et qui est autorisée, par licence, permis ou enregistrement, ou autrement, à exercer temporairement une activité à des fins caritatives, si l'activité se déroule dans l'établissement d'un casino pendant au plus deux jours consécutifs à la fois, sous la surveillance du casino.

(2) La définition de « télévirement », au paragraphe 1(2) du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

« télévirement » Transmission — par voie électronique, magnétique ou optique ou au moyen d'un appareil téléphonique ou d'un ordinateur — d'instructions pour un transfert de fonds, à l'exclusion du transfert de fonds à l'intérieur du Canada. Dans le cas des messages SWIFT, seuls les messages SWIFT MT 100 et MT 103 sont visés par la présente définition. (*electronic funds transfer*)

(3) L'alinéa b) de la définition de « relevé d'opération importante en espèces », au paragraphe 1(2) du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

b) la date de l'opération;

(4) La définition de « securities dealer », au paragraphe 1(2) de la version anglaise du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

“securities dealer” means a person or entity that is authorized under provincial legislation to engage in the business of dealing in securities or to provide portfolio management or investment counselling services. (*courtier en valeurs mobilières*)

² DORS/2002-184

(5) Subsection 1(2) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

- “annuity” has the same meaning as in subsection 248(1) of the *Income Tax Act*. (*rente*)
- “deferred profit sharing plan” has the same meaning as in subsection 248(1) of the *Income Tax Act*. (*régime de participation différée aux bénéficiaires*)
- “employees profit sharing plan” has the same meaning as in subsection 248(1) of the *Income Tax Act*. (*régime de participation des employés aux bénéficiaires*)
- “registered pension plan” has the same meaning as in subsection 248(1) of the *Income Tax Act*. (*régime de pension agréé*)
- “registered retirement income fund” has the same meaning as in subsection 248(1) of the *Income Tax Act*. (*fonds enregistré de revenu de retraite*)

5. (1) Subsection 12(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) Paragraph (1)(b) applies in respect of a financial entity that orders a person or entity to which subsection (1), 24(1) or 28(1) applies to send an electronic funds transfer out of Canada, at the request of a client, unless it provides that person or entity with the name and address of that client.

(2) Subsection 12(5) of the Regulations is repealed.

6. Subparagraph 23(1)(a)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

(ii) sets out the account number, where that person’s identity was ascertained pursuant to subparagraph 64(1)(c)(ii);

7. (1) Paragraphs 24(1)(b) and (c) of the Regulations are replaced by the following:

- (b) the sending out of Canada, at the request of a client, of an electronic funds transfer of \$10,000 or more in the course of a single transaction, together with the information referred to in Schedule 2 or 5, as the case may be; and
- (c) the receipt from outside Canada of an electronic funds transfer, sent at the request of a client, of \$10,000 or more in the course of a single transaction, together with the information referred to in Schedule 3 or 6, as the case may be.

(2) Subsection 24(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) Paragraph (1)(b) applies in respect of a person or entity engaged in the business of foreign exchange dealing that orders a person or entity to which subsection (1), 12(1) or 28(1) applies to send an electronic funds transfer out of Canada, at the request of a client, unless it provides that person or entity with the name and address of that client.

8. (1) Paragraphs 28(1)(b) and (c) of the Regulations are replaced by the following:

- (b) the sending out of Canada, at the request of a client, of an electronic funds transfer of \$10,000 or more in the course of a single transaction, together with the information referred to in Schedule 2 or 5, as the case may be; and
- (c) the receipt from outside Canada of an electronic funds transfer, sent at the request of a client, of \$10,000 or more in the course of a single transaction, together with the information referred to in Schedule 3 or 6, as the case may be.

(5) Le paragraphe 1(2) du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

- « fonds enregistré de revenu de retraite » S’entend au sens du paragraphe 248(1) de la *Loi de l’impôt sur le revenu*. (*registered retirement income fund*)
- « régime de participation des employés aux bénéficiaires » S’entend au sens du paragraphe 248(1) de la *Loi de l’impôt sur le revenu*. (*employees profit sharing plan*)
- « régime de participation différée aux bénéficiaires » S’entend au sens du paragraphe 248(1) de la *Loi de l’impôt sur le revenu*. (*deferred profit sharing plan*)
- « régime de pension agréé » S’entend au sens du paragraphe 248(1) de la *Loi de l’impôt sur le revenu*. (*registered pension plan*)
- « rente » S’entend au sens du paragraphe 248(1) de la *Loi de l’impôt sur le revenu*. (*annuity*)

5. (1) Le paragraphe 12(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) L’alinéa (1)b) s’applique à l’entité financière qui ordonne à une personne ou une entité visées aux paragraphes (1), 24(1) ou 28(1) d’effectuer un télévirement à l’étranger, à la demande d’un client, sauf si elle fournit à celles-ci les nom et adresse du client.

(2) Le paragraphe 12(5) du même règlement est abrogé.

6. Le sous-alinéa 23(1)a)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) le numéro de compte, si l’identité de la personne a été vérifiée conformément au sous-alinéa 64(1)c)(ii);

7. (1) Les alinéas 24(1)b) et c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- b) déclarer au Centre le télévirement à l’étranger, à la demande d’un client, de 10 000 \$ ou plus au cours d’une seule opération et joindre à la déclaration les renseignements prévus aux annexes 2 ou 5, selon le cas;
- c) déclarer au Centre le télévirement de l’étranger, à la demande d’un client, de 10 000 \$ ou plus au cours d’une seule opération et joindre à la déclaration les renseignements prévus aux annexes 3 ou 6, selon le cas.

(2) Le paragraphe 24(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) L’alinéa (1)b) s’applique à la personne ou l’entité qui ordonne à une personne ou une entité visées aux paragraphes (1), 12(1) ou 28(1) d’effectuer un télévirement à l’étranger, à la demande d’un client, sauf si elle fournit à celles-ci les nom et adresse du client.

8. (1) Les alinéas 28(1)b) et c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- b) déclarer au Centre le télévirement à l’étranger, à la demande d’un client, de 10 000 \$ ou plus au cours d’une seule opération et joindre à la déclaration les renseignements prévus aux annexes 2 ou 5, selon le cas;
- c) déclarer au Centre le télévirement de l’étranger, à la demande d’un client, de 10 000 \$ ou plus au cours d’une seule opération et joindre à la déclaration les renseignements prévus aux annexes 3 ou 6, selon le cas.

(2) Subsection 28(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) Paragraph (1)(b) applies in respect of a money services business that orders a person or entity to which subsection (1), 12(1) or 24(1) applies to send an electronic funds transfer out of Canada, at the request of a client, unless it provides that person or entity with the name and address of that client.

9. The Regulations are amended by adding the following after section 42:

42.1 Any transaction described in section 40, 41 or 42 that occurs in the course of the business, temporarily conducted for charitable purposes in the establishment of a casino by a registered charity carried on for not more than two consecutive days at a time under the supervision of the casino, shall be reported by the supervising casino.

10. (1) Paragraphs 50(1)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:

(a) subject to subsection (2), the client is a corporation that carries on that business as an establishment described in sector 22, 44 (excluding codes 4411, 4412 and 44831) or 45 (excluding code 45392), or code 481, 482, 485 (excluding code 4853), 51322, 51331, 61121 or 61131 of the *North American Industry Classification System* as that sector or code read on January 31, 2003;

(b) the client has had

- (i) for the entire preceding 24-month period, an account in respect of that business with that financial entity, or
- (ii) an account in respect of that business with a financial entity other than the one referred to in subparagraph (i), for a continuous period of 24 months ending immediately before the client opened an account with that financial entity;

(2) Paragraph 50(3)(c) of the Regulations is replaced by the following:

(c) the client's incorporation number.

11. Section 52 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

(3) Despite subsection (1), for the application of section 3, the requirement to report information set out in Schedules 1 to 6 does not apply to a person or entity in respect of information set out in an item of any of those Schedules that is marked with an asterisk if, after taking reasonable measures to do so, the person or entity is unable to obtain the information.

(4) For greater certainty, Schedules 2 and 3 apply only to SWIFT members sending or receiving SWIFT messages.

12. Section 53 of the Regulations is replaced by the following:

53. Subject to subsection 63(1), every person or entity that is required to keep and retain a large cash transaction record under these Regulations shall ascertain, in accordance with paragraph 64(1)(d), the identity of every individual with whom the person or entity conducts a transaction in respect of which that record must be kept, other than a deposit to a business account or by means of an automated banking machine.

13. Paragraphs 54(1)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:

(2) Le paragraphe 28(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) L'alinéa (1)b) s'applique à l'entreprise de transfert de fonds ou de vente de titres négociables qui ordonne à une personne ou une entité visées aux paragraphes (1), 12(1) ou 24(1) d'effectuer un télévirement à l'étranger, à la demande d'un client, sauf si elle fournit à celles-ci les nom et adresse du client.

9. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 42, de ce qui suit :

42.1 Les opérations prévues aux articles 40, 41 et 42 qui se produisent pendant une activité exercée temporairement, dans l'établissement d'un casino, par un organisme de bienfaisance à des fins caritatives pendant au plus deux jours consécutifs à la fois, sous la surveillance du casino, sont déclarées par le casino surveillant l'activité.

10. (1) Les alinéas 50(1)a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) sous réserve du paragraphe (2), le client est une personne morale qui exploite son entreprise en tant qu'établissement visé aux secteurs 22, 44 (sauf les codes 4411, 4412 et 44831) ou 45 (sauf le code 45392), ou aux codes 481, 482, 485 (sauf le code 4853), 51322, 51331, 61121 ou 61131 du *Système de classification des industries de l'Amérique du Nord*, dans leur version au 31 janvier 2003;

b) le client :

- (i) soit a eu, de façon continue à l'égard de son entreprise, un compte auprès de l'entité financière pendant la période de vingt-quatre mois précédant l'opération,
- (ii) soit a eu à l'égard de son entreprise un compte, auprès d'une entité financière autre que celle visée au sous-alinéa (i), pendant une période continue de vingt-quatre mois se terminant au moment où le client a ouvert un compte auprès de l'entité financière;

(2) L'alinéa 50(3)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) le numéro de constitution.

11. L'article 52 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(3) Malgré le paragraphe (1), pour l'application de l'article 3, il peut être passé outre à l'obligation de fournir tout renseignement figurant à un article des annexes 1 à 6 marqué d'un astérisque si, malgré des mesures raisonnables, la personne ou l'entité en cause est dans l'impossibilité de l'obtenir.

(4) Il est entendu que les annexes 2 et 3 ne s'appliquent qu'aux membres de SWIFT qui envoient ou reçoivent des messages SWIFT.

12. L'article 53 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

53. Sous réserve du paragraphe 63(1), toute personne ou entité qui doit tenir un relevé d'opération importante en espèces aux termes du présent règlement doit, conformément à l'alinéa 64(1)d), vérifier l'identité de tout individu qui effectue avec elle une opération pour laquelle ce relevé est exigé, sauf s'il s'agit d'un dépôt porté au crédit d'un compte d'affaires ou d'un dépôt fait par guichet automatique.

13. Les alinéas 54(1)a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(a) in accordance with paragraph 64(1)(a), ascertain the identity of every person who signs a signature card in respect of an account that the financial entity opens, except in the case of a business account the signature card of which is signed by more than three persons authorized to act with respect to the account, if the financial entity has ascertained the identity of at least three of those persons;

(b) in accordance with paragraph 64(1)(a), ascertain the identity of every person who requests an electronic funds transfer of \$3,000 or more, unless the person has signed a signature card in respect of an account held with the financial entity or is authorized to act with respect to such an account;

14. (1) Paragraph 57(2)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) to business accounts in respect of which the securities dealer has already ascertained the identity of at least three persons who are authorized to give instructions in respect of the account;

(2) Subsection 57(2) of the Regulations is amended by striking out the word “or” at the end of paragraph (c) and by replacing paragraph (d) with the following:

(d) to employees profit sharing plan accounts and deferred profit sharing plan accounts, unless the accounts are funded in whole or in part by contributions by a person or entity other than the employer;

(e) to dividend reinvestment plan accounts sponsored by a corporation for its investors, unless the accounts are funded in whole or in part by a source other than the corporation; or

(f) to accounts in the name of foreign affiliates of a financial entity.

15. Paragraph 60(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) in accordance with paragraph 64(1)(a), ascertain the identity of every person who signs a signature card in respect of an account that the casino opens, except in the case of a business account whose signature card is signed by more than three persons authorized to act with respect to the account, if the casino has ascertained the identity of at least three of those persons;

16. (1) Subsection 62(1) of the Regulations is amended by striking out the word “or” at the end of paragraph (d) and by replacing paragraph (e) with the following:

(e) the opening of a registered plan account, including a locked-in retirement plan account, a registered retirement savings plan account and a group registered retirement savings plan account;

(f) the opening of an employees profit sharing plan account or a deferred profit sharing plan account, unless the account is funded in whole or in part by contributions by a person or entity other than the employer; or

(g) the opening of a dividend reinvestment plan account sponsored by a corporation for its investors, unless the account is funded in whole or in part by a source other than the corporation.

(2) Subsection 62(5) of the Regulations is replaced by the following:

(5) Subsection 54(1) does not apply in respect of

(a) employees profit sharing plan accounts and deferred profit sharing plan accounts, unless the accounts are funded in whole or in part by contributions by a person or entity other than the employer; or

a) conformément à l’alinéa 64(1)a), vérifier l’identité de toute personne qui signe la fiche-signature relativement à tout compte qu’elle ouvre sauf, dans le cas d’un compte d’affaires dont la fiche-signature est signée par plus de trois personnes habilitées à agir à l’égard du compte, si elle a vérifié l’identité d’au moins trois de ces personnes;

b) conformément à l’alinéa 64(1)a), vérifier l’identité de toute personne qui demande un télévirement de 3 000 \$ ou plus, sauf si celle-ci a déjà signé une fiche-signature relativement à un compte ouvert auprès de l’entité ou si elle est habilitée à agir à l’égard d’un tel compte;

14. (1) L’alinéa 57(2)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) tout compte d’affaires, si le courtier en valeurs mobilières a déjà vérifié l’identité d’au moins trois des personnes habilitées à donner des instructions à l’égard du compte;

(2) L’alinéa 57(2)d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) tout compte d’un régime de participation des employés aux bénéfiques ou d’un régime de participation différée aux bénéfiques, sauf s’il est financé en tout ou en partie par les paiements d’une personne ou entité autre que l’employeur;

e) tout compte d’un régime de réinvestissement des dividendes parrainé par une personne morale pour le compte de ses investisseurs, sauf s’il est financé en tout ou en partie par une source autre que la personne morale;

f) tout compte au nom d’une personne morale étrangère faisant partie du groupe d’une entité financière.

15. L’alinéa 60a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) conformément à l’alinéa 64(1)a), vérifier l’identité de toute personne qui signe une fiche-signature relativement à tout compte qu’il ouvre sauf, dans le cas d’un compte d’affaires dont la fiche-signature est signée par plus de trois personnes habilitées à agir à l’égard du compte, s’il a vérifié l’identité d’au moins trois de ces personnes;

16. (1) Le paragraphe 62(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa e), de ce qui suit :

f) l’ouverture d’un compte de régime de participation des employés aux bénéfiques ou de régime de participation différée aux bénéfiques, sauf si le compte est financé en tout ou en partie par les paiements d’une personne ou entité autre que l’employeur;

g) l’ouverture d’un compte de régime de réinvestissement des dividendes parrainé par une personne morale pour le compte de ses investisseurs, sauf si le compte est financé en tout ou en partie par une source autre que la personne morale.

(2) Le paragraphe 62(5) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(5) Le paragraphe 54(1) ne s’applique pas aux comptes suivants :

a) tout compte d’un régime de participation des employés aux bénéfiques ou d’un régime de participation différée aux bénéfiques, sauf s’il est financé en tout ou en partie par les paiements d’une personne ou entité autre que l’employeur;

(b) dividend reinvestment plan accounts sponsored by a corporation for its investors, unless the accounts are funded in whole or in part by a source other than the corporation.

17. Section 63 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):

(4) Despite paragraphs 54(1)(d) and 55(b), subsections 56(3), 57(3) and 58(3) and paragraphs 59(c), 60(e) and 61(c), the name of a corporation's director need not be ascertained when the corporation is a securities dealer.

18. The title of Part D of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:

PART D — Information on Person Conducting Transaction That Is not a Deposit Into a Business Account (if applicable)

19. The title of Part E of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:

PART E — Information on Person Conducting Transaction That Is a Deposit Into a Business Account Other Than a Night Deposit or a Quick Drop (if applicable)

20. Schedule 2 to the Regulations is amended by replacing the reference “(Paragraph 12(1)(b) and subsection 52(1))” after the heading “SCHEDULE 2” with the reference “(Paragraphs 12(1)(b), 24(1)(b) and 28(1)(b) and subsections 52(1), (3) and (4))”.

21. Schedule 3 to the Regulations is amended by replacing the reference “(Paragraph 12(1)(c) and subsection 52(1))” after the heading “SCHEDULE 3” with the reference “(Paragraphs 12(1)(c), 24(1)(c) and 28(1)(c) and subsections 52(1), (3) and (4))”.

22. Item 3 of Part B of Schedule 4 to the Regulations is replaced by the following:

3.* Incorporation number of client and date and jurisdiction of its incorporation

23. Item 8 of Part B of Schedule 5 to the Regulations is replaced by the following:

8. Client's Identifier Number

24. Item 8 of Part B of Schedule 6 to the Regulations is replaced by the following:

8. Client's Identifier Number

CROSS-BORDER CURRENCY AND MONETARY INSTRUMENTS REPORTING REGULATIONS

25. (1) The definition “monetary instruments” in subsection 1(1) of the *Cross-border Currency and Monetary Instruments Reporting Regulations*³ is replaced by the following:

“monetary instruments” means the following instruments in bearer form or in such other form as title to them passes on delivery, namely,

- (a) securities, including stocks, bonds, debentures and treasury bills; and
- (b) negotiable instruments, including bank drafts, cheques, promissory notes, travellers' cheques and money orders, other than warehouse receipts or bills of lading.

For greater certainty, this definition does not apply to securities or negotiable instruments that bear restrictive endorsements or a

³ SOR/2002-412

b) tout compte d'un régime de réinvestissement des dividendes parrainé par une personne morale, sauf s'il est financé en tout ou en partie par une source autre que la personne morale.

17. L'article 63 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

(4) Malgré les alinéas 54(1)d) et 55b), les paragraphes 56(3), 57(3) et 58(3) et les alinéas 59c), 60e) et 61c), les noms des administrateurs d'une personne morale n'ont pas besoin d'être vérifiés lorsque celle-ci est un courtier en valeurs mobilières.

18. Le titre de la partie D de l'annexe 1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

PARTIE D — Renseignements sur la personne qui effectue l'opération, s'il ne s'agit pas d'un dépôt porté au crédit d'un compte d'affaires

19. Le titre de la partie E de l'annexe 1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

PARTIE E — Renseignements sur la personne qui effectue l'opération, s'il s'agit d'un dépôt porté au crédit d'un compte d'affaires autre qu'un dépôt de nuit ou un dépôt express

20. La mention « (alinéa 12(1)b) et paragraphe 52(1) » qui suit le titre « ANNEXE 2 » du même règlement est remplacée par « (alinéas 12(1)b), 24(1)b) et 28(1)b) et paragraphes 52(1), (3) et (4) ».

21. La mention « (alinéa 12(1)c) et paragraphe 52(1) » qui suit le titre « ANNEXE 3 » du même règlement est remplacée par « (alinéas 12(1)c), 24(1)c) et 28(1)c) et paragraphes 52(1), (3) et (4) ».

22. L'article 3 de la partie B de l'annexe 4 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

3.* Le numéro de constitution de son entreprise, la date de la constitution et l'autorité législative compétente

23. L'article 8 de la partie B de l'annexe 5 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

8. Le numéro du document ayant servi à son identification

24. L'article 8 de la partie B de l'annexe 6 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

8. Le numéro du document ayant servi à son identification

RÈGLEMENT SUR LA DÉCLARATION DES MOUVEMENTS TRANSFRONTALIERS D'ESPÈCES ET D'EFFETS

25. (1) La définition de « effets », au paragraphe 1(1) du *Règlement sur la déclaration des mouvements transfrontaliers d'espèces et d'effets*³, est remplacée par ce qui suit :

« effets » Les effets ci-après, qu'ils soient au porteur ou que leur titre soit transmissible de la main à la main :

- a) les valeurs mobilières, y compris les actions, les bons, les obligations et les bons du Trésor;
- b) les titres négociables, y compris les traites bancaires, les chèques, les billets à ordre, les chèques de voyage et les mandats poste, à l'exclusion des certificats d'entrepôt et des connaissements.

Il est entendu que la présente définition ne comprend pas les valeurs mobilières et les titres négociables portant un endossement

³ DORS/2002-412

stamp for the purposes of clearing or are made payable to a named person and have not been endorsed. (*effets*)

(2) Subsection 1(2) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

“cargo ship” means a commercial vessel that is engaged in international transportation of shipments of goods other than goods imported or exported as mail. (*navire de charge*)

“cruise ship” means a commercial vessel that has sleeping facilities for over 70 persons who are not crew members but does not include a vessel engaged in passenger or cargo ferry service. (*navire de croisière*)

“transfer agent” means a person or entity appointed by a corporation to maintain records of stock, debenture and bond owners, to cancel and issue certificates and to send out dividend cheques. (*agent de transfert*)

26. (1) The portion of subsection 9(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

9. (1) Subject to subsections (2) and (3), currency or monetary instruments transported by a person arriving in Canada on board a commercial passenger conveyance who has as their destination a place outside Canada are not required to be reported under subsection 12(1) of the Act, on condition that

(2) The portion of subsection 9(2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) Subject to subsection (3), currency or monetary instruments that are transported by courier into Canada on board a conveyance and that have as their destination a place outside Canada are not required to be reported under subsection 12(1) of the Act, on condition that

(3) Section 9 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

(3) Currency or monetary instruments that are transported into Canada on board a cruise ship or cargo ship and that have as their destination a place outside Canada are not required to be reported under subsection 12(1) of the Act, on condition that the currency or monetary instruments are not removed from the cruise ship or cargo ship while it is in Canada.

27. The Regulations are amended by adding the following after section 15:

EXEMPTION APPLICABLE TO IMPORTED SHARES

15.1 A person or entity is not required to make a report under subsection 12(1) of the Act with respect to stocks, bonds and debentures imported into Canada by courier or as mail if the importer is a financial entity or a securities dealer as defined in subsection 1(2) of the *Proceeds of Crime (Money Laundering) and Terrorist Financing Regulations* or a transfer agent.

28. Part B of Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following before item 1:

0.1 Indication of whether it is an importation or exportation

29. Part C of Schedule 2 to the Regulations is amended by adding the following before item 1:

0.1 Indication of whether it is an importation or exportation

restrictif ou une estampille aux fins de compensation ni ceux portant le nom du bénéficiaire mais non endossés. (*monetary instruments*)

(2) Le paragraphe 1(2) du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« agent de transfert » Personne ou entité nommée par une société pour tenir les comptes en ce qui a trait aux détenteurs d'action, de débetures et de bons, annuler et émettre des certificats et expédier les chèques de dividendes. (*transfer agent*)

« navire de charge » Navire commercial qui fait le transport international de marchandises, courrier non compris. (*cargo ship*)

« navire de croisière » Bâtiment ou navire disposant de couchettes pour plus de soixante-dix personnes — membres de l'équipage non compris —, à l'exclusion des bâtiments qui sont affectés à un service de traversier qui transporte des passagers ou des marchandises. (*cruise ship*)

26. (1) Le passage du paragraphe 9(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

9. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), les espèces ou effets transportés par une personne arrivant au Canada à bord d'un moyen de transport commercial de passagers et ayant pour destination un lieu situé à l'extérieur du Canada n'ont pas à être déclarés en application du paragraphe 12(1) de la Loi si les conditions suivantes sont réunies :

(2) Le passage du paragraphe 9(2) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) Sous réserve du paragraphe (3), les espèces ou effets qui sont transportés par un messenger arrivant au Canada à bord d'un moyen de transport et qui ont pour destination un lieu situé à l'extérieur du Canada n'ont pas à être déclarés en application du paragraphe 12(1) de la Loi, pourvu :

(3) L'article 9 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(3) Les espèces ou effets qui sont transportés au Canada à bord d'un navire de croisière ou d'un navire de charge et qui ont pour destination un lieu situé à l'extérieur du Canada n'ont pas à être déclarés en application du paragraphe 12(1) de la Loi, pourvu qu'ils demeurent sur le navire pendant qu'il est au Canada.

27. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 15, de ce qui suit :

EXCEPTION RELATIVE À L'IMPORTATION D' ACTIONS

15.1 Une personne ou entité n'est pas tenue de produire une déclaration en application du paragraphe 12(1) de la Loi au titre des actions, des bons et des débetures importés au Canada par messenger ou par la poste si l'importateur est une entité financière ou un courtier en valeurs mobilières, au sens du paragraphe 1(2) du *Règlement sur le recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes*, ou un agent de transfert.

28. La partie B de l'annexe 1 du même règlement est modifiée par adjonction, avant l'article 1, de ce qui suit :

0.1 Une mention indiquant s'il s'agit d'une importation ou d'une exportation

29. La partie C de l'annexe 2 du même règlement est modifiée par adjonction, avant l'article 1, de ce qui suit :

0.1 Une mention indiquant s'il s'agit d'une importation ou d'une exportation

30. Part B of Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following before item 1:

0.1 Indication of whether it is an importation or exportation

REGULATIONS AMENDING THE PROCEEDS OF CRIME (MONEY LAUNDERING) AND TERRORIST FINANCING REGULATIONS

31. Subsection 2(2) of the *Regulations Amending the Proceeds of Crime (Money Laundering) and Terrorist Financing Regulations*⁴ is repealed.

32. Subsection 4(2) of the Regulations is repealed.

COMING INTO FORCE

33. 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

The various provisions of the *Proceeds of Crime (Money Laundering) and Terrorist Financing Act* (PCMLTFA) are implemented by three sets of regulations, which were brought into force between November 2001 and March 2003. The first two sets of regulations implement the reporting, record-keeping, client identification and compliance requirements under Part I of the PCMLTFA. The third set implements the reporting requirements under Part II of the PCMLTFA.

Following the coming into force of these Regulations, a number of financial institutions, financial intermediaries and other reporting entities made informal representations to the Department of Finance, the Financial Transactions and Reports Analysis Centre of Canada (FINTRAC) and the Canada Customs and Revenue Agency (CCRA) regarding the application of the Regulations.

In response, the *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Proceeds of Crime (Money Laundering) and Terrorist Financing Act* were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on July 26, 2003 for a 30-day public comment period. These Regulations include a number of amendments to the three sets of regulations under the PCMLTFA to address concerns raised by stakeholders. The amendments streamline and clarify the regulatory requirements, and minimize the compliance burden in certain situations. The Regulation also includes a number of minor or technical amendments.

Some amendments to the Regulations were made based on comments received during the consultation period. The Regulations come into force upon registration.

⁴ SOR/2002-413

30. La partie B de l'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, avant l'article 1, de ce qui suit :

0.1 Une mention indiquant s'il s'agit d'une importation ou d'une exportation

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE RECYCLAGE DES PRODUITS DE LA CRIMINALITÉ ET LE FINANCEMENT DES ACTIVITÉS TERRORISTES

31. Le paragraphe 2(2) du *Règlement modifiant le Règlement sur le recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes*⁴ est abrogé.

32. Le paragraphe 4(2) du même règlement est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

33. 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

Les diverses dispositions de la *Loi sur le recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes* (LRPCFAT) sont appliquées par voie de trois règlements, lesquels sont entrés en vigueur entre novembre 2001 et mars 2003. Les deux premiers règlements appliquent les exigences relatives aux déclarations, à la tenue de documents, à l'identification des clients et à la conformité en vertu de la partie I de la LRPCFAT. Le troisième règlement applique les exigences en matière de déclarations en vertu de la partie II de la LRPCFAT.

À la suite de l'entrée en vigueur de ces règlements, un certain nombre d'institutions financières, d'intermédiaires financiers et d'autres entités déclarantes ont présenté, de manière officieuse, des observations concernant l'application des règlements au ministère des Finances, au Centre d'analyse des opérations et déclarations financières du Canada (CANAFE) et à l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC).

Pour donner suite à ces observations, le *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur le recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes* a fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 26 juillet 2003 pour une période de commentaires du public de 30 jours. Ce règlement apporte un certain nombre de modifications aux trois règlements pris en application de la LRPCFAT en vue de répondre aux préoccupations des intervenants. Les modifications simplifient et précisent les exigences réglementaires, et allègent, dans certains cas, le fardeau en matière d'observation de la Loi. Le règlement comporte aussi un certain nombre de modifications mineures ou d'ordre technique.

Certaines modifications ont été apportées suite aux commentaires exprimés pendant la période de consultation. Le règlement entrera en vigueur au moment de son enregistrement.

⁴ DORS/2002-413

Alternatives

The majority of the regulatory amendments respond to concerns raised by stakeholders. These issues could not be fully addressed by providing clarifications or updating FINTRAC's and CCRA's guidelines. Leaving the Regulations unchanged would maintain an unnecessary burden on reporting entities in certain situations or may result in FINTRAC not receiving all information pertinent to its analysis.

Benefits and Costs

The amendments to the Regulations provide clarification or relief from the regulatory requirements. They assist reporting entities in complying with the requirements and accommodate their business practices. They also respond to the particular business needs of certain industries such as the financial and shipping sectors. The exemptions apply to situations that do not present a significant money laundering or terrorist financing risk.

Consultation

Following the pre-publication of the Regulations, the following stakeholders provided comments on the proposed Regulations: the Shipping Federation of Canada, Computershare, the Investment Dealers Association of Canada, the Canadian Bankers Association (CBA) and the Canadian Life and Health Insurance Association. The majority of these stakeholders were satisfied with the amendments. Some clarification on the wording of the amendments was provided in response to their concerns.

Some stakeholders, namely the CBA and Computershare, requested broader exemptions from certain reporting, client identification, and record-keeping requirements. They were informed that there were insufficient grounds at this time to support such changes, but that some of the issues they raised warrant further investigation and consideration for amendments in the future.

Compliance and Enforcement

FINTRAC is responsible for ensuring compliance with the Regulations under Part I of the PCMLTFA. FINTRAC will make the necessary changes to its guidelines and other information products to reflect the regulatory amendments.

CCRA is responsible for administering the cross-border currency reporting regime under Part II of the PCMLTFA, including monitoring compliance. CCRA will provide information and guidance on the application of the exemptions.

Solutions envisagées

La plupart des modifications aux règlements font suite aux préoccupations des intervenants. L'apport de précisions ou la mise à jour des lignes directrices du CANAFE ou de l'ADRC n'aurait pas permis de régler ces questions de manière satisfaisante. En outre, le maintien des règlements tels quels continuerait d'imposer un fardeau inutile aux entités déclarantes, dans certains cas, ou pourrait faire en sorte que le CANAFE ne reçoive pas tous les renseignements pertinents requis pour ses analyses.

Avantages et coûts

Les modifications apportées aux règlements viennent préciser les exigences réglementaires ou constituent un allègement. Elles cadrent avec les pratiques commerciales des entités déclarantes et aident celles-ci à se conformer aux exigences. Elles répondent également aux besoins particuliers découlant des activités de certaines industries, telles que les secteurs des services financiers et du transport maritime. Les exemptions s'appliquent aux situations comportant peu de risques de blanchiment d'argent ou de financement d'activités terroristes.

Consultations

À la suite de la publication préalable du règlement, les intervenants ci-après ont formulé des commentaires sur les règlements proposés : la Fédération maritime du Canada, Computershare, l'Association canadienne des courtiers en valeurs mobilières, l'Association des banquiers canadiens (ABC) et l'Association canadienne des compagnies d'assurances de personnes. La majorité de ces intervenants se sont dits satisfaits des modifications. Certaines précisions quant à la formulation des modifications ont été données pour répondre à leurs préoccupations.

Certains intervenants, à savoir l'ABC et Computershare, ont demandé d'autres exemptions quant à certaines exigences relatives aux rapports, à l'identification des clients et à la tenue de registres. Réponse leur a été faite qu'il n'y avait pas de motifs suffisants pour justifier de tels changements pour le moment, mais que certaines des questions qu'ils avaient soulevées méritaient un examen et une réflexion plus approfondis en vue de modifications futures.

Respect et exécution

Le CANAFE est chargé de veiller à la conformité aux règlements en vertu de la partie I de la LRPCFAT. Le Centre apportera les changements nécessaires à ses lignes directrices et à ses produits d'information afin que ceux-ci soient en accord avec les modifications aux règlements.

En vertu de la partie II de la LRPCFAT, l'ADRC est responsable d'administrer le régime de rapports sur les mouvements transfrontaliers de devises, et notamment de surveiller la conformité. L'ADRC donnera des informations et imprimera des orientations quant à l'application des exemptions.

Contact

Chief
Financial Crimes - Domestic
Financial Sector Division
Department of Finance
L'Esplanade Laurier, East Tower
140 O'Connor Street, 20th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: (613) 992-0553
FAX: (613) 943-8436
E-mail: fcs-scf@fin.gc.ca

Personne-ressource

Chef
Crimes financiers - domestique
Division du secteur financier
Ministère des Finances
L'Esplanade Laurier, Tour Est
140, rue O'Connor, 20^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : (613) 992-0553
TÉLÉCOPIEUR : (613) 943-8436
Courriel : fcs-scf@fin.gc.ca

Registration
SOR/2003-359 6 November, 2003

MOTOR VEHICLE SAFETY ACT

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Snowmobiles)

P.C. 2003-1781 6 November, 2003

Whereas, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, a copy of the proposed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Snowmobiles)*, substantially in the annexed form, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on February 1, 2003 and a reasonable opportunity was thereby afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect to the proposed Regulations;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 5^b and subsection 11(1) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Snowmobiles)*.

REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS (SNOWMOBILES)

AMENDMENTS

1. Schedule III to the *Motor Vehicle Safety Regulations*¹ is amended by adding the following after item 905:

Enregistrement
DORS/2003-359 6 novembre 2003

LOI SUR LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (motoneiges)

C.P. 2003-1781 6 novembre 2003

Attendu que, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (motoneiges)*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 1^{er} février 2003 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au ministre des Transports,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 5^b et du paragraphe 11(1) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (motoneiges)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES (MOTONEIGES)

MODIFICATIONS

1. L'annexe III du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobile*¹ est modifiée par adjonction, après l'article 905, de ce qui suit :

^a S.C. 1993, c. 16
^b S.C. 1999, c. 33, s. 351
¹ C.R.C., c. 1038

^a L.C. 1993, ch. 16
^b L.C. 1999, ch. 33, art. 351
¹ C.R.C., ch. 1038

Column I		Column III Classes of Vehicles												Column II		
Item (CMVSS)	Description	Motorcycle				Restricted- use Motorcycle	Multi- purpose Passenger Vehicle	Passenger Car	Snow- mobile	Snow- mobile Cutter	Trailer	Trailer Converter Dolly	Truck	Vehicle Imported Temporarily for Special Purposes	Low- speed Vehicle	Three- wheeled Vehicle
		Enclosed Motor- cycle	Open Motor- cycle	Limited- speed Motorcycle	Motor Tricycle											
906	Snowmobile Trailers										×					

2. Schedule III to the Regulations is amended by adding the following after item 1201:

2. L'annexe III du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 1201, de ce qui suit :

Colonne I		Colonne III													
Colonne II		Catégorie de véhicules													
Article (NSVAC)	Description	Motocyclette				Moto-cyclette à usage restreint	Motoneige	Traineau de motoneige	Chariot de conversion	Remorque	Véhicule de tourisme à usages multiples	Voiture de tourisme	Véhicule importé temporairement à des fins spéciales	Véhicule à basse vitesse	Véhicule à trois roues
		Moto-cyclette à habitacle fermé	Moto-cyclette sans habitacle fermé	Moto-cyclette à vitesse limitée	Tricycle à moteur										
1202	Auto-bus Traineau de motoneige														

3. Items 1207 to 1209 of Schedule III to the Regulations are repealed.

4. Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after section 905:

Snowmobile Trailers (Standard 906)

- 906.** Every snowmobile trailer shall be equipped with
- (a) one or more tie-down cross bars located in such a manner as to be capable of clamping the skis of as many snowmobiles as the trailer is capable of carrying; and
 - (b) tie-down points to which each snowmobile can be secured by ropes or straps and that are of sufficient strength to withstand a force of 2 224.11 N (500 pounds) applied separately from any direction to each tie-down point.

5. Subsection 1201(1) of Schedule VI to the Regulations is replaced by the following:

1201. (1) Every snowmobile shall be constructed so that it conforms to the requirements set out in the following standards:

- (a) the *Safety Standards for Snowmobile Product Certification*, SSCC/11, published by the Snowmobile Safety and Certification Committee, Inc., dated February 6, 2003, except that the following provisions do not apply:
 - (i) section 13, respecting vehicle identification numbers,
 - (ii) section 14, respecting certification markings of exhaust systems,
 - (iii) Figures 4, 6 and 7, respecting labelling requirements, and
 - (iv) subsection 12(c)(6), requiring a label stating that the use of children's snowmobiles is prohibited on public trails; and
- (b) the *Detailed Standards and Testing Specifications and Procedures*, SSCC/11 Supplement, published by the Snowmobile Safety and Certification Committee, Inc., dated February 6, 2003, except that the following provisions do not apply:
 - (i) section 3.1 of L-S-300A,
 - (ii) subsection 4.3.3 and section 5 of L-S-300A, respecting packing requirements,
 - (iii) subsection 6.2 of L-S-300A, respecting ordering information,
 - (iv) section 6 of 62-GP-11P, respecting packing requirements, and
 - (v) section 8.2 of 62-GP-11P, respecting ordering data.

(1.1) When a snowmobile is tested, instead of using the version of the approved tests set out in the Supplement referred to in paragraph (1)(b), the manufacturer may use the version of those tests that is in effect on January 1 of the calendar year in which the snowmobile is manufactured.

(1.2) For the purposes of this section, the word "snowmobile" used in the Standards and Supplement referred to in subsection (1) has the same meaning as in subsection 2(1) of these Regulations.

6. Schedule VI to the Regulations is amended by adding the following after section 1201:

3. Les articles 1207 à 1209 de l'annexe III du même règlement sont abrogés.

4. L'annexe IV du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 905, de ce qui suit :

Remorques pour motoneige (Norme 906)

- 906.** Toute remorque pour motoneige doit être munie, à la fois :
- a) d'une ou de plusieurs barres de fixation transversales placées de manière à pouvoir fixer les skis d'autant de motoneiges que la remorque peut transporter;
 - b) de points d'attache auxquels chacune de ces motoneiges peut être attachée par des cordes ou des courroies et qui sont d'une résistance suffisante pour supporter une force de 2224, 11 N (500 lb) appliquée séparément sur chacun des points dans n'importe quelle direction.

5. Le paragraphe 1201(1) de l'annexe VI du même règlement est remplacé par ce qui suit :

1201. (1) Les motoneiges doivent être construites de manière qu'elles soient conformes aux exigences prévues dans les normes suivantes :

- a) les *Safety Standards for Snowmobile Product Certification*, SSCC/11, publiées par le Snowmobile Safety and Certification Committee, Inc., et datées du 6 février 2003, sauf que les dispositions suivantes ne s'appliquent pas :
 - (i) l'article 13, concernant le numéro d'identification du véhicule,
 - (ii) l'article 14, concernant la marque de certification du système d'échappement,
 - (iii) les figures 4, 6 et 7, concernant les exigences d'étiquetage,
 - (iv) le paragraphe 12(c)(6), exigeant une étiquette indiquant qu'il est interdit d'utiliser les motoneiges pour enfants sur les sentiers publics;
- b) les *Detailed Standards and Testing Specification and Procedures*, supplément SSCC/11, publiées par le Snowmobile Safety and Certification Committee, Inc., et datées du 6 février 2003, sauf que les dispositions suivantes ne s'appliquent pas :
 - (i) l'article 3.1 du L-S-300A,
 - (ii) le paragraphe 4.3.3 et l'article 5 du L-S-300A, concernant les exigences d'emballage,
 - (iii) le paragraphe 6.2 du L-S-300A, concernant les renseignements sur la passation des commandes,
 - (iv) l'article 6 du 62-GP-11P, concernant les exigences d'emballage,
 - (v) l'article 8.2 du 62-GP-11P, concernant les données sur les commandes.

(1.1) Lorsqu'une motoneige est soumise aux essais, le fabricant peut utiliser, au lieu de la version des essais approuvés qui sont prévus dans le supplément visé à l'alinéa (1)b), celle qui est en vigueur le 1^{er} janvier de l'année civile où la motoneige est fabriquée.

(1.2) Pour l'application du présent article, le terme « motoneige » utilisé dans les normes et le supplément visés au paragraphe (1) s'entend au sens du paragraphe 2(1) du présent règlement.

6. L'annexe VI du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 1201, de ce qui suit :

Snowmobile Cutters (Standard 1202)

1202. (1) Every snowmobile cutter shall be equipped with a rigid tow bar that, when connected to a snowmobile, is

- (a) rigidly connected to the cutter so as to prevent yawing movement;
- (b) capable of 90 degrees of rolling movement in each direction in relation to the longitudinal vertical plane of the cutter; and
- (c) capable of allowing adequate pitching movement of the cutter.

(2) Snowmobile cutters shall be equipped with the following reflex reflectors, located not more than 760 mm above the ground measured to the centre of the reflex reflectors with the cutter at curb mass:

- (a) on the rear, the reflex reflectors referred to in SAE Recommended Practice J292, *Snowmobile and Snowmobile Cutter Lamps, Reflective Devices and Associated Equipment* (May 1995); and
- (b) on each side at the mid-point of the cutter,
 - (i) the reflex reflectors referred to in SAE Recommended Practice J292, *Snowmobile and Snowmobile Cutter Lamps, Reflective Devices and Associated Equipment* (May 1995), or
 - (ii) reflex reflectors that have a minimum area, as projected in side elevation, of 100 cm² and that are composed of Class 1 or 3 reflective materials, as specified in Canadian General Standards Board Standard CGSB 62-GP-11M, *Marking Material, Retroreflective Enclosed Lens, Adhesive Backing* (May 1978), of any colour or combination of colours set out in Table 1 of that Standard and with a reflective intensity value of Level 1 as specified in Table 2 of that Standard.

(3) The skis of a snowmobile cutter shall be capable of being clamped to a snowmobile trailer by means of a tie-down cross bar attached to the trailer and passing over or through the skis.

7. The heading before section 1207 and sections 1207 to 1209 of Schedule VI to the Regulations are repealed.

COMING INTO FORCE

8. 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

Section 1201 of Schedule VI to the *Motor Vehicle Safety Regulations* (MVSR), entitled "Snowmobile Standards", sets out regulatory requirements governing snowmobiles. According to this section, snowmobiles must comply with standards published by the Snowmobile Safety and Certification Committee, Inc. (SSCC), a North American non-profit association that has developed minimum safety standards for the manufacture and certification of snowmobiles. These standards are contained in SSCC/11 "Safety Standards for Snowmobile Product Certification" and in

Traineau de motoneige (Norme 1202)

1202. (1) Tout traîneau de motoneige doit être muni d'une barre de remorque rigide qui, lorsqu'elle est accrochée à une motoneige, répond aux exigences suivantes :

- a) elle est solidement attachée au traîneau pour empêcher les embardées;
- b) elle peut pivoter de 90 degrés de chaque côté du plan vertical longitudinal passant par l'axe du traîneau;
- c) elle peut laisser au traîneau un mouvement de tangage suffisant.

(2) Les traîneaux de motoneige doivent être munis de cataphotes suivants, placés à une hauteur d'au plus de 760 mm du sol, mesurée à partir du centre des cataphotes, le traîneau étant à sa masse à vide :

- a) à l'arrière, les cataphotes visés dans la pratique recommandée J292 de la SAE, intitulée *Snowmobile and Snowmobile Cutter Lamps, Reflective Devices and Associated Equipment* (mai 1995);
- b) au milieu de chaque côté du traîneau :
 - (i) soit les cataphotes visés dans la pratique recommandée J292 de la SAE, intitulée *Snowmobile and Snowmobile Cutter Lamps, Reflective Devices and Associated Equipment* (mai 1995),
 - (ii) soit des cataphotes qui couvrent une superficie minimale de 100 cm², projetée en élévation latérale, et qui sont faits d'un matériau réfléchissant de catégorie 1 ou 3 selon la norme ONGC 62-GP-11M de l'Office des normes générales du Canada, intitulée *Réflecteurs à microbilles de verre incorporées dos adhésif* (mai 1978), d'une couleur ou combinaison de couleurs prévues au tableau 1 de cette norme et d'une intensité réflectrice du niveau 1 selon le tableau 2 de cette norme.

(3) Les skis d'un traîneau de motoneige doivent pouvoir être fixés à une remorque pour motoneige au moyen d'une barre de fixation transversale attachée à la remorque et passant au-dessus des skis ou au travers de ceux-ci.

7. L'intertitre précédant l'article 1207 et les articles 1207 à 1209 de l'annexe VI du même règlement sont abrogés.

ENTRÉE EN VIGUEUR

8. 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

L'article 1201 de l'annexe VI du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* (RSVA), intitulé « Normes régissant les motoneiges », prévoit les exigences réglementaires régissant les motoneiges. En vertu de cet article, les motoneiges doivent être conformes aux normes prescrites par le *Snowmobile Safety and Certification Committee, Inc.* (SSCC), un organisme nord-américain sans but lucratif qui a établi les normes minimales de sécurité pour la fabrication et la certification des motoneiges. Ces normes figurent dans le SSCC/11, « *Safety Standards for*

the SSCC/11 Supplement entitled “Detailed Standards and Testing Specifications and Procedures”.

On February 6, 2003, the SSCC published a revised version of “Safety Standards for Snowmobile Product Certification” and of the accompanying Supplement. The only change to the substantive requirements was the deletion of the emergency starting provision. This action was taken to reflect changes in the standards published by the Society of Automotive Engineers (SAE), to which the SSCC Standards and Supplement make reference.

This amendment updates and clarifies the safety requirements governing snowmobiles by incorporating by reference the SSCC Standards and Supplement into section 1201 of Schedule VI to the MVSR and stipulating those standards and test procedures that are obligatory. Only the testing and construction standards of the SSCC are incorporated into section 1201. The certification requirements contained in the SSCC Standards and Supplement are excluded. The amendment also requires that the information specified on the label or plaque affixed to the snowmobiles, as well as any instructions that are provided with snowmobiles, be in both French and English.

This amendment also repeals sections 1207, 1208 and 1209 of Schedule VI to the MVSR. Section 1207, entitled “Tie-Down”, specifically addresses tie-downs on snowmobile cutters. Section 1209, entitled “Snowmobile Cutters”, regulates snowmobile cutters. Section 1208 regulates snowmobile trailers.

This amendment adds section 1202 to Schedule VI to the MVSR, which integrates the existing content of sections 1207 and 1209 of Schedule VI. In addition, the existing content of section 1208 is added as section 906 of Schedule IV, and is entitled “Snowmobile Trailers (Standard 906)”.

This amendment integrates all of the regulatory requirements for snowmobile cutters into Schedule VI of the MVSR so that they are located in one place. This reorganization makes the MVSR more efficient and more easily understood by interested parties. In addition, this amendment regroups the regulatory requirements for all types of trailers in Schedule IV of the MVSR, which are now integrated in that Schedule. Finally, this reorganization is also reflected in the amendments to Schedule III to the MVSR, which specifies the standards that apply to each class of vehicle.

Effective Date

This amendment comes into effect on the day of its registration by the Clerk of the Privy Council.

Alternatives

As the changes in this amendment are mainly administrative in nature, the only alternative considered was that of reproducing the SSCC Standards and Supplement in their entirety within the body of the MVSR. However, incorporation by reference of the SSCC Standards and Supplement was retained as the appropriate legislative drafting technique because snowmobile manufacturers are familiar with the SSCC Standards and the testing procedures set out in the Supplement. Therefore, it is unnecessary to reproduce them in the current MVSR in order to ensure that the regulatory requirements are intelligible to manufacturers.

Snowmobile Product Certification » et dans le supplément au SSCC/11, intitulé « *Detailed Standards and Testing Specifications and Procedure* ».

Le 6 février 2003, le SSCC a publié la version révisée des *Safety Standards for Snowmobile Product Certification* et le supplément connexe. Le seul changement apporté aux exigences substantielles était l'élimination de la disposition touchant le démarrage d'urgence. Cette mesure a été prise pour tenir compte des changements apportés aux normes publiées par la *Society of Automotive Engineers* (SAE), auxquelles les normes du SSCC et le supplément font référence.

La présente modification met à jour et clarifie les exigences en matière de sécurité qui régissent les motoneiges en incorporant dans l'article 1201 de l'annexe VI du RSVA un renvoi aux normes du SSCC et au supplément et en stipulant les normes et les procédures d'essai qui sont obligatoires. Seules les normes d'essai et de fabrication du SSCC sont incorporées dans l'article 1201. Les exigences en matière de certification qui figurent dans les normes du SSCC et le supplément sont exclues. La présente modification exige également que les renseignements précisés sur l'étiquette ou la plaque apposée sur les motoneiges, de même que toutes les instructions fournies avec les motoneiges, soit en français et en anglais.

La présente modification abroge également les articles 1207, 1208 et 1209 de l'annexe VI 1201 du RSVA. L'article 1207, intitulé « Points d'attache », traite spécifiquement des points d'attache des traîneaux de motoneige. L'article 1209 intitulé « Traîneaux de motoneige », régit les traîneaux de motoneige. L'article 1208 régit les remorques pour motoneige.

La présente modification ajoute l'article 1202 qui intègre le contenu existant des articles 1207 et 1209 à l'annexe VI du RSVA. En outre, le contenu existant de l'article 1208 est ajouté à l'article 906 de l'annexe IV du RSVA, lequel s'intitule « Remorques pour motoneige » (Norme 906).

La présente modification intègre à l'annexe VI du RSVA toutes les exigences réglementaires applicables aux traîneaux de motoneige pour qu'elles se retrouvent au même endroit. Ce regroupement fait en sorte que le RSVA soit plus efficace et plus facile à comprendre pour les intéressés. De plus, la modification regroupe à l'annexe IV du RSVA les exigences réglementaires applicables à tous les types de remorques pour motoneige, qui sont maintenant intégrées dans cette annexe. Enfin, ce regroupement a aussi été effectué à l'égard de l'annexe III du RSVA pour les normes qui s'appliquent à chaque catégorie de véhicules.

Date d'entrée en vigueur

La présente modification entre en vigueur le jour de son enregistrement par le greffier du Conseil privé.

Solutions envisagées

Comme les changements apportés par la présente modification sont surtout de nature administrative, la seule solution de rechange envisagée a été d'incorporer intégralement les normes du SSCC et le supplément dans le RSVA. L'incorporation par renvoi des normes du SSCC et le supplément a été utilisée et retenue comme la technique législative appropriée parce que les fabricants de motoneiges sont familiers avec les normes et les procédures d'essai du SSCC. Ainsi, il n'était pas nécessaire de les reproduire et les intégrer dans le RSVA existant pour assurer l'intelligibilité des exigences réglementaires auprès des fabricants.

Benefits and Costs

This amendment updates and clarifies the safety requirements governing snowmobiles, thereby helping to ensure the effective regulation of snowmobiles. No specific costs are associated with this proposed amendment, and it would not have any impact on the environment.

Consultation

The proposed amendment has been subject to the normal consultation process through pre-publication in the *Canada Gazette*, Part I, February 1, 2003, pages 386-390, and interested parties have had 75 days in which to respond. All comments have been taken into consideration in the preparation of this amendment.

The Department of Transport received one comment following the Part I publication from the SSCC asking the Department of Transport to allow the use of the most current SAE standard for testing purposes. After discussions with manufacturers and the SSCC, a consensus was reached and included in the regulation as follows: "When a snowmobile is tested, instead of using the version of the approved test set out in the supplement referred to in paragraph (1)(b), the manufacturer may use the version of those tests that is in effect on January 1 of the calendar year in which the snowmobile is manufactured".

Compliance and Enforcement

Motor vehicle manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products comply with the requirements of the MVSR. The Department of Transport monitors the self-certification programs of manufacturers and importers by reviewing their test documentation, inspecting factory-produced vehicles, and testing vehicles obtained in the open market. When a defect is found, the manufacturer or importer must issue a notice of defect to owners and to the Minister of Transport. If a vehicle does not comply with a safety standard, the manufacturer or importer is subject to prosecution and, if found guilty, is subject to penalties as prescribed in the *Motor Vehicle Safety Act*.

Contact

Marc-André Bergevin
Regulatory Development Engineer
Transport Canada
330 Sparks Street, Tower C
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: (613) 998-2670
FAX: (613) 990-2913
E-mail: BERGEMA@tc.gc.ca

Avantages et coûts

La présente modification met à jour et clarifie les exigences en matière de sécurité qui régissent les motoneiges, aidant donc à assurer une réglementation efficace pour l'industrie de la motoneige. Aucun coût précis n'est lié à la présente modification et elle n'aura pas de répercussions sur l'environnement.

Consultations

La proposition de la modification a été soumise au processus de consultation par le biais d'une publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I du 1^{er} février 2003, pages 386-390, et les parties intéressées ont eu 75 jours pour présenter des observations. Toutes les observations ont été prises en considération lors de l'élaboration de la présente modification.

Le ministère des Transports a reçu un commentaire à la suite de la publication dans la Partie I de la part du SSCC qui demandait au ministère de toujours utiliser les normes les plus récentes de la SAE dans ses procédures d'essai. Après plusieurs discussions avec les fabricants et le SSCC, un consensus en est résulté et la présente modification en tient compte et se lit comme suit : « Lorsqu'une motoneige est soumise aux essais, le fabriquant peut utiliser, au lieu de la version des essais approuvés qui sont prévus dans le supplément visé à l'alinéa (1)b), celle qui est en vigueur le 1^{er} janvier de l'année civile où la motoneige est fabriquée ».

Respect et exécution

Les fabricants et les importateurs de véhicules automobiles sont responsables de s'assurer que leurs produits sont conformes aux exigences du RSVA. Le ministère des Transports surveille leurs programmes d'autocertification en examinant leurs documents d'essai, en inspectant des véhicules et en mettant à l'essai des véhicules obtenus sur le marché commercial. Si un défaut est décelé, le fabricant ou l'importateur doit émettre un avis de défaut à l'intention des propriétaires et du ministre des Transports. Lorsqu'un véhicule s'avère non conforme à une norme de sécurité, le fabricant ou l'importateur est passible de poursuites, et s'il est reconnu coupable, il peut être condamné à une amende prévue à la *Loi sur la sécurité automobile*.

Personne-ressource

Marc-André Bergevin
Ingénieur de l'élaboration des règlements
Transports Canada
330, rue Sparks, Tour C
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 998-2670
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-2913
Courriel : BERGEMA@tc.gc.ca

Registration
SOR/2003-360 6 November, 2003

PILOTAGE ACT

Regulations Amending the Laurentian Pilotage Tariff Regulations

P.C. 2003-1782 6 November, 2003

Whereas the Laurentian Pilotage Authority, pursuant to subsection 34(1)^a of the *Pilotage Act*, published in the *Canada Gazette*, Part I, on July 26, 2003, a copy of the proposed *Regulations Amending the Laurentian Pilotage Tariff Regulations*, substantially in the annexed form;

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 that 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 Laurentian Pilotage Tariff Regulations*, made on September 16, 2003 by the Laurentian Pilotage Authority.

REGULATIONS AMENDING THE LAURENTIAN PILOTAGE TARIFF REGULATIONS

AMENDMENTS

1. The portion of subsection 2(1) of the *Laurentian Pilotage Tariff Regulations*¹ before paragraph (a) is replaced by the following:

2. (1) A pilotage charge payable to the Authority for a pilotage service set out in column 1 of Schedule 2 that is provided in a district set out in column 2 of that Schedule is calculated based on the information provided on the pilotage service form under subsection 7(1) and is equal to the sum of the following:

2. The portion of items 1 to 11 of Schedule 2 to the Regulations in columns 3 to 8 is replaced by the following:

Enregistrement
DORS/2003-360 6 novembre 2003

LOI SUR LE PILOTAGE

Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Laurentides

C.P. 2003-1782 6 novembre 2003

Attendu que, conformément au paragraphe 34(1)^a de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration de pilotage des Laurentides a publié dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 26 juillet 2003, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Laurentides*, 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 pilotage des Laurentides*, ci-après, pris le 16 septembre 2003 par l'Administration de pilotage des Laurentides.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES TARIFS DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

MODIFICATIONS

1. Le passage du paragraphe 2(1) du *Règlement sur les tarifs de pilotage des Laurentides*¹ précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

2. (1) Le droit de pilotage à payer à l'Administration pour un service de pilotage mentionné à la colonne 1 de l'annexe 2 qui est rendu dans une circonscription indiquée à la colonne 2 est calculé en fonction des renseignements indiqués sur la fiche de pilotage en vertu du paragraphe 7(1) et correspond à la somme des éléments suivants :

2. Le passage des articles 1 à 11 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans les colonnes 3 à 8 est remplacé par ce qui suit :

^a S.C. 1998, c. 10, s. 150

^b S.C. 1996, c. 10, s. 251(2)

¹ SOR/2001-84

^a L.C. 1998, ch. 10, art. 150

^b L.C. 1996, ch. 10, par. 251(2)

¹ DORS/2001-84

	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7	Column 8		Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Colonne 8
Item	Basic Charge (\$)	Charge per Unit (\$)	Charge per Time Factor (\$)	Charge per Hour or Part of an Hour (\$)	Minimum Charge (\$)	Maximum Charge (\$)	Article	Droit forfaitaire (\$)	Droit par unité (\$)	Droit par facteur temps (\$)	Droit par heure ou fraction d'heure (\$)	Droit minimum (\$)	Droit maximum (\$)
1.	N/A	30.11	14.83	N/A	770.39	N/A	1.	S/O	30.11	14,83	S/O	770,39	S/O
	N/A	19.05	10.96	N/A	637.06	N/A		S/O	19,05	10,96	S/O	637,06	S/O
2.	346.62	11.41	N/A	N/A	770.39	N/A	2.	346,62	11,41	S/O	S/O	770,39	S/O
3.	268.03	2.88	N/A	N/A	N/A	N/A	3.	268,03	2,88	S/O	S/O	S/O	S/O
4.	205.15	2.12	N/A	N/A	N/A	398.87	4.	205,15	2,12	S/O	S/O	S/O	398,87
5.	346.62	7.84	N/A	N/A	637.06	N/A	5.	346,62	7,84	S/O	S/O	637,06	S/O
6.	N/A	N/A	N/A	0.00 for first half hour, 79.94 for first hour, including the first half hour, and 79.94 for each subsequent hour	N/A	N/A	6.	S/O	S/O	S/O	0,00 pour la première demi-heure, 79,94 pour la première heure, y compris la première demi-heure, et 79,94 pour chaque heure suivante	S/O	S/O
7.	346.62	11.41	N/A	N/A	N/A	N/A	7.	346,62	11,41	S/O	S/O	S/O	S/O
8.	1.5 times the pilotage charges set out in items 1 to 7	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	8.	1,5 fois les droits de pilotage prévus aux articles 1 à 7	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
9.	430.00	N/A	N/A	0.00 for the first hour, 159.88 for the second hour including the first hour, and 79.94 for each subsequent hour ¹	N/A	N/A	9.	430,00	S/O	S/O	0,00 pour la première heure, 159,88 pour la deuxième heure, y compris la première heure, et 79,94 pour chaque heure suivante ¹	S/O	S/O
10.	N/A	N/A	N/A	79.94	N/A	N/A	10.	S/O	S/O	S/O	79,94	S/O	S/O
11.	1,789.23	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	11.	1 789,23	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O

¹ The number of chargeable hours of service is calculated from the later of the time for which the pilotage services are requested and the time the pilot reports for pilotage duty until the time of cancellation.

¹ Le nombre d'heures facturables pour un service est calculé soit à partir du moment où les services d'un pilote sont requis, soit à partir du moment de l'arrivée du pilote à l'endroit où il doit effectuer ses fonctions de pilotage, selon la plus tardive de ces heures, jusqu'au moment où la demande est annulée.

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. These Regulations come into force on January 1, 2004.

3. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2004.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(This statement is not part of the Regulations.)

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Description

The Laurentian Pilotage Authority (the Authority) is responsible for administering, in the interest of safety, an efficient pilotage service within Canadian waters in and around the Province of Quebec, north of the northern entrance to Saint-Lambert Lock,

L'Administration de pilotage des Laurentides (l'Administration) a le mandat d'administrer, aux fins de la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes sises dans la province de Québec et les eaux limitrophes, au nord

except the waters of Chaleur Bay, south of Cap d'Espoir. The Authority also prescribes tariffs of pilotage charges that are fair, reasonable and sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

The tariff amendment represents a general increase of pilotage charges of 2.5 percent, effective January 1, 2004. The charge for the cancellation of a request for pilotage services have been adjusted to effect a pilot contract cost recovery of this item as is the case with the detention of a pilot in respect of which the maximum charge has been removed. These adjustments total \$15,000 in one year. This general increase of 2.5 percent takes into account loan repayments, the costs arising from pilot contract application adjustments and part of the projected rate of inflation.

Alternatives

Costs have been reduced where feasible and kept to the minimum consistent with maintaining a safe and effective service.

Benefits and Costs

The tariff increase for the year 2004 will generate additional revenue estimated to be in the order of \$974,000. This represents an increase in the pilotage charges of approximately \$73.00 per trip for a ship transiting the St. Lawrence River between the pilot boarding stations at Les Escoumins and Montréal, i.e., 262 nautical miles.

The tariff increase is necessary to meet anticipated costs for 2004. This initiative will help to ensure the continued efficiency and self-sufficiency of the pilotage service.

This amendment will not have any impact on the environment.

Consultation

The Authority held meetings with the main users of pilotage service during April, May, June, July and August 2003 concerning the rates of increase for pilotage tariffs proposed for 2004. At the insistence of the Shipping Federation of Canada, the member users of which represent approximately 75 percent of the Authority's revenues, the tariff proposal for 2004, as published in the *Canada Gazette*, Part I, on July 26, 2003, was reduced from 2.95 percent to 2.5 percent. As a result of this compromise, no objection was filed before the Canadian Transportation Agency.

The impact of this lower than expected increase in tariffs will cause a revenue shortfall in the order of \$180,000 for 2004, and \$360,000 in 2005. To compensate, the Authority intends to reduce the number of licences to be issued for apprentice pilots to replace retiring pilots. This, however, may have an impact on future pilotage services should current traffic trend continues.

The Authority will also consolidate its dispatch centres in Montréal and consider reductions in overnight dispatch services to meet budgetary objectives and the legal requirement of operating on financial self-sustaining basis.

de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert, à l'exception des eaux de la baie des Chaleurs au sud du Cap d'Espoir. De plus, l'Administration fixe des tarifs de droits de pilotage équitables et raisonnables suffisants pour lui permettre le financement autonome de ses activités.

La modification au tarif prévoit une hausse générale des droits de pilotage de l'ordre de 2,5 p. 100, qui prendra effet le 1^{er} janvier 2004. Aux fins de récupérer les coûts afférents aux contrats de services avec les pilotes, tous les droits relatifs à l'annulation d'une demande de services de pilotage ont été augmentés alors que le droit maximum prévu pour le droit de prolongation du séjour d'un pilote a été retiré du tarif. Ces ajustements représentent au total environ 15 000 \$ par an. Cette hausse générale tient compte du remboursement de prêts, des coûts résultant des dispositions contractuelles avec les pilotes et en partie du taux projeté d'inflation.

Solutions envisagées

Les coûts ont été réduits là où il est possible de le faire et ils sont maintenus au seuil minimum permettant d'assurer la prestation d'un service sécuritaire et efficace.

Avantages et coûts

La hausse de tarif pour l'année 2004 permettra de générer des recettes supplémentaires estimées à environ 974 000 \$. Cette hausse représente une augmentation des droits de pilotage d'environ 73 \$ par voyage pour un navire qui transite sur le fleuve Saint-Laurent entre les stations d'embarquement de pilotes situées aux Escoumins et à Montréal, c'est-à-dire, 262 milles marins.

Cette majoration tarifaire est nécessaire pour couvrir les coûts prévus en 2004. La modification permettra à l'Administration de maintenir un service de pilotage efficace et autonome financièrement.

Cette modification n'aura aucun impact sur l'environnement.

Consultations

L'Administration a tenu des consultations avec les principaux groupes d'utilisateurs de service de pilotage au cours des mois d'avril, mai, juin, juillet et août 2003 au sujet du taux d'augmentation tarifaire proposée pour l'année 2004. À l'insistance de la Fédération maritime du Canada, dont les membres usagers paie 75 p. 100 des revenus de pilotage à l'Administration, le tarif proposé pour 2004, tel que publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 26 juillet 2003, a été réduit de 2,95 p. 100 à 2,5 p. 100. En raison de ce compromis, aucun avis d'opposition n'a été déposé devant l'Office des transports du Canada.

L'effet de cette augmentation des tarifs plus faible qu'anticipée, entraînera un manque à gagner de l'ordre de 180 000 \$ pour l'année 2004, et 360 000 \$ en 2005. Pour compenser, l'Administration entend réduire le nombre de brevets à être émis pour les apprentis-pilotes pour remplacer les pilotes à la retraite. Toutefois, cette mesure pourrait avoir un impact sur les services de pilotage si les tendances du trafic maritime sont maintenues.

L'Administration devra également centraliser les bureaux d'affectation des pilotes à Montréal et considérer certaines réductions dans les services d'affectation de nuit afin de rencontrer les objectifs budgétaires et d'obligation juridique d'opérer sur une base d'autonomie financière.

Compliance and Enforcement

Section 45 of the *Pilotage Act* provides the enforcement mechanism for these Regulations in that a Pilotage Authority can inform a customs officer at any port in Canada to withhold clearance from any ship for which pilotage charges are outstanding and unpaid.

Section 48 of the *Pilotage Act* provides for penalties if the Regulations are contravened. These include fines of up to \$5,000.

Contact

Mr. Jean-Claude Michaud
Chairman
Laurentian Pilotage Authority
715 Victoria Square, 6th Floor
Montréal, Quebec
H2Y 2H7
Telephone: (514) 283-6320
FAX: (514) 496-2409

Respect et exécution

L'article 45 de la *Loi sur le pilotage* fournit le mécanisme d'application du règlement, à savoir que l'Administration de pilotage peut informer l'agent des douanes, dans un port au Canada, de ne pas autoriser le départ d'un navire lorsque les droits de pilotage concernant le navire sont exigibles et impayés.

L'article 48 de la *Loi sur le pilotage* prévoit des sanctions en cas d'infraction, notamment une amende pouvant aller jusqu'à 5 000 \$.

Personne-ressource

M. Jean-Claude Michaud
Premier dirigeant
Administration de pilotage des Laurentides
715, Square Victoria, 6^e étage
Montréal (Québec)
H2Y 2H7
Téléphone : (514) 283-6320
TÉLÉCOPIEUR : (514) 496-2409

Registration
SOR/2003-361 6 November, 2003

AERONAUTICS ACT

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VII)

P.C. 2003-1783 6 November, 2003

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 VII)*.

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION REGULATIONS (PART VII)

AMENDMENT

1. The reference “[705.81 to 705.88 reserved]” after section 705.80 of the *Canadian Aviation Regulations*¹ is replaced by the following:

Cargo and Baggage Compartment Fire Protection

705.81 After June 1, 2004, no person shall operate a transport category aeroplane in respect of which an initial type certificate was issued after January 1, 1958 unless each cargo or baggage compartment of the aeroplane meets the requirements set out in section 725.81 of Standard 725 — *Airline Operations — Aeroplanes of the Commercial Air Service Standards*.

[705.82 to 705.88 reserved]

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on December 1, 2003.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

Description

General

The *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VII)* introduce new regulatory requirements into the *Canadian Aviation Regulations (CARs)* with new section 705.81 (*Cargo and Baggage Compartment Fire Protection*). Also being added is a new *Commercial Air Services Standard 725.81 (Cargo and Baggage Compartment Fire Protection)* which describes how air operators are to comply with section 705.81. The regulatory requirements incorporate new fire protection requirements for Class D cargo and baggage compartments and an upgrade of

Enregistrement
DORS/2003-361 6 novembre 2003

LOI SUR L'ÂÉRONAUTIQUE

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie VII)

C.P. 2003-1783 6 novembre 2003

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 VII)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN (PARTIE VII)

MODIFICATION

1. La mention « [705.81 à 705.88 réservés] » qui suit l'article 705.80 du *Règlement de l'aviation canadien*¹ est remplacée par ce qui suit :

Protection contre l'incendie dans les soutes à fret et les soutes à bagages

705.81 Après le 1^{er} juin 2004, il est interdit d'utiliser un avion de catégorie transport à l'égard duquel un certificat de type initial a été délivré après le 1^{er} janvier 1958 à moins que les soutes à fret et les soutes à bagages de l'avion ne soient conformes aux exigences de l'article 725.81 de la norme 725 — *Exploitation d'une entreprise de transport aérien — Avions des Normes de service aérien commercial*.

[705.82 à 705.88 réservés]

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} décembre 2003.

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 VII)* présente de nouvelles exigences réglementaires dans le *Règlement de l'aviation canadien (RAC)*, à savoir le nouvel article 705.81 (*Protection contre l'incendie dans les soutes à fret et les soutes à bagages*). De plus, une nouvelle norme 725 intitulée — *Exploitation d'une entreprise de transport aérien — Avions des Normes de service aérien commercial* est également ajoutée. L'article 725.81 de cette norme décrit la manière dont les exploitants aériens doivent se conformer à l'article 705.81. La nouvelle

^a S.C. 1992, c. 4, s. 7

¹ SOR/96-433

^a L.C. 1992, ch. 4, art. 7

¹ DORS/96-433

cargo and baggage compartment liners for Class C and Class D cargo and baggage compartments.

This amendment harmonizes Canadian regulatory requirements with the United States' *Code of Federal Regulations*, Title 14, Chapter 1, Part 121, section 121.314 (*Cargo and baggage compartments*) which came into effect on February 17, 1998.

The *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VII)* were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 5, 2002. No comments were received.

The effective date by which the required changes to the affected cargo and baggage compartments must be completed has been revised to be June 1, 2004. Originally, a three-year period after promulgation of these requirements was planned to allow the industry ample time to complete the necessary modifications at minimum cost. In anticipation of the promulgation of these Canadian amendments and in light of the presence of the U.S. requirements, the Canadian industry has achieved close to 100 percent compliance with the necessary changes. Since nearly 100 percent compliance has already been achieved an extended period is no longer necessary. The date of June 1, 2004 is not expected to present compliance problems for the industry.

In acknowledgement of the industry's voluntary compliance with these requirements and of the federal government's overall goal of regulating "smarter" by using objective-based regulation, the requirements for air operators to submit a compliance plan and quarterly information reports have been removed from these amendments. With very few air operators who have not completed the necessary modifications, the reporting requirements would have added an administrative burden for the majority of air operators which, although minor, is not now considered necessary.

Canadian air operators operating aeroplanes under Subpart 705 (*Airline Operations*) will be subjected to these requirements. The aeroplanes affected will be transport category aeroplanes with an initial type certificate issued after January 1, 1958.

Subpart 705 applies to Canadian air operators operating aeroplanes and helicopters in air transport service or in aerial work involving sightseeing operations. The aeroplanes are, for the most part, aeroplanes with a maximum certificated take-off weight (MCTOW) of more than 8 618 kg (19,000 lb) or those for which a Canadian type certificate has been issued authorizing the transport of 20 or more passengers. The helicopters have seating configurations, excluding pilot seats, of 20 or more. These regulatory requirements do not, however, apply to helicopters.

disposition réglementaire incorpore de nouvelles exigences en matière de protection contre l'incendie dans les soutes à fret et les soutes à bagages de classe D et une amélioration des revêtements intérieurs des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D.

Cette modification permet d'harmoniser les exigences réglementaires canadiennes avec celles des États-Unis, lesquelles se trouvent à l'article 121.314 intitulé *Cargo and baggage compartments* du chapitre 1 de la partie 121 du titre 14 du *Code of Federal Regulations* (CFR) et sont entrées en vigueur le 17 février 1998.

Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie VII)* a fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 5 octobre 2002. Aucun commentaire n'a été reçu.

La date d'entrée en vigueur à laquelle les modifications requises concernant les soutes à fret et les soutes à bagages de l'avion visées doivent être complétées a été reportée au 1^{er} juin 2004. Au départ, une période de trois ans était prévue avant la promulgation des présentes exigences en vue de donner assez de temps à l'industrie pour compléter les modifications nécessaires à un coût minimum. En prévision de la promulgation des présentes modifications canadiennes et compte tenu de l'existence des exigences américaines, l'industrie canadienne se conforme presque totalement aux modifications nécessaires. Étant donné cette conformité quasi totale, une période de prolongation n'est plus nécessaire. La date du 1^{er} juin 2004 n'est donc pas censée présenter de difficulté au milieu de l'industrie quant à la conformité aux modifications en question.

En reconnaissance au milieu de l'industrie qui s'est conformé de façon volontaire aux présentes modifications et à l'objectif global « plus sensé » de réglementation que s'est fixé le gouvernement fédéral en utilisant une réglementation centrée sur des objectifs, les exigences destinées aux exploitants aériens pour que ces derniers soumettent un plan pour se conformer au règlement et également des rapports trimestriels d'information ont été supprimées des présentes modifications. Étant donné le nombre restreint d'exploitants aériens n'ayant pas complété les modifications nécessaires, les exigences relatives à la soumission de rapports ne feraient qu'ajouter à la majorité des exploitants aériens un fardeau d'ordre administratif, pourtant mineur mais jugé inutile pour l'instant.

Les avions des exploitants aériens canadiens régis par la sous-partie 705 (*Exploitation d'une entreprise de transport aérien*) seront assujettis à ces nouvelles exigences. Les avions visés seront ceux de la catégorie transport à l'égard duquel un certificat de type initial a été délivré après le 1^{er} janvier 1958.

La sous-partie 705 s'applique aux exploitants aériens canadiens qui exploitent des avions et des hélicoptères dans le cadre d'un service de transport aérien ou d'un travail aérien comportant des excursions aériennes. Dans la plupart des cas, il s'agit d'avions ayant une masse maximale homologuée au décollage (MMHD) supérieure à 8 618 kg (19 000 lb) ou pour lesquels un certificat de type canadien autorisant le transport de 20 passagers ou plus a été délivré. Dans le cas des hélicoptères, il s'agit d'appareils ayant une configuration de 20 sièges ou plus, à l'exclusion des sièges des pilotes. Ces exigences réglementaires ne s'appliquent pas aux hélicoptères.

The term “air transport service” means a commercial air service that is operated for the purpose of transporting persons, personal belongings, baggage, goods or cargo in an aircraft between two points. The term “aerial work” means a commercial air service other than an air transport service or a flight training service.

Transport category aeroplanes are aeroplanes type certificated pursuant to Chapter 525 (*Transport Category Aeroplanes*) of the *Airworthiness Manual* or an equivalent foreign airworthiness standard. Chapter 525 of the *Airworthiness Manual* sets out detailed airworthiness standards for transport category aeroplanes. Aeroplanes on the Canadian Civil Aircraft Register are type certificated into categories based upon the intended use or operating limitations of the aeroplane.

The term “initial type certificate” refers to the earliest type certificate which was issued for a particular aeroplane type. An aeroplane type is a classification of aeroplanes having similar design characteristics. The design characteristics of an aeroplane are dependent upon the type design of that aeroplane. The type design of an aeroplane includes the drawings, specifications, dimensions, materials and manufacturing process which must meet specific airworthiness requirements for each component part of the aeroplane. These characteristics of the type design apply to all aeroplanes produced in accordance with the type certificate. These aeroplanes are jointly referred to as an “aeroplane type”. The issuance of an aeroplane type certificate confirms that the type design, manufactured product and maintenance program meet minimum safety standards.

The date January 1, 1958 was chosen so that the majority of turbine powered transport category aeroplanes would be included. Compliance is not being required for aeroplanes type certificated before January 1, 1958 because their advanced age and small numbers would make compliance impractical from an economic standpoint. This decision is consistent with the similar exclusions made for these aeroplanes from other historic requirements pertaining to equipment upgrades for flammability of seat cushions and floor proximity escape path marking. It is also consistent with the approach taken by the Federal Aviation Administration (FAA) with respect to the regulation of these aeroplanes.

Air operators will be required to modify the Class C and Class D cargo and baggage compartments of affected aeroplanes to the higher standard of new section 705.81. These modifications will contribute to a significant increase in public safety. Aeroplanes with Class C and/or Class D cargo and baggage compartments will be prohibited from operating after June 1, 2004 unless their cargo and baggage compartments meet the requirements of new section 705.81 and its corresponding *Commercial Air Services Standard* 725.81.

L’expression « service de transport aérien » désigne un service aérien commercial qui est exploité dans le but de transporter, par aéronef, des personnes, des effets personnels, des bagages, des marchandises ou du fret d’un point à un autre. Quant à l’expression « travail aérien », elle s’entend d’un service aérien commercial autre qu’un service de transport aérien ou un service de formation au pilotage.

Les avions de catégorie transport sont les avions certifiés en vertu du chapitre 525 (*Avions de catégorie transport*) du *Manuel de navigabilité* ou d’une norme de navigabilité étrangère équivalente. Le chapitre 525 du *Manuel de navigabilité* détaille les normes de navigabilité des avions de la catégorie transport. Les avions figurant dans le Registre d’immatriculation des aéronefs civils canadiens ont reçu des certificats de type dans diverses catégories basées sur l’usage prévu ou les limites d’exploitation des avions.

L’expression « certificat de type initial » s’entend du premier certificat de type délivré à un type d’avion précis. Un type d’avion est un regroupement d’avions ayant des caractéristiques de conception similaires. Les caractéristiques de conception d’un avion dépendent de la définition de type de cet avion. Dans la définition de type d’un avion se trouvent les plans, les spécifications, les dimensions, les matériaux et les procédés de fabrication qui doivent respecter des exigences de navigabilité précises, et ce pour chaque élément de l’avion. Ces caractéristiques de la définition de type s’appliquent à tous les avions produits conformément au certificat de type. Ce sont ces avions qui, ensemble, constituent ce que l’on appelle un « type d’avion ». La délivrance d’un certificat de type d’avion confirme que la définition de type, le produit construit et le programme de maintenance répondent à des normes de sécurité minimales.

Si la date du 1^{er} janvier 1958 a été retenue, c’est pour que la majorité des avions turbopropulsés de catégorie transport puissent être visés. Et si la conformité des avions ayant reçu leur certificat de type avant le 1^{er} janvier 1958 n’est pas requise, c’est parce que leur âge avancé et leurs petits nombres rendraient cette conformité impossible à réaliser d’un point de vue économique. Cette décision est cohérente avec les exclusions similaires appliquées à ces avions dans le cas d’autres exigences historiques se rapportant aux améliorations apportées à l’équipement en matière d’inflammabilité des coussins de siège et de marques d’évacuation d’urgence situées à proximité du plancher, et elle est cohérente avec l’approche retenue par la Federal Aviation Administration (FAA) quant à la réglementation applicable à ces avions.

Les exploitants aériens seront tenus de modifier les soutes à fret ainsi que les soutes à bagages de classe C et de classe D des avions visés de façon qu’elles respectent les normes plus élevées de l’article 705.81. Ces modifications contribueront à une augmentation significative de la sécurité du public. Après le 1^{er} juin 2004, il sera interdit d’utiliser des avions dont les soutes à fret ainsi que les soutes à bagages de classe C et de classe D qui ne respecteront pas les exigences de l’article 705.81 et de la norme 725 correspondante intitulée — *Exploitation d’une entreprise de transport aérien — Avions des Normes de service aérien commercial*.

Specific**Section 705.81 (Cargo and Baggage Compartment Fire Protection)****(1) New Fire Protection Requirements for Class D Cargo and Baggage Compartments**

Accident experience and full-scale tests and analyses conducted by the United States FAA have demonstrated that the past method of fire protection used in Class D cargo and baggage compartments was inadequate in controlling certain types of fires including fires involving aerosol cans.

Aerosol cans now contain highly flammable propellants as a result of environmental legislation and have been shown to burst within a few minutes upon exposure to fire in burning luggage. Available information indicates that a large percentage of checked luggage contains at least one aerosol can. Canadian regulations set limits on the quantity of aerosol cans that passengers may transport, however, the transport of aerosol cans is not prohibited¹.

The potential consequences of a bursting aerosol can in the non-inert atmosphere of a Class D cargo and baggage compartment include explosion of the propellant with enough force to rupture the cargo and baggage compartment liners. This would, as a result, compromise the fire suppression capability of the cargo and baggage compartment and potentially jeopardize the structural integrity of the aeroplane. Tests have shown that there is no ignition and hence, no explosion of the propellants contained in aerosol cans in the inert atmosphere of a Class C cargo and baggage compartment. The atmospheres of Class C cargo and baggage compartments are made inert by the use of suppressing agent when fire or smoke is detected. Class C and Class D cargo and baggage compartments are located in areas that are not readily accessible to crew members in flight.

Paragraph 525.857(d) of the *Airworthiness Manual* Chapter 525 (*Airworthiness Standards Transport Category Aeroplanes*), effective January 1, 1987, contains the most recent standards applicable to Class D cargo and baggage compartments in the Canadian fleet. Prior to 1987, the standards Canada applied to Class D cargo and baggage compartments of transport category aeroplanes were those of the United States' *Code of Federal Regulations*, Title 14, Chapter 1, Part 25 (*Airworthiness Standards, Transport Category Airplanes*).

¹ The transport of dangerous goods to, from and within Canada is regulated by the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* (TDGR), a set of Regulations administered by Transport Canada. Subsections 2.9(1) and (2) of those Regulations indicate that in addition to specified requirements of the TDGR the ICAO Technical Instructions (2001/2002) must be met when transporting dangerous goods by air. The Technical Instructions provide a listing of all possible dangerous goods, in which "Aerosols" is included, and prescribes the type of packaging, quantity limitations and how they should be identified, documented and handled. Part 8 of the ICAO Technical Instructions permit limited quantities of aerosols to be transported on an aircraft in passenger or crew baggage.

Détails**Article 705.81 (Protection contre l'incendie dans les soutes à fret et les soutes à bagages)****(1) Nouvelles exigences de protection contre l'incendie pour les soutes à fret et les soutes à bagages de classe D**

Des accidents vécus ainsi que des analyses et des essais grandeur nature effectués par la FAA des États-Unis ont montré que la méthode précédente de protection contre l'incendie utilisée dans les soutes à fret et dans les soutes à bagages de classe D, ne permettait pas une bonne maîtrise de certains types de feu, notamment ceux reliés à des aérosols.

À la suite de lois environnementales, ces aérosols contiennent maintenant des gaz propulseurs hautement inflammables, et il a été montré que ces aérosols pouvaient exploser en quelques minutes en cas d'exposition à un feu dans des bagages en train de brûler. Selon les renseignements disponibles, un fort pourcentage des bagages enregistrés contiennent au moins un aérosol. Si la réglementation canadienne fixe une limite à la quantité d'aérosols que les passagers peuvent transporter, leur transport n'est toutefois pas interdit¹.

Parmi les conséquences potentielles d'un éclatement d'aérosols dans l'atmosphère non inerte d'une soute à fret ou d'une soute à bagages de classe D, il faut envisager une explosion du gaz propulseur suffisamment violente pour provoquer la rupture des revêtements intérieurs des soutes à fret ou des soutes à bagages. Il se pourrait alors que les moyens de lutte contre l'incendie soient compromis dans les soutes à fret et les soutes à bagages, l'intégrité structurale de l'avion risquant par ailleurs d'être menacée. Des essais ont montré qu'il n'y a pas d'inflammation, et donc pas d'explosion, des gaz propulseurs contenus dans des aérosols dans l'atmosphère inerte qui est celle des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C. L'atmosphère des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C est rendue inerte par l'utilisation d'agent extincteur dès qu'un incendie ou de la fumée sont détectés. Les soutes à fret et les soutes à bagages de classe C et de classe D se trouvent dans des endroits auxquels les membres d'équipage ont difficilement accès pendant le vol.

L'alinéa 525.857(d) du chapitre 525 (*Normes de navigabilité des avions de catégorie transport*) du *Manuel de navigabilité* qui est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1987 renferme les normes les plus récentes applicables aux soutes à fret et aux soutes à bagages de classe D des appareils de la flotte canadienne. Avant 1987, les normes qu'appliquait le Canada aux soutes à fret et aux soutes à bagages de classe D des avions de la catégorie transport étaient celles du chapitre 1 de la partie 25 du titre 14 du *Code of Federal Regulations* (*Airworthiness Standards, Transport Category Airplanes*) des États-Unis.

¹ Le transport de marchandises dangereuses en provenance et à destination du Canada, est réglementé par le *Règlement sur les transport des marchandises dangereuses* (RTMD), un ensemble de dispositions réglementaires régies par Transports Canada. Les paragraphes 2.9(1) et (2) de ce règlement indiquent que, en plus des exigences spécifiques du RTMD, il faut respecter les Instructions techniques de l'OACI (2001/2002) en cas de transport de marchandises dangereuses par les aires. Ces Instructions techniques donnent une liste de toutes les marchandises dangereuses possibles, dans laquelle figurent les « aérosols », et précisent le type de conditionnement, les limites de quantité et la façon dont ces marchandises doivent être identifiées, documentées et manipulées. La partie 8 des Instructions techniques de l'OACI permet le transport de quantités limitées d'aérosols dans les bagages des passagers ou de l'équipage.

Aeroplanes on the Canadian Civil Aircraft Register are type certificated to meet the standards in place at the time of application for type certification. A new amendment to Part V *Airworthiness* Subpart 11 *Approval of the Type Design of an Aeronautical Product* and Subpart 13 *Approval of Modification and Repair Designs* introduced procedures to require applicants for approval of proposed design changes to aeronautical products to incorporate in the redesigned products the most current design standards, to the greatest extent practicable. Since there has already been extensive industry compliance with respect to the modifications of cargo compartments few requests for revisions of type certificates to accommodate these modifications are expected to be affected by the new approval procedures.

The requirements of this amendment are contained in columns 2 and 3 of Table 1.0. Class D cargo and baggage compartments on passenger-carrying aeroplanes that meet the standards in effect on or before January 1, 1987 will have to meet the standards in column 2 no later than June 1, 2004. Class D cargo and baggage compartments on cargo-carrying aeroplanes that meet the standards in effect on or before January 1, 1987 will have to meet the standards in column 2 or 3 no later than June 1, 2004. Column 1 contains the most recent standards of the *Airworthiness Manual* applicable to Class D cargo and baggage compartment fire protection. As of June 1, 1998, Class D cargo and baggage compartments have been eliminated as an option for future aeroplane type certification under Chapter 525 of the *Airworthiness Manual*.

Table 1.0

Column 1	Column 2	Column 3
Class D cargo and baggage compartment fire protection standards of <i>Airworthiness Manual 525.857(d)</i> (<i>Cargo Compartment Classification</i>) and <i>Airworthiness Manual 525.858</i> (<i>Cargo Compartment Fire Detection Systems</i>)* in effect on January 1, 1987	Class C cargo and baggage compartment fire protection standards of <i>Airworthiness Manual 525.857(c)</i> (<i>Cargo Compartment Classification</i>) and <i>Airworthiness Manual 525.858</i> (<i>Cargo Compartment Fire Detection Systems</i>)* in effect on June 1, 1998	Class E cargo and baggage compartment fire protection standards of <i>Airworthiness Manual 525.857(e)</i> (<i>Cargo Compartment Classification</i>) and <i>Airworthiness Manual 525.858</i> (<i>Cargo Compartment Fire Detection Systems</i>)* in effect on June 1, 1998
A fire occurring in a Class D cargo or baggage compartment will be completely confined without endangering the safety of the aeroplane or the occupants.	In a Class C cargo or baggage compartment, there is a separate approved smoke detector or fire detector system to give warning at the pilot or flight engineer station.	A Class E cargo compartment is on aeroplanes used only for the carriage of cargo and in which there is a separate approved smoke or fire detector system to give warning at the pilot or flight engineer station.

Les avions inscrits au Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens possèdent un certificat de type attestant qu'ils respectent les normes en vigueur au moment de la demande de certification de type. Dans la nouvelle modification de la partie V concernant la *Navigabilité*, on présente dans la sous-partie 11 intitulée « *Approbation de la définition de type d'un produit aéronautique* » et dans la sous-partie 13 intitulée « *Approbation de la conception des modifications et des réparations* » les procédures en vertu desquelles les demandeurs d'approbations de modifications de conception proposées à des produits aéronautiques doivent, dans la plus grande mesure possible, incorporer dans les produits faisant l'objet d'une nouvelle conception les normes de conception les plus récentes. Étant donné que l'ensemble du milieu de l'industrie satisfait déjà aux modifications relatives aux soutes à fret, on s'attend à ce que peu de demandes de révision de certificat de type tenant compte de ces modifications soient touchées par les nouvelles procédures d'approbation.

Les exigences relatives à cette modification se trouvent aux colonnes 2 et 3 du tableau 1.0. Les soutes à fret et les soutes à bagages de classe D d'avions de transport de passagers respectant les normes en vigueur au 1^{er} janvier 1987 ou avant devront respecter les normes de la colonne 2 d'ici au 1^{er} juin 2004. Les soutes à fret et les soutes à bagages de classe D d'avions de transport de fret respectant les normes en vigueur au 1^{er} janvier 1987 ou avant devront respecter les normes des colonnes 2 ou 3 d'ici au 1^{er} juin 2004. La colonne 1 présente les normes les plus récentes du *Manuel de navigabilité* relatives à la protection contre l'incendie des soutes à fret et des soutes à bagages de classe D. Depuis le 1^{er} juin 1998, les soutes à fret et les soutes à bagages de classe D ont été éliminées des options offertes à la certification de type des futurs avions en vertu du chapitre 525 du *Manuel de navigabilité*.

Tableau 1.0

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Normes de protection contre l'incendie des soutes à fret et des soutes à bagages de classe D de l'alinéa 525.857d) du <i>Manuel de navigabilité</i> (<i>Classification des compartiments cargo</i>) et de l'article 525.858 du <i>Manuel de navigabilité</i> (<i>Systèmes de détection ou de feu dans les compartiments cargo</i>)* en vigueur le 1 ^{er} janvier 1987	Normes de protection contre l'incendie des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C de l'alinéa 525.857c) du <i>Manuel de navigabilité</i> (<i>Classification des compartiments cargo</i>) et de l'article 525.858 du <i>Manuel de navigabilité</i> (<i>Systèmes de détection de fumée ou de feu dans les compartiments cargo ou à bagages</i>)* en vigueur le 1 ^{er} juin 1998	Normes de protection contre l'incendie des soutes à fret et des soutes à bagages de classe E de l'alinéa 525.857e) du <i>Manuel de navigabilité</i> (<i>Classification des compartiments cargo</i>) et de l'article 525.858 du <i>Manuel de navigabilité</i> (<i>Systèmes de détection de fumée ou de feu dans les compartiments cargo ou à bagages</i>)* en vigueur le 1 ^{er} juin 1998
Un incendie se produisant dans un compartiment cargo ou à bagages de classe D est celui dans lequel un feu survient, y serait complètement confiné sans mettre en danger la sécurité de l'avion ou des occupants.	Dans un compartiment cargo ou à bagages de classe C, il y a un détecteur de fumée ou un système détecteur de feu séparés et approuvés pour donner l'alarme au poste du pilote ou ingénieur de vol.	Un compartiment cargo de classe E est un compartiment dans les avions utilisés seulement pour le transport cargo et dans lequel il y a un système détecteur de fumée ou de feu séparé et approuvé pour donner l'alarme au poste du pilote ou de l'ingénieur de vol.

Table 1.0—Continued

Tableau 1.0 (suite)

Column 1	Column 2	Column 3
Class D cargo and baggage compartment fire protection standards of <i>Airworthiness Manual 525.857(d)</i> (<i>Cargo Compartment Classification</i>) and <i>Airworthiness Manual 525.858</i> (<i>Cargo Compartment Fire Detection Systems</i>)* in effect on January 1, 1987	Class C cargo and baggage compartment fire protection standards of <i>Airworthiness Manual 525.857(c)</i> (<i>Cargo Compartment Classification</i>) and <i>Airworthiness Manual 525.858</i> (<i>Cargo Compartment Fire Detection Systems</i>)* in effect on June 1, 1998	Class E cargo and baggage compartment fire protection standards of <i>Airworthiness Manual 525.857(e)</i> (<i>Cargo Compartment Classification</i>) and <i>Airworthiness Manual 525.858</i> (<i>Cargo Compartment Fire Detection Systems</i>)* in effect on June 1, 1998
The compartment volume does not exceed 1,000 cubic feet. For compartments of 500 cubic feet or less, an airflow of 1,500 cubic feet per hour is acceptable.	There is an approved built-in fire extinguishing or suppression system controllable from the cockpit.	There are means to shut off the ventilating airflow to, or within, the compartment, and the controls for these means are accessible to the flight crew in the crew compartment.
There are means to exclude hazardous quantities of smoke, flames or other noxious gases, from any compartment occupied by the crew or passengers.	There are means to exclude hazardous quantities of smoke, flames or extinguishing agent, from any compartment occupied by the crew or passengers.	There are means to exclude hazardous quantities of smoke, flames or noxious gases, from the flight crew compartment.
Ventilation and drafts are controlled within each compartment so that any fire likely to occur in the compartment will not progress beyond safe limits.	There are means to control ventilation and drafts within the compartment so that the extinguishing agent used can control any fire that may start within the compartment.	The required crew emergency exits are accessible under any cargo loading condition.
Consideration is given to the effect of heat within the compartment on adjacent critical parts of the aeroplane.	The detection system must provide a visual indication to the flight crew within one minute after the start of a fire.	The detection system must provide a visual indication to the flight crew within one minute after the start of a fire.
The detection system must provide a visual indication to the flight crew within one minute after the start of a fire*.	The system must be capable of detecting a fire at a temperature significantly below that at which the structural integrity of the aeroplane is substantially decreased.	The system must be capable of detecting a fire at a temperature significantly below that at which the structural integrity of the aeroplane is substantially decreased.
The system must be capable of detecting a fire at a temperature significantly below that at which the structural integrity of the aeroplane is substantially decreased*.	There must be means to allow the crew to check in flight the functioning of each fire detector circuit.	There must be means to allow the crew to check in flight the functioning of each fire detector circuit.

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Normes de protection contre l'incendie des soutes à fret et des soutes à bagages de classe D de l'alinéa 525.857(d) du <i>Manuel de navigabilité (Classification des compartiments cargo)</i> et de l'article 525.858 du <i>Manuel de navigabilité (Systèmes de détection de feu dans les compartiments cargo)</i>* en vigueur le 1^{er} janvier 1987	Normes de protection contre l'incendie des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C de l'alinéa 525.857(c) du <i>Manuel de navigabilité (Classification des compartiments cargo)</i> et de l'article 525.858 du <i>Manuel de navigabilité (Systèmes de détection de fumée ou de feu dans les compartiments cargo ou à bagages)</i>* en vigueur le 1^{er} juin 1998	Normes de protection contre l'incendie des soutes à fret et des soutes à bagages de classe E de l'alinéa 525.857(e) du <i>Manuel de navigabilité (Classification des compartiments cargo)</i> et de l'article 525.858 du <i>Manuel de navigabilité (Systèmes de détection de fumée ou de feu dans les compartiments cargo ou à bagages)</i>* en vigueur le 1^{er} juin 1998
Le volume de compartiment ne dépasse pas 1 000 pieds cubes. Pour les compartiments de 500 pi ³ [14 m ³], ou moins, un écoulement d'air de 1 500 pi ³ par heure [42 m ³] est acceptable.	Il y a un système d'extinction ou de suppression d'incendie inamovible et approuvé commandé depuis le poste de pilotage.	Il y a des moyens pour couper l'écoulement d'air de ventilation vers le ou à l'intérieur du compartiment, et les commandes de ces moyens sont accessibles à l'équipage de vol dans le compartiment d'équipage.
Il y a des moyens pour exclure des quantités dangereuses de fumée, de flammes, ou d'autres gaz nocifs, de tout compartiment occupé par l'équipage ou les passagers.	Il y a des moyens pour exclure des quantités dangereuses de fumée, de flammes ou d'agent d'extinction, de tout compartiment occupé par l'équipage ou les passagers.	Il y a des moyens pour exclure des quantités dangereuses de fumées, de flammes ou de gaz nocifs, du compartiment d'équipage de vol.
La ventilation et les appels d'air sont commandés à l'intérieur de chaque compartiment de sorte que tout feu susceptible de survenir dans le compartiment ne progressera pas au-delà des limites de sécurité.	Il y a des moyens pour commander la ventilation et les appels d'air à l'intérieur du compartiment de sorte que l'agent d'extinction utilisé puisse maîtriser tout feu qui peut se déclarer à l'intérieur du compartiment.	Les issues de secours équipages exigées sont accessibles dans toutes les conditions de chargement cargo.
L'effet de la chaleur à l'intérieur du compartiment sur les parties critiques adjacentes de l'avion est pris en considération.	Le système de détection doit fournir une indication visuelle à l'équipage de vol dans la minute qui suit le début d'un feu.	Le système de détection doit fournir une indication visuelle à l'équipage de vol dans la minute qui suit le début d'un feu.
Le système de détection doit fournir une indication visuelle à l'équipage de vol, dans la minute qui suit le début d'un feu*.	Le système doit être capable de détecter un feu, à une température notablement inférieure à celle à laquelle l'intégrité structurale de l'avion est diminuée de manière importante.	Le système doit être capable de détecter un feu, à une température notablement inférieure à celle à laquelle l'intégrité structurale de l'avion est diminuée de manière importante.
Le système doit être capable de détecter un feu, à une température notablement inférieure à celle à laquelle l'intégrité structurale de l'avion est diminuée de manière importante*.	Il doit y avoir un moyen qui permette à l'équipage de contrôler en vol le fonctionnement de chaque circuit de détection de feu.	Il doit y avoir un moyen qui permette à l'équipage de contrôler en vol le fonctionnement de chaque circuit de détection de feu.

Table 1.0—Continued

Column 1	Column 2	Column 3
Class D cargo and baggage compartment fire protection standards of <i>Airworthiness Manual 525.857(d) (Cargo Compartment Classification)</i> and <i>Airworthiness Manual 525.858 (Cargo Compartment Fire Detection Systems)*</i> in effect on January 1, 1987	Class C cargo and baggage compartment fire protection standards of <i>Airworthiness Manual 525.857(c) (Cargo Compartment Classification)</i> and <i>Airworthiness Manual 525.858 (Cargo Compartment Fire Detection Systems)*</i> in effect on June 1, 1998	Class E cargo and baggage compartment fire protection standards of <i>Airworthiness Manual 525.857(e) (Cargo Compartment Classification)</i> and <i>Airworthiness Manual 525.858 (Cargo Compartment Fire Detection Systems)*</i> in effect on June 1, 1998
There must be means to allow the crew to check in flight the functioning of each fire detector circuit*.	The effectiveness of the detection system must be shown for all approved operating configurations and conditions.	The effectiveness of the detection system must be shown for all approved operating configurations and conditions.
The effectiveness of the detection system must be shown for all approved operating configurations and conditions*.		

* These requirements pertain to section 525.858 of the *Airworthiness Manual (Cargo Compartment Fire Detection Systems)* and apply if certification with cargo compartment fire detection provisions is requested. Air operators operating aeroplanes with Class D cargo and baggage compartments have not normally made this request as Class D compartments were not required to have fire detection systems prior to the introduction of new section 705.81 and new *Commercial Air Services Standard 725.81*.

(2) Upgrade of Cargo and Baggage Compartment Liners in Class C and Class D Cargo and Baggage Compartments

Accident experience and full scale tests and analyses conducted by the United States FAA show that fires can rapidly burn through certain types of liners, and thus compromise the integrity of the fire control mechanisms in Class C and Class D cargo and baggage compartments. Once fire penetrates the liner air may enter the cargo and baggage compartment or suppression agent may escape the cargo and baggage compartment, thus, fire may spread to other parts of the aeroplane.

This new requirement applies to:

- Each Class C and each Class D cargo and baggage compartment, as referred to in Chapter 525, section 525.857 (*Cargo Compartment Classification*) of the *Airworthiness Manual* in effect on January 1, 1987 that has a volume greater than 5.66m³ (200 ft³); and
- Each Class C and each Class D cargo and baggage compartment type certified before 1987 with a volume greater than 5.66m³ (200 ft³) meeting the requirements of the United States' *Code of Federal Regulations*, Title 14, Chapter 1, Part 25 (*Airworthiness Standards, Transport Category Airplanes*) in force at the time of application for type certification.

Tableau 1.0 (suite)

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Normes de protection contre l'incendie des soutes à fret et des soutes à bagages de classe D de l'alinéa 525.857d) du <i>Manuel de navigabilité (Classification des compartiments cargo)</i> et de l'article 525.858 du <i>Manuel de navigabilité (Systèmes de détection ou de feu dans les compartiments cargo)*</i> en vigueur le 1 ^{er} janvier 1987	Normes de protection contre l'incendie des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C de l'alinéa 525.857c) du <i>Manuel de navigabilité (Classification des compartiments cargo)</i> et de l'article 525.858 du <i>Manuel de navigabilité (Systèmes de détection ou de feu dans les compartiments cargo ou à bagages)*</i> en vigueur le 1 ^{er} juin 1998	Normes de protection contre l'incendie des soutes à fret et des soutes à bagages de classe E de l'alinéa 525.857e) du <i>Manuel de navigabilité (Classification des compartiments cargo)</i> et de l'article 525.858 du <i>Manuel de navigabilité (Systèmes de détection ou de feu dans les compartiments cargo ou à bagages)*</i> en vigueur le 1 ^{er} juin 1998
Il doit y avoir un moyen qui permette à l'équipage de contrôler en vol le fonctionnement de chaque circuit de détection de feu*.	L'efficacité du système de détection doit être montrée pour toutes les conditions et configurations d'utilisation approuvées.	L'efficacité du système de détection doit être montrée pour toutes les conditions et configurations d'utilisation approuvées.
L'efficacité du système de détection doit être montrée pour toutes les conditions et configurations d'utilisation approuvées*.		

* Ces exigences se rapportent à l'article 525.858 du *Manuel de navigabilité (Systèmes de détection d'incendie dans les soutes à fret)* et ne s'appliquent que si la certification avec les dispositions propres à la détection incendie dans les soutes à fret est demandée. Les exploitants aériens utilisant des avions munis de soutes à fret et de soutes à bagages de classe D n'ont généralement pas fait une telle demande, puisque, avant l'introduction du nouvel article 705.81 et de la norme 725 correspondante intitulée — *Exploitation d'une entreprise de transport aérien-Avions des Normes de service aérien commercial*, les soutes de classe D n'étaient pas tenues de posséder de systèmes de détection incendie.

(2) Amélioration des revêtements intérieurs des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D

Des accidents vécus ainsi que des analyses et des essais grandeur nature effectués par la FAA des États-Unis montrent que des incendies peuvent traverser rapidement certains types de revêtement intérieur et, par le fait même, compromettre l'intégrité des mécanismes de protection contre l'incendie dans les soutes à fret et les soutes à bagages de classe C et de classe D. Une fois que l'incendie a pénétré dans le revêtement intérieur, de l'air peut entrer dans la soute à fret et la soute à bagages où l'agent extincteur peut s'échapper de la soute en question, ce qui veut dire que l'incendie risque de se propager à d'autres parties de l'avion.

La nouvelle exigence va s'appliquer :

- à toutes les soutes à fret ou les soutes à bagages de classe C et de classe D, telles qu'elles sont mentionnées à l'article 525.857 (*Classification des soutes à fret*) du chapitre 525 du *Manuel de navigabilité* en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1987, ayant un volume supérieur à 5,66 m³ (200 pi³); et
- à toutes les soutes à fret ou les soutes à bagages de classe C et de classe D dont le certificat de type est antérieur à 1987 ayant un volume supérieur à 5,66 m³ (200 pi³) et respectant les exigences du chapitre 1 de la partie 25 du titre 14 du *Code of Federal Regulations (Airworthiness Standards, Transport Category Airplanes)* des États-Unis en vigueur au moment de la demande de certification de type.

The content of Chapter 525, section 525.857 (*Cargo Compartment Classification*) of the *Airworthiness Manual*, relating to Class C and Class D cargo and baggage compartments in effect on January 1, 1987, is detailed in Table 2.0 below.

Table 2.0

Class D cargo and baggage compartment fire protection standards (<i>Airworthiness Manual</i> paragraph 525.857(d) (<i>Cargo Compartment Classification</i>) in effect on January 1, 1987	Class C cargo and baggage compartment fire protection standards (<i>Airworthiness Manual</i> paragraph 525.857(c) (<i>Cargo Compartment Classification</i>) in effect on January 1, 1987
A fire occurring in a Class D cargo or baggage compartment will be completely confined without endangering the safety of the aeroplane or the occupants.	There is a separate approved smoke detector or fire detector system to give warning at the pilot or flight engineer station.
The compartment volume does not exceed 1,000 cubic feet. For compartments of 500 cubic feet or less, an airflow of 1,500 cubic feet per hour is acceptable.	There is an approved built-in fire-extinguishing system controllable from the pilot or flight engineer stations.
There are means to exclude hazardous quantities of smoke, flames or other noxious gases, from any compartment occupied by the crew or passengers.	There are means to exclude hazardous quantities of smoke, flames or extinguishing agent, from any compartment occupied by the crew or passengers.
Ventilation and drafts are controlled within each compartment so that any fire likely to occur in the compartment will not progress beyond safe limits.	There are means to control ventilation and drafts within the compartment so that the extinguishing agent used can control any fire that may start within the compartment.
Consideration is given to the effect of heat within the compartment on adjacent critical parts of the aeroplane.	

Under section 705.81, affected air operators will be required to replace the ceiling and sidewalls of the cargo and baggage compartments with upgraded liner panels. These liner panels are to be constructed of materials that meet the flame penetration resistance test requirements set out in Chapter 525, Appendix F, Part III of the *Airworthiness Manual*. These requirements will involve testing sidewall and ceiling liner panels, including joints, fasteners and all other design features to ensure all materials meet the above flame penetration resistance test requirements. Cargo and baggage compartment liners comprised of glass fiber reinforced resin or aluminum may be retained in lieu of meeting the new requirements provided the liner installation was approved by the Minister of Transport prior to the date on which this Regulation is registered.

Alternatives

The intent of these regulatory requirements is to ensure that the same level of protection from the results of in-flight fires is provided to passengers on Canadian-operated commercial transport aeroplanes as on those operated by their U.S. counterparts and expected to be required of European operators in future. As an

Le contenu de l'article 525.857 (*Classification des compartiments cargo*) du chapitre 525 du *Manuel de navigabilité* traitant des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1987, est détaillé au tableau 2.0 ci-dessous.

Tableau 2.0

Normes de protection contre l'incendie des soutes à fret et des soutes à bagages de classe D de l'alinéa 525.857(d) du <i>Manuel de navigabilité</i> (<i>Classification des compartiments cargo</i>) en vigueur le 1 ^{er} janvier 1987	Normes de protection contre l'incendie des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C de l'alinéa 525.857(c) du <i>Manuel de navigabilité</i> (<i>Classification des compartiments cargo</i>) en vigueur le 1 ^{er} janvier 1987
Un incendie se produisant dans un compartiment cargo ou à bagages de classe D est celui dans lequel un feu survenant, y serait complètement confiné sans mettre en danger la sécurité de l'avion ou des occupants.	Il y a un détecteur de fumée ou un système détecteur de feu séparés et approuvés pour donner l'alarme au poste du pilote ou de l'ingénieur de vol.
Le volume de compartiment ne dépasse pas 1 000 pieds cubes. Pour les compartiments de 500 pi ³ [14 m ³], ou moins, un écoulement d'air de 1 500 pi ³ par heure [42 m ³] est acceptable.	Il y a un système d'extinction inamovible et approuvé commandé depuis le poste du pilote ou de l'ingénieur de vol.
Il y a des moyens pour exclure des quantités dangereuses de fumée, de flammes, ou d'autres gaz nocifs, de tout compartiment occupé par l'équipage ou les passagers.	Il y a des moyens pour exclure des quantités dangereuses de fumée, de flammes ou d'agent d'extinction, de tout compartiment occupé par l'équipage ou les passagers.
La ventilation et les appels d'air sont commandés à l'intérieur de chaque compartiment de sorte que tout feu susceptible de survenir dans le compartiment ne progressera pas au-delà des limites de sécurité.	Il y a des moyens pour commander la ventilation et les appels d'air à l'intérieur du compartiment de sorte que l'agent d'extinction utilisé puisse maîtriser tout feu qui peut se déclarer à l'intérieur du compartiment.
L'effet de la chaleur à l'intérieur du compartiment sur les parties critiques adjacentes de l'avion est pris en considération.	

En vertu de l'article 705.81, les exploitants aériens visés seront tenus de remplacer les panneaux constituant le revêtement intérieur du plafond et des parois latérales des soutes à fret et des soutes à bagages par des panneaux améliorés. Ces panneaux devront être fabriqués à partir de matériaux répondant aux exigences des essais de résistance aux flammes se trouvant à la partie III de l'annexe F du chapitre 525 du *Manuel de navigabilité*. Ces exigences porteront sur les essais des panneaux de revêtement intérieur du plafond et des parois latérales, y compris les raccords, les attaches et les autres éléments de conception, et ce, de manière à garantir que tous les matériaux respectent les exigences des essais de résistance aux flammes dont il est question plus haut. Les dispositions concernant les revêtements intérieurs des soutes à fret et des soutes à bagages constitués d'aluminium ou de résine renforcée par de la fibre de verre peuvent être conservées plutôt que de répondre aux nouvelles exigences, à condition que ces revêtements aient été approuvés par le ministre des Transports avant la date d'enregistrement des dispositions réglementaires présentées ici.

Solutions envisagées

Ces exigences réglementaires ont pour objet d'assurer aux passagers des avions de transport commerciaux des exploitants canadiens le même niveau de protection contre l'incendie pendant le vol que celui déjà offert aux passagers des avions équivalents d'exploitants des États-Unis et que celui qui devrait être bientôt

alternative to these regulatory requirements, the status quo in combination with voluntary compliance was considered in developing the amendment.

Although extensive voluntary compliance has taken place, the industry agreed to participate on condition that regulatory requirements harmonizing with the U.S. rule would be introduced in Canada. Without such Canadian regulatory requirements, air operators choosing not to comply would face lower costs (and have a competitive advantage) compared to those who do comply.

No alternative to this regulatory action is available to ensure that the intent of this amendment is satisfied.

Benefits and Costs

Although this analysis was initially undertaken in 1999 and the industry has, with few exceptions, completed the necessary conversions to comply with the requirements of this amendment, the analysis has been left unrevised. It is likely the alterations to cargo compartments would not have been initiated at this time without the prospect of regulatory change as embodied in this amendment. Therefore, the resource use and resulting benefits discussed in the following analysis are viewed as a result of the new regulatory regime with respect to cargo compartments in the affected aeroplanes.

Section 705.81 (Cargo and Baggage Compartment Fire Protection)

(1) New Fire Protection Requirements For Class D Cargo and Baggage Compartments

(a) Affected Aeroplanes

In mid-1999, there were 45 Canadian air operators operating a total of 590 aeroplanes in commercial air service under Subpart 705 (*Airline Operations*). Information provided by the Air Transport Association of Canada (ATAC), the Transport Canada National Aviation Company Information System (NACIS), the Transport Canada Canadian Civil Aircraft Register and the Type Certificate Data Sheets applicable to aeroplanes registered in Canada, indicated that 225 aeroplanes operating under Subpart 705 would potentially be affected by this regulatory requirement.

These included:

- 207 aeroplanes operated by air operators who were members of ATAC; and
- 18 aeroplanes operated by air operators who were not members of ATAC.

The 207 aeroplanes operated by ATAC members were primarily older aeroplane types operated by twelve air operators. These aeroplane types included the Boeing 727, the Boeing 737, the Fokker F-28, the McDonnell Douglas DC-9, the McDonnell Douglas DC-10, the British Aerospace BAE 146, and the Lockheed L-1011. Two newer aeroplane types operated by ATAC members identified as affected were the Airbus A319 and the Airbus A320.

exigé des exploitants européens. En guise de solution de rechange envisagée aux exigences réglementaires proposées, le statu quo associé à une mise en conformité volontaire a été étudié au cours de l'élaboration de cette modification.

Bien que la mise en conformité volontaire ait été généralisée, l'industrie a accepté de participer à condition que des exigences réglementaires s'harmonisant avec celles des États-Unis soient présentées au Canada. En l'absence de telles exigences réglementaires canadiennes, les exploitants aériens décidant de ne pas se conformer se trouveraient à avoir des coûts plus faibles (et donc un avantage concurrentiel) en comparaison des exploitants ayant opté pour la conformité.

Il n'existe aucune solution de rechange aux présentes mesures réglementaires permettant de garantir que le but visé par cette modification soit bien atteint.

Avantages et coûts

Bien que cette analyse ait été d'abord effectuée en 1999 et que le milieu de l'industrie, à quelques exceptions près, ait complété les conversions nécessaires afin de satisfaire aux exigences des présentes modifications, elle n'a toutefois pas été examinée. Il se peut que les changements apportés aux soutes à fret n'aient pas été abordés à ce moment sans le fait d'envisager une modification réglementaire comme celle incorporée dans la présente modification. Cependant, l'utilisation de certaines ressources et les résultats qui en découlent faisant l'objet de discussions dans l'analyse suivante sont perçus comme une conséquence du nouveau régime réglementaire concernant les soutes à fret à bord des avions visés.

Article 705.81 (Protection contre l'incendie dans les soutes à fret et les soutes à bagages)

(1) Nouvelles exigences de protection contre l'incendie pour les soutes à fret et les soutes à bagages de classe D

a) Avions visés

Au milieu de 1999, il y avait 45 exploitants aériens canadiens qui utilisaient un total de 590 avions dans le cadre d'un service aérien commercial régi par la sous-partie 705 (*Exploitation d'une entreprise de transport aérien*). D'après les renseignements obtenus auprès de l'Association du transport aérien du Canada (ATAC), du Système d'information national des compagnies aériennes (SINCA) de Transports Canada, du Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens de Transports Canada et des fiches de données de certificat de type concernant les avions immatriculés au Canada, 225 avions exploités en vertu de la sous-partie 705 devraient être visés par ces exigences réglementaires.

On y trouve :

- 207 avions utilisés par des exploitants aériens qui étaient membres de l'ATAC;
- 18 avions utilisés par des exploitants aériens qui n'étaient pas membres de l'ATAC.

Les 207 avions exploités par des membres de l'ATAC étaient essentiellement des appareils des types les plus anciens utilisés par douze exploitants aériens. Parmi des types d'avion, on trouvait le Boeing 727, le Boeing 737, le Fokker F-28, le McDonnell Douglas DC-9, le McDonnell Douglas DC-10, le British Aerospace BAE 146 ainsi que le Lockheed L-1011. Parmi les types d'avion plus récents exploités par des membres de l'ATAC et identifiés comme étant visés par les présentes mesures, on trouvait l'Airbus A319 et l'Airbus A320.

At the time this analysis was undertaken, information available through the Transport Canada NACIS and the Transport Canada Canadian Civil Aircraft Register indicated that air operators who were not members of ATAC were operating 52 aeroplanes under Subpart 705. Type Certificate Data Sheets indicated that 34 of these aeroplanes would be excluded from the amendment as they were type certificated prior to January 1, 1958. The remaining 18 aeroplanes were considered in the analysis. This involved 8 air operators operating the following aircraft types: the Hawker Siddley HS 748, the Airbus A300, the Shorts 330, the DeHavilland DHC-8, and the DeHavilland DHC-7. Some of these aeroplane types were also operated by ATAC members but were not identified by ATAC as being affected by the new requirement. Cargo and baggage compartments are aeroplane specific rather than aeroplane type and model specific. Aeroplane models are variants of aeroplane types. Thus, the 18 aeroplanes described above were included in the analysis.

(b) Cost Estimates

(i) General

These cost estimates apply to the 225 aeroplanes described above. These cost estimates exclude the portion of the fleet which had voluntarily complied in 1999 when this analysis was prepared.

These cost estimates consider the cost of the fire detection and suppression systems including the installation costs and certification costs of the systems; and the increase in the annual operating costs including an increase in fuel consumption, inspection and maintenance costs, weight constrained departure costs and flight diversion costs. It has been assumed that Class D cargo and baggage compartments in all-cargo aeroplanes would be converted to Class E cargo compartments which do not require the installation of active suppression systems.

In instances where Canadian data was not readily available, the costs presented by the FAA in *The Federal Register*, Vol. 63, No. 31 (Tuesday, February 17, 1998) pertaining to 14 CFR Parts 25 and 121 (*Revised Standards for Cargo or Baggage Compartments in Transport Category Airplanes; Final Rule*) were used and converted into Canadian dollars. This approach is considered practicable as Canada and the U.S. share, for the most part, common costs and markets in the aviation sector. The exchange rate of \$1.5142 in effect in September 1999 was used in the analysis.

Where available data permitted, labour costs were estimated to range between \$60 to \$90 per hour. Dependent upon the availability of Canadian resources, it was possible some labour would be conducted in the U.S. The \$90 per hour cost represents the estimated cost of labour conducted in the U.S. The \$60 per hour cost represents the lowest estimated cost of labour conducted in Canada. These labour costs were averaged to \$75 per hour. A more detailed explanation of the estimated costs is provided below.

Au moment où la présente analyse s'effectuait, les renseignements tirés du SICA de Transports Canada et du Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens de Transports Canada montraient que des exploitants aériens qui n'étaient pas membres de l'ATAC utilisaient 52 avions régis par la sous-partie 705. D'après les fiches techniques de certificat de type, 34 de ces avions seraient exclus de la présente modification, car ils avaient obtenu leur certificat de type avant le 1^{er} janvier 1958. Quant aux 18 avions qui restaient, ils ont été pris en compte dans l'analyse. Ils se trouvaient chez 8 exploitants aériens et visaient les types d'avion suivants : Hawker Siddeley HS 748, Airbus A300, Shorts 330, DeHavilland DHC-8 et DeHavilland DHC-7. Certains de ces types d'avion étaient également exploités par des membres de l'ATAC, mais ils n'étaient pas identifiés par cette association comme étant visés par cette nouvelle exigence. Les soutes à fret et les soutes à bagages sont propres à un avion plutôt qu'à un type et à un modèle d'avion spécifique. Les modèles d'avion sont des variantes des types d'avion. Par conséquent, les 18 avions décrits plus haut étaient inclus dans l'analyse.

b) Coûts estimés

(i) Généralités

Les coûts estimés s'appliquent aux 225 avions décrits ci-dessus. Ces estimations ne tiennent pas compte de la partie de la flotte qui avait été mise en conformité sur une base volontaire en 1999 lors de la préparation de la présente analyse.

Ces estimations prennent en compte le coût du système de détection et d'extinction incendie, y compris les coûts d'installation et de certification du système, ainsi que l'augmentation des coûts d'exploitation annuels, dont une augmentation de la consommation de carburant, les coûts d'inspection et de maintenance, les coûts au départ liés à des contraintes de masse et les coûts de déroutement en vol. Il avait été envisagé que les soutes à fret et les soutes à bagages de classe D des avions tout fret seraient converties en des soutes à fret de classe E ne nécessitant pas l'installation de systèmes d'extinction actifs.

Lorsque des données canadiennes étaient difficiles à trouver, les coûts indiqués par la FAA dans *The Federal Register*, Vol. 63, n° 31 (en date du mardi 17 février 1998) se rapportant aux dispositions des parties 25 et 121 du CFR (*Revised Standards for Cargo or Baggage Compartments in Transport Category Airplanes; Final Rule*) étaient utilisés et convertis en dollars canadiens. Cette approche est réaliste puisque le Canada et les É.-U. partagent pour une très grande part des coûts et des marchés communs dans le secteur de l'aviation. C'est le taux de change de septembre 1999, fixé à 1,5142 \$, qui a servi à l'analyse.

Lorsque les données disponibles le permettaient, les coûts de main-d'oeuvre étaient estimés entre 60 et 90 \$ de l'heure. Eu égard à la disponibilité ou non de ressources canadiennes, il se peut qu'une partie du travail ait été effectué aux É.-U. Le coût horaire de 90 \$ correspond au coût horaire estimé de la main-d'oeuvre pour le travail effectué aux É.-U. Quant au coût horaire de 60 \$, il représente le coût horaire estimé le plus bas de la main-d'oeuvre pour le travail effectué au Canada. Ces coûts de main-d'oeuvre sont estimés à 75 \$ de l'heure, en moyenne. De plus amples détails relatifs à ces coûts estimés figurent ci-dessous.

(ii) Specific(A) Fire Detection and Suppression System Costs

Equipment and installation costs are estimated to range from \$20,000 to \$153,000 per aeroplane in 1999 dollars, depending on the aeroplane model. These costs also include the certification costs of the fire detection and suppression system and the one-time costs incurred in the manufacturing process directly related to the manufacture of the fire detection and suppression systems.

Cost estimates assume that compartments will be fitted with a system of optical smoke detectors (configured to give indication of a fire within one minute) and a halon suppression system². The analysis further assumes a quantity of halon that will provide an initial "knockdown" discharge, and subsequent capability to maintain a 3 percent halon concentration for one hour. This is consistent with the standards currently in effect for Class C cargo and baggage compartments.

(I) Installation Costs

As indicated above, installation costs comprise part of the \$20,000 to \$153,000 per aeroplane fire detection and suppression system cost. Time to convert these aeroplanes could be substantial, especially for aeroplanes with three Class D compartments, however, conversions could be accomplished during a C-check. A C-check is a scheduled maintenance check that occurs about once a year, typically over a period of four to five days.

Conversions conducted concurrently with a C-check could reduce labour hours by as much as 30 percent because many areas of the aeroplane are easily accessible. The fire detection and suppression system cost estimates above are not adjusted to account for this potential 30 percent saving. It is assumed most air operators will likely perform conversions during C-checks, thus, this analysis attributes no foregone revenues due to downtime.

(II) Certification Costs

As indicated above, certification costs comprise part of the \$20,000 to \$153,000 per aeroplane fire detection and suppression system cost. A type design approval of the detection and suppression system was required for all aeroplane models affected by the regulatory requirement. Type design approval was in the form of a supplemental type certificate (STC) issued to an applicant. An STC records the approval of a change to the type design of an aeroplane and its component parts.

Certain aeroplane models required a separate type certification program for each different variant. In other cases, all variants

² Currently, the most effective and most commonly used suppression agent is a halogenated hydrocarbon known as halon. Canada is a signatory to the Montreal Protocol, a 1987 international agreement to phase out production of ozone depleting substances, including halon. Halon continues to be used as a fire suppressant for on-aircraft fires due to the current lack of a suitable and safe alternative. That situation will be unchanged by this requirement. The international community continues to research alternatives to halon for the extinguishment of on-aircraft fires.

(ii) Détails(A) Coûts du système de détection et de suppression d'incendie

Les coûts de l'équipement et de son installation sont estimés entre 20 000 et 153 000 \$ par avion en dollars en 1999, selon le modèle d'avion. Ces coûts comprennent également les coûts de certification du système de détection et d'extinction incendie ainsi que les coûts non récurrents encourus pendant le processus de construction directement liés à la fabrication du système de détection et de suppression d'incendie.

Ces coûts estimés supposent que les soutes seront munies d'un système composé de détecteurs de fumée optiques (configurés pour indiquer la présence d'un incendie dans la minute qui suit son apparition) et d'un système d'extinction au halon². Par la suite, l'analyse suppose une quantité de halon permettant de donner une projection initiale « vigoureuse » tout en pouvant garder par la suite une concentration de halon de trois pour cent pendant une heure. Ces conditions sont cohérentes avec les normes visant actuellement les soutes à fret et les soutes à bagages de classe C.

(I) Coûts d'installation

Comme cela a été indiqué plus haut, les coûts d'installation constituent une partie des 20 000 à 153 000 \$ que coûte, par avion, le système de détection et d'extinction incendie. Il se peut qu'il faille beaucoup de temps pour convertir des avions, notamment dans le cas de ceux possédant trois soutes de classe D; toutefois, les conversions pourraient se faire pendant des visites de type C. Une visite de type C est une vérification de maintenance planifiée qui a lieu environ une fois par an et qui dure en général de quatre à cinq jours.

Les conversions effectuées en même temps qu'une visite de type C pourraient réduire jusqu'à 30 pour cent les coûts de main-d'oeuvre, car de nombreuses parties de l'avion sont alors facilement accessibles. Les coûts estimés du système de détection et d'extinction incendie qui figurent plus haut ne tiennent pas compte de cette éventuelle économie de 30 pour cent. Comme il est supposé que la plupart des exploitants aériens vont effectuer les conversions pendant des visites de type C, l'analyse n'attribue aucune perte de revenus due à l'immobilisation des avions.

(II) Coûts de certification

Comme cela a été indiqué plus haut, les coûts de certification constituent une partie des 20 000 à 153 000 \$ que coûte, par avion, le système de détection et d'extinction incendie. Une approbation de la définition de type du système de détection et d'extinction incendie était nécessaire pour tous les modèles d'avion visés par l'exigence réglementaire. Cette approbation de définition de type prenait la forme d'un certificat de type supplémentaire (CTS) délivré à un demandeur. Un CTS consigne l'approbation d'une modification apportée à la définition de type d'un avion et de ses éléments.

Certains modèles d'avion exigeaient un programme de certification de type distinct pour chaque variante. Dans d'autres cas,

² À l'heure actuelle, c'est un hydrocarbure halogéné connu sous le nom de halon qui est l'agent extincteur le plus efficace et le plus couramment utilisé. Le Canada est signataire du Protocole de Montréal, un accord international conclu en 1987 dans le but d'éliminer la production de substances néfastes à la couche d'ozone, comme le halon. Ce dernier continue de servir d'agent extincteur pour les incendies se produisant à bord des aéronefs, car il n'existe toujours pas de produit de remplacement sûr et adapté. La présente proposition ne va rien changer à la situation. La communauté internationale continue de chercher des produits de remplacement au halon pour éteindre les incendies à bord des aéronefs.

were sufficiently similar that type design approval could be granted for all variants following only one type certification program. This analysis assumed the minimum number of type certification programs theoretically necessary to accomplish the conversions.

With the industry-wide voluntary compliance the new requirements for changed airworthiness designs of aeronautical products are not expected to affect this initiative. Because of voluntary compliance which has already taken place, the necessary type design approvals have been obtained and will not be affected by the new procedures for changes to airworthiness designs of aeronautical products which came into effect June 2003.

(B) Annual Operating Costs

(I) Increased Fuel Consumption

Depending on the aeroplane model and its configuration, installing fire suppression and detection systems will add between 3.18 kg and 136.36 kg (between 7 and 300 lb) to the empty weight of an aeroplane. This weight, in turn, will affect fuel consumption. Incremental fuel consumption costs for each aeroplane model are based on the weight of additional equipment and suppression agent required, statistical estimates of the change in fuel consumption as a function of the incremental weight by aeroplane type and estimates of annual flight hours by aeroplane model. Annual per aeroplane incremental fuel consumption estimates are calculated as ranging between \$86 to \$8,404 depending on the aeroplane model.

(II) Inspection and Maintenance Costs

Inspection and maintenance of fire detection and suppression systems will include a leak check, a visual inspection of the system, a sensor test and a hydrostatic check of the fire bottles. The first three checks could be accomplished at each C-check, i.e., about once per year. A hydrostatic check will involve removing and replacing the fire bottle once every five years. The fire bottle will be returned to the halon provider where it is recharged and checked for leaks.

Six work-hours at an hourly rate of \$75 will be required to conduct a leak check of the system of each compartment. A visual inspection of the system will require 1.5 hours per compartment at \$75 per hour. Checking the sensors will require about one hour per compartment. It will take two Aircraft Maintenance Engineers (AMEs) one hour at an hourly rate of \$75 to remove and replace a fire bottle. (This labour cost is pro-rated over a five-year period as the fire bottle is removed and replaced once every five years, thus the labour cost for one year is calculated at \$15.00 per AME). The estimated cost typically charged by fire-bottle vendors to perform a hydrostatic test and recharge the bottle irrespective of the size of the bottle, ranges from \$900 to \$1,500. This estimated cost includes the cost of shipping. It has been estimated that annual unit and inspection costs per aeroplane model will take about 9 to 26 hours. Annual unit maintenance and inspection costs, therefore, are estimated to range from \$850 to \$2,850 per aeroplane depending on the aeroplane model.

toutes les variantes étaient suffisamment proches les unes des autres pour que l'approbation de la définition de type puisse être accordée à toutes les variantes à la suite d'un seul et unique programme de certification de type. La présente analyse a pris comme hypothèse le nombre minimal de programmes de certification de type théoriquement nécessaires aux conversions.

Étant donné le désir de conformité de l'ensemble de l'industrie, les nouvelles exigences relatives aux modifications apportées à la conception de navigabilité des produits aéronautiques ne sont probablement pas censées nuire à cette initiative. En fonction de cet aspect volontaire de conformité déjà existant, les approbations de la définition de type nécessaires ont été obtenues et ne seront pas touchées par les nouvelles procédures relatives aux modifications apportées à la conception de navigabilité des produits aéronautiques qui sont en vigueur depuis juin 2003.

(B) Coûts d'exploitation annuels

(I) Augmentation de la consommation de carburant

Selon le modèle d'avion et sa configuration, l'installation d'un système de détection et d'extinction incendie va ajouter entre 3,18 et 136,36 kg (entre 7 et 300 lb) à la masse à vide d'un avion. Cette masse va, à son tour, avoir une influence sur la consommation de carburant. Les coûts liés à l'augmentation de la consommation de carburant de chaque modèle d'avion se fondent sur la masse de l'équipement additionnel et de l'agent extincteur requis, sur les estimations statistiques des variations de la consommation de carburant en fonction de l'augmentation de la masse par type d'avion et sur les estimations des heures de vol annuelles par modèle d'avion. D'après les estimations calculées, les coûts liés à l'augmentation de la consommation annuelle de carburant devraient se situer entre 86 \$ et 8 404 \$, selon le modèle d'avion.

(II) Coûts d'inspection et de maintenance

L'inspection et la maintenance d'un système de détection et d'extinction incendie va comprendre une vérification de l'absence de fuite, une inspection visuelle du système, un essai des capteurs et une vérification hydrostatique des extincteurs. Les trois premières vérifications peuvent avoir lieu à chaque visite de type C, autrement dit environ une fois par an. La vérification hydrostatique va exiger la dépose et la remise en place des extincteurs une fois tous les cinq ans. Chaque extincteur va être retourné chez le fournisseur de halon pour y être rechargé et pour y subir une vérification d'absence de fuite.

Six heures de main-d'oeuvre à un taux horaire de 75 \$ seront nécessaires pour s'assurer de l'absence de fuite du système de chaque soute. Une inspection visuelle du système va demander 1,5 heure de travail par soute, au taux horaire de 75 \$. La vérification des capteurs va prendre environ une heure par soute. Il faudra faire appel à deux techniciens d'entretien d'aéronefs (TEA) pendant une heure au taux horaire de 75 \$ chacun pour déposer et remettre en place les extincteurs. (Ce coût de main-d'oeuvre est réparti sur cinq ans, les extincteurs ne devant être déposés et remis en place qu'une fois tous les cinq ans; autrement dit, il en coûte annuellement 15,00 \$ par TEA.) Le coût estimé généralement demandé par les fournisseurs d'extincteurs pour effectuer un essai hydrostatique et une recharge d'extincteur, quelle que soit la taille de l'extincteur, varie entre 900 \$ et 1 500 \$. Cette estimation comprendra les frais d'expédition. Il a été estimé que, annuellement, les durées unitaires d'inspection par modèle d'avion varieront entre 9 et 26 heures. Par conséquent, les coûts unitaires annuels de maintenance et d'inspection sont estimés entre 850 \$ et 2 850 \$ par avion, selon le modèle d'avion.

(III) Weight Constrained Departure Costs

Under certain combinations of conditions, some departures might be weight-constrained. In these cases, the additional weight of the fire detection and suppression systems will require an air operator to off-load passengers or cargo. The cost of unaccommodated off-load estimated at approximately \$0.45 per 0.454 kg (1 lb) is a weighted average of passenger and cargo revenue derived from Canadian passenger and cargo traffic volumes. Estimates of annual unit off-load penalties range from \$45 to \$1,200 per aeroplane depending on the aeroplane model.

(IV) Flight Diversion Costs

It is anticipated that air operators will also incur costs associated with flight diversions caused by false fire warnings. Estimated costs include incremental aeroplane operating costs incurred during the diversions and passenger costs. The frequency of false alarms is estimated to be approximately 44 per million departures. Annual diversion costs per aeroplane are estimated to range from \$90 to \$4,240 depending on the aeroplane model. In any given year most aeroplanes will not experience a diversion. The diversion costs presented in this Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS) represent the average cost of a diversion weighted by the annual probability of a diversion.

Total Estimated Costs

Total estimated costs are based on the mid points of the ranges of costs for the fleet as presented above. Present value estimates of the annual operating costs are calculated at a 10 percent discount rate over 10 years. The 10-year period represents the expected average life of the installation. The estimated cost for all aeroplanes identified as affected by air operators who are members of ATAC is approximately \$30.3 million. The total estimated cost for the aeroplanes operated by air operators who were not members of ATAC is approximately \$2.64 million. This difference in cost is attributable to ATAC members operating 92 percent of the aeroplanes identified as requiring conversion. Total costs for the Canadian fleet are estimated as \$32.94 million.

(c) Benefits Estimates(i) General

The potential benefits to Canadians of the new fire protection requirements for Class D cargo and baggage compartments will depend on the degree to which the addition of detection and suppression systems will enable an air operator to avert a catastrophic accident in which lives are lost and/or serious damage is done to the aeroplane as a result of fire in a Class D cargo and baggage compartment. Measuring this benefit is problematic as it will depend upon the fire protection capabilities of Class C, D and E cargo and baggage compartments and the probability that a fire will occur. Fire protection capabilities of Class C, D and E cargo and baggage compartments specifically affected by this amendment have been previously outlined in Tables 1.0 and 2.0.

(III) Coûts au départ liés à des contraintes de masse

Si certaines conditions sont réunies, il se peut qu'il y ait au départ des contraintes liées à la masse. Dans de tels cas, la masse additionnelle d'un système de détection et d'extinction incendie va obliger l'exploitant aérien à faire descendre des passagers ou à sortir du fret. Le coût de cette opération estimé à 0,45 \$ par 0,454 kg (1 lb) est une moyenne pondérée des revenus rattachés au transport de passagers et de fret découlant des volumes canadiens de ce genre de transport. D'après les estimations inhérentes à cette situation, le manque à gagner unitaire varie entre 45 et 1 200 \$ par avion, selon le modèle d'avion.

(IV) Coûts de déroutement en vol

On s'attend également à ce que les exploitants aériens aient à subir les coûts de déroutement en vol liés à de fausses alertes à l'incendie. Les coûts estimés comprennent l'augmentation des coûts d'exploitation des avions pendant les déroutements ainsi que les coûts rattachés aux passagers. La fréquence des fausses alertes est estimée à quelque 44 par million de départs. Les coûts annuels de déroutement par avion sont estimés entre 90 \$ et 4 240 \$, selon le modèle d'avion. Pendant une année donnée, la plupart des avions ne connaîtront aucun déroutement. Les coûts de déroutement indiqués dans le présent Résumé de l'étude d'impact de la réglementation (REIR) correspondent au coût moyen d'un déroutement pondéré en fonction de la probabilité annuelle d'un tel déroutement.

Coûts totaux estimés

Les coûts totaux estimés ci-dessus sont présentés comme une moyenne de la totalité des coûts entraînés pour la flotte. Les estimations actuelles des coûts d'exploitation annuels sont calculées avec un taux d'actualisation de 10 pour cent sur 10 ans. Cette période de 10 ans représente la vie utile moyenne attendue de l'installation. Le coût pour tous les avions jugés visés par les exploitants aériens qui sont membres de l'ATAC est d'environ 30,3 millions de dollars. Quant au coût total des avions utilisés par des exploitants aériens qui n'étaient pas membres de l'ATAC, il est approximativement de 2,64 millions de dollars. Cette différence dans les coûts est due au fait que les membres de l'ATAC utilisent 92 pour cent des avions devant subir une conversion. Au total, les coûts encourus par la flotte canadienne sont estimés à 32,94 millions de dollars.

c) Avantages estimés(i) Généralités

Pour les Canadiens et Canadiennes, les avantages potentiels des nouvelles exigences relatives à la protection contre l'incendie dans les soutes à fret et les soutes à bagages de classe D vont dépendre du degré selon lequel l'ajout de systèmes de détection et d'extinction incendie va permettre à un exploitant aérien d'éviter un accident catastrophique causant des pertes de vie et/ou de graves dommages à l'avion à la suite d'un incendie dans une soute à fret ou une soute à bagages de classe D. Mesurer un tel avantage pose un problème, car cela va dépendre des moyens de protection contre l'incendie dans les soutes à fret et les soutes à bagages des classes C, D et E et de la probabilité qu'un tel incendie se produise. Les moyens de protection contre l'incendie dans les soutes à fret et les soutes à bagages des classes C, D et E spécialement visées par cette modification ont été détaillés plus haut, aux tableaux 1.0 et 2.0.

The benefits of the new fire protection requirements for Class D cargo and baggage compartments (section 705.81 and *Commercial Air Services Standard 725.81(b)*) will be impinged upon by the benefits of the upgrade of cargo and baggage compartment liners in Class C and Class D cargo and baggage compartments (section 705.81 and *Commercial Air Services Standard 725.81(c)*) and the existing benefits of Class C cargo and baggage compartments.

The expected future rate of fires occurring in cargo and baggage compartments has been estimated using worldwide historical accident and incident data. These estimates, however, are largely based on accidents and incidents occurring, for the most part, prior to the use of flammable propellants in aerosol cans. As described previously, under the Description section of this RIAS, the current use of highly flammable propellants in consumer aerosol cans presents an additional hazard.

During the 20-year period between 1977 and 1996, there were 19 fires reported worldwide as having occurred in Class C and Class D cargo and baggage compartments involving transport category aeroplanes while used in commercial air service³. During this period air operators worldwide (excluding domestic operations within the former Soviet Union, the Russian Federation and the Commonwealth of Independent States) accumulated approximately 224.5 million departures in transport category aeroplanes having Class C or Class D cargo and baggage compartments. The worldwide event rate for fires occurring in Class C and Class D cargo and baggage compartments is, therefore, estimated at approximately 0.085 per million departures.

Of the 19 fires occurring in Class C and Class D cargo and baggage compartments between 1977 and 1996, the fires occurring in Class C cargo and baggage compartments resulted in no casualties. Casualties occurred in three fires in Class D cargo and baggage compartments. While these three fires did not involve Canadian air operators, a Canadian air operator experienced a potentially catastrophic fire in a Class D cargo and baggage compartment during 1995 in which the plastic cap of an aerosol can melted.

The most recent of the three fires incurring casualties took place in 1996 when a McDonnell Douglas DC-9 operated by Valujet was destroyed and 110 lives were lost. The other two Class D cargo and baggage compartment fires which resulted in casualties are a 1983 fire in a Boeing 737 operated by Gulf Air in which there were 112 casualties and a 1980 fire in a Lockheed L-1011 operated by Saudi Arabian Airlines which resulted in 301 casualties. The worldwide event rate for fires in Class D cargo and baggage compartments incurring casualties is estimated at 0.0134 per million departures. The current use of highly flammable propellants in consumer aerosol cans presents an additional hazard.

Les avantages des nouvelles exigences en matière de protection contre l'incendie dans les soutes à fret et les soutes à bagages de Classe D (de l'article 705.81 et de l'alinéa 725.81b) des *Normes de service aérien commercial* seront influencés par les avantages de l'amélioration des revêtements intérieurs des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D (de l'article 705.81 et de l'alinéa 725.81c) des *Normes de service aérien commercial* et par les avantages existants des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C.

Les futurs taux des incendies qui devraient se produire dans les soutes à fret et les soutes à bagages ont été estimés à partir de données historiques sur les accidents et incidents survenus au niveau mondial. Ces estimations, toutefois, sont largement fondées sur des accidents et des incidents survenus, pour la plupart, avant l'utilisation de gaz propulseurs dans les aérosols. Comme cela a été dit plus haut, dans la rubrique intitulée Description du présent RÉIR, l'utilisation actuelle de gaz propulseurs hautement inflammables dans les aérosols transportés par les voyageurs crée un danger supplémentaire.

Au cours des 20 ans s'étendant de 1977 à 1996, d'après les chiffres connus au niveau mondial, il y a eu 19 incendies qui se sont déclenchés dans des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D visant des avions de catégorie transport exploités dans le cadre d'un service aérien commercial³. Pendant cette période, les exploitants aériens mondiaux (à l'exclusion des vols intérieurs dans l'ancienne Union soviétique, dans la Fédération russe et dans la Communauté des états indépendants) ont accumulé quelque 224,5 millions de départs faisant appel à des avions de catégorie transport ayant des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C ou de classe D. Par conséquent, toujours au niveau mondial, le taux d'incendies survenus dans des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D a été estimé à quelque 0,085 par million de départs.

Des 19 incendies survenus dans des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D entre 1977 et 1996, les incendies survenus dans des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C n'ont fait aucune victime. Des personnes ont perdu la vie dans trois incendies survenus dans des soutes à fret et des soutes à bagages de classe D. Si ces trois incendies n'ont pas concerné des exploitants aériens canadiens, un exploitant aérien canadien a dû faire face, en 1995, à un incendie potentiellement catastrophique dans une soute à fret et une soute à bagages de classe D, le bouchon en plastique d'un aérosol ayant fondu.

Des trois incendies les plus récents ayant fait des victimes, un est survenu en 1996, lorsqu'un McDonnell Douglas DC-9 exploité par Valujet a été détruit et que 110 personnes ont perdu la vie. Les deux autres incendies dans des soutes à fret et des soutes à bagages de classe D ayant fait des victimes sont survenus, le premier en 1983 dans l'incendie d'un Boeing 737 exploité par Gulf Air qui a fait 112 victimes, et le second en 1980 dans l'incendie d'un Lockheed L-1011 exploité par Saudi Arabian Airlines qui a fait 301 victimes. Le taux mondial d'incendies dans des soutes à fret et des soutes à bagages de classe D ayant fait des victimes est estimé à 0,0134 par million de départs. L'utilisation actuelle de gaz propulseurs hautement inflammables dans les aérosols transportés par les voyageurs crée un danger supplémentaire.

³ United States of America, Department of Transportation, Federal Aviation Administration, "14 CFR Parts 25 and 121, Revised Standards for Cargo or Baggage Compartments in Transport Category Airplanes; Final Rule", *Federal Register* (Tuesday, February 17, 1998) Vol. 63, No. 31, p. 8047.

³ United States of America, Department of Transportation, Federal Aviation Administration, "14 CFR Parts 25 and 121, Revised Standards for Cargo or Baggage Compartments in Transport Category Airplanes; Final Rule", *Federal Register* (le mardi 17 février 1998) Vol. 63, No. 31, p. 8047.

(ii) Specific

This analysis estimates the potential benefits of the new Canadian regulatory requirement by considering the potential benefit of fatalities averted if Canadian air operators avoid one catastrophic accident caused by a fire occurring in a Class D cargo and baggage compartment over a 10-year period. A 10-year period represents the expected average life of the installation.

The expected reduction in the proportion of occupants fatally injured in an accident resulting from a fire occurring in a Class D cargo and baggage compartment is estimated as the ratio of fatalities to total occupants. Of the 1,411 individuals involved in the three accidents that incurred fatalities, 523 individuals were fatally injured, representing approximately 37 percent of occupants. The new regulatory requirements will provide the potential to reduce the risk of loss of life by up to 37 percent by reducing the possibility of serious fires in Class D cargo and baggage compartments.

Estimated benefits are presented as an average for the fleet by using the Airbus A320 as a representative sample aeroplane. The Airbus A320 seat capacity of 150-186 seats most closely represents the overall average seat capacity of all affected aeroplane models. Applying the average 1998 applicable load factor (70.9%) to the average passenger capacity of the A320 (168) makes it possible to estimate total occupants at 119. Using the 37 percent risk reduction estimate explained above, 37 percent of the 119 lives (44 lives) will potentially be saved if one A320 avoids a catastrophic accident as a result of the implementation of this amendment.

Potential benefits are calculated by multiplying the estimated value of a fatality averted by the number of lives potentially saved. Potential benefits over a 10-year period are estimated by calculating the present value of the estimated benefits at a 10 percent discount rate. Potential benefits if a fire is prevented in the first year of the 10-year period are approximately \$66.1 million. If the fire does not occur until the 10th year the potential benefits will be \$28 million. Further benefits will be realized by this amendment by the potential avoidance of aeroplane hull loss.

Benefit-Cost Comparison and Summary

In the above analysis, total estimated costs and benefits are presented as an average for the fleet over the expected lifetime of the installation. Costs are estimated at \$33 million for the fleet. Potential benefits if a fire is prevented in the first year of the 10-year period are estimated at \$66.1 million. Potential benefits if the fire does not occur until the 10th year are estimated at \$28 million. Quantifiable data used in the analysis indicates positive benefit-cost implications for the first eight years of the installation. While potential aversion of hull loss has not been quantified, the aversion of hull loss will augment benefits. The additional hazard presented by the use of highly flammable propellants in consumer aerosol cans is non-quantifiable. In aggregate, the potential benefits of this amendment will justify the potential cost.

(ii) Détails

La présente analyse estime les avantages potentiels de la nouvelle exigence réglementaire canadienne en prenant en considération les avantages potentiels des vies épargnées, advenant que les exploitants aériens canadiens évitent, sur une période de 10 ans, un accident catastrophique dû à un incendie survenu dans une soute à fret et une soute à bagages de classe D. Cette période de 10 ans correspond à l'estimation de la durée de vie utile moyenne de l'installation.

La réduction attendue de la proportion de passagers tués dans un accident résultant d'un incendie survenu dans une soute à fret et une soute à bagages de classe D est estimée par rapport au nombre de décès chez tous les occupants. Des 1 411 personnes concernées dans les 3 accidents ayant fait des victimes, 523 ont été tuées, ce qui représente quelque 37 pour cent des occupants. La nouvelle exigence réglementaire va offrir une possibilité de réduire le risque de décès de 37 pour cent en réduisant l'éventualité de graves incendies dans des soutes à fret et des soutes à bagages de classe D.

Les avantages estimés sont présentés comme une moyenne de la flotte et l'Airbus A320 sert de spécimen représentatif. Avec son nombre de places compris entre 150 et 186, l'Airbus A320 est celui qui a le nombre de sièges se rapprochant le plus de la moyenne de tous les modèles d'avion visés. En appliquant le facteur de charge de 1998 (70,9 %) à la capacité moyenne de places de l'A320 (168), on en arrive à un nombre total d'occupants estimé à 119. En prenant ensuite l'estimation de la réduction des risques fixée à 37 pour cent qui vient d'être expliquée, cela signifie que 37 pour cent de 119 personnes (44 personnes) auront éventuellement la vie sauve si un A320 arrive à éviter un accident catastrophique grâce à la mise en oeuvre de la présente modification.

Les avantages potentiels sont calculés en multipliant la valeur estimée d'un incident mortel évitée par le nombre de vies potentiellement épargnées. Les avantages potentiels sur une période de 10 ans sont estimés en prenant la valeur des avantages estimés et en leur appliquant un taux d'actualisation de 10 pour cent. Si un incendie peut être évité la première année, les avantages potentiels en sont estimés à quelque 66,1 millions de dollars. Si aucun incendie ne se produit d'ici la dixième année, les avantages potentiels sont estimés à 28 millions de dollars. La présente modification donnera d'autres avantages en évitant l'éventuelle perte totale d'avions.

Comparaison entre les coûts et les avantages, et résumé

Dans l'analyse qui précède, les coûts totaux estimés sont présentés sous la forme d'une moyenne pour la flotte sur la durée de vie utile prévue de l'installation. Les coûts sont estimés à 33 millions de dollars pour la flotte. Si un incendie peut être évité la première année, les avantages potentiels en sont estimés à quelque 66,1 millions de dollars. Si aucun incendie ne se produit d'ici la dixième année, les avantages potentiels sont estimés à 28 millions de dollars. Des données quantifiables utilisées dans l'analyse montrent des résultats avantages-coûts positifs pendant les huit premières années de l'installation. Si le possible évitement d'une perte de coque n'a pas été quantifié, il vient cependant augmenter les avantages. Le danger supplémentaire inhérent à la présence de gaz propulseurs hautement inflammables dans les aérosols transportés par les voyageurs n'est pas quantifiable. En résumé, les avantages potentiels de cette modification en justifient les coûts éventuels.

(2) Upgrade of Cargo and Baggage Compartment Liners in Class C and Class D Cargo and Baggage Compartments**(a) Affected Aeroplanes**

The Class C and Class D cargo and baggage compartments of Boeing 727, 737, 747, 757, 767, Lockheed L-1011 and Saab SF-340 aeroplanes will be affected by the amendment. Certain Boeing 727 and 737 aeroplanes have cargo and baggage compartment doors with nonrigid fiberglass blanket construction which do not meet the new requirement. Similarly, certain portions of the cargo and baggage compartment liners in Boeing 747 aeroplanes are of nonrigid fiberglass construction. Although the rest of the cargo and baggage compartment liner material used in Boeing 727, 737 and 747 aeroplanes will be satisfactory, the portions that are of nonrigid fiberglass construction will have to be replaced. Certain Boeing 757, 767, Lockheed L-1011 and Saab SF-340 aeroplanes have cargo and baggage compartment liners made of materials which do not comply with the new requirement. All liner panels in certain aeroplanes of these models will have to be replaced with cargo and baggage compartment liner panels that meet the new requirement.

Table 3.0 below, sets out the fleet complement as of May 1999 and the assumptions made for the purpose of this analysis. These assumptions were made on the basis that Boeing began to voluntarily install liners meeting the similar United States' *Code of Federal Regulations*, Title 14, Chapter 1, Part 25, entitled *Airworthiness Standards, Transport Category Airplanes* on their Boeing 747, 757 and 767 aeroplanes during the latter portion of 1986. Therefore, the only aeroplanes of these models assumed not to be in compliance with the new liner requirement were those delivered before the voluntary installations began. It was anticipated that Boeing 737 aeroplanes manufactured after March 20, 1989 would be equipped with compliant materials as U.S. Amendment 121-202 (*Fire Protection Requirements for Cargo or Baggage Compartments*) setting requirements for the upgrade of cargo and baggage compartment liners in Class C and Class D cargo and baggage compartments became effective on that date⁴.

Aeroplanes imported from the U.S. after March 20, 1991, were assumed compliant as the two-year compliance period given to U.S. air operators under Amendment 121-202 to upgrade the subject liners expired on this date. Canada is harmonizing with the United States' *Code of Federal Regulations*, Title 14, Chapter 1, Part 121, section 121.314 (*Cargo and Baggage Compartments*) by means of this amendment.

⁴ Amendment 121-202 was published by the FAA in 54 FR 7384, February 17, 1989.

(2) Amélioration des revêtements intérieurs des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D**(a) Avions visés**

Les soutes à fret et les soutes à bagages de classe C et de classe D des Boeing 727, 737, 747, 757, 767, des Lockheed L-1011 et des Saab SF-340 seront visées par la présente modification. Dans certain Boeing 727 et 737, la construction des portes de soutes à fret et de soutes à bagages fait appel à des matelas formés de fibre de verre non rigide ne répondant pas à la nouvelle exigence. De la même façon, certaines parties des revêtements intérieurs des soutes à fret et des soutes à bagages de Boeing 747 sont construites à partir de fibre de verre non rigide. Bien que le reste du matériau servant dans les revêtements intérieurs des soutes à fret et des soutes à bagages des 727, 737 et 747 sera satisfaisant, les portions constituées de fibre de verre non rigide devront être remplacées. Certains Boeing 757, 767, Lockheed L-1011 et Saab SF-340 ont des revêtements intérieurs des soutes à fret et des soutes à bagages constitués de matériaux ne répondant pas à la nouvelle exigence. Tous les panneaux du revêtement intérieur des soutes à fret et des soutes à bagages de certains avions de ces modèles devront être remplacés par d'autres répondants à la nouvelle exigence.

Le tableau 3.0 présenté ci-dessous détaille de quoi sont composées les flottes canadiennes en date de mai 1999 et précise les hypothèses qui ont été prises aux fins de la présente analyse. Ces hypothèses sont fondées sur le fait que, vers la fin de 1986, Boeing avait commencé à installer volontairement sur ses 747, 757 et 767 des revêtements intérieurs répondant aux dispositions similaires des États-Unis, à savoir celles du chapitre 1 de la partie 25 du titre 14 du CFR intitulé *Airworthiness Standards, Transport Category Airplanes*. Par conséquent, les seuls avions de ces modèles censés ne pas répondre à la nouvelle exigence en matière de revêtement intérieur, étaient ceux livrés avant le début de l'installation volontaire. On s'attendait à ce que les Boeing 737 construits après le 20 mars 1989 aient été munis de matériaux conformes, puisque la modification 121-202 des États-Unis (*Fire Protection Requirements for Cargo or Baggage Compartments*) fixant les exigences relatives à l'amélioration des revêtements intérieurs des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D est entrée en vigueur à cette date⁴.

Il était prévu que les avions importés des États-Unis après le 20 mars 1991 étaient conformes, car la période accordée aux exploitants aériens des États-Unis pour se conformer à la modification 121-202 relative à l'amélioration des revêtements intérieurs, est arrivée à expiration à cette date. Grâce à la présente modification, le Canada harmonise ses dispositions réglementaires avec celles de l'article 121.314 du chapitre 1 de la partie 121 du titre 14 du CFR (*Cargo and baggage compartments*) des États-Unis.

⁴ La modification 121-202 a été publiée par la FAA le 17 février 1989 dans 54 FR 7384.

Table 3.0

Aeroplane Model	Number of aeroplanes registered in Canada operating under Subpart 705 in May 1999	Aeroplanes assumed in compliance for the purpose of the analysis	Number of aeroplanes assumed in compliance as of May 1999	Number of aeroplanes assumed not in compliance as of May 1999
Boeing 727 (compliance status of 2 unknown)	39	Aeroplanes imported from the U.S. after March 20, 1991	30	7
Boeing 737	64	Aeroplanes manufactured in 1989 and after Aeroplanes imported from the U.S. after March 20, 1991	10	54
Boeing 747	10	Aeroplanes manufactured in 1987 and after Aeroplanes imported from the U.S. after March 20, 1991	7	3
Boeing 757	15	Aeroplanes manufactured in 1987 and after Aeroplanes imported from the U.S. after March 20, 1991	15	0
Boeing 767	41	Aeroplanes manufactured in 1987 and after Aeroplanes imported from the U.S. after March 20, 1991	25	16
Lockheed L-1011	17	Aeroplanes imported from the U.S. after March 20, 1991	0	17
SAAB SF-340	4	Aeroplanes imported from the U.S. after March 20, 1991	2	2

Tableau 3.0

Modèle d'avion	Nombre d'avions immatriculés au Canada exploités en vertu du RAC 705 en mai 1999	Avions censés être conformes aux fins de l'analyse	Nombre d'avions censés être conformes en mai 1999	Nombre d'avions censés ne pas être conformes en mai 1999
Boeing 727 (l'état de conformité de 2 appareils n'est pas connu)	39	Avions importés des É.-U. après le 20 mars 1991	30	7
Boeing 737	64	Avions construits en 1989 et après Avions importés des É.-U. après le 20 mars 1991	10	54
Boeing 747	10	Avions construits en 1987 et après Avions importés des É.-U. après le 20 mars 1991	7	3
Boeing 757	15	Avions construits en 1987 et après Avions importés des É.-U. après le 20 mars 1991	15	0
Boeing 767	41	Avions construits en 1987 et après Avions importés des É.-U. après le 20 mars 1991	25	16
Lockheed L-1011	17	Avions importés des É.-U. après le 20 mars 1991	0	17
SAAB SF-340	4	Avions importés des É.-U. après le 20 mars 1991	2	2

(b) Cost Estimates**(i) General**

The estimated costs are compiled below for aeroplanes assumed, when this analysis was compiled, not to be in compliance with the upgrade of cargo and baggage compartment liners in Class C and Class D cargo and baggage compartments. These cost estimates consider material costs, labour costs and annual operating costs. The annual operating costs consider weight

(b) Coûts estimés**(i) Généralités**

Au moment de la compilation de la présente analyse, les coûts estimés indiqués ci-dessous visent les avions censés ne pas répondre à l'amélioration des revêtements intérieurs des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D. Ces estimations incluent les coûts des matériaux, les coûts de main-d'oeuvre et les coûts d'exploitation annuels. Ces derniers

penalties and fuel costs. This analysis attributes no foregone revenues due to downtime as existing liners are routinely removed more frequently than every two years for inspection of structure surrounding the cargo or baggage compartments.

In instances where Canadian data was not readily available, the costs presented by the FAA in *The Federal Register*, Vol. 52, No. 214 (5 November 1987) pertaining to 14 CFR Parts 121 and 135 (*Fire Protection Requirements for Cargo or Baggage Compartments; Notice of Proposed Rulemaking*) were used and converted into Canadian dollars. This approach is considered practicable as Canada and the U.S. share, for the most part, common costs and markets in the aviation sector. The exchange rate of \$1.5142 in effect in September 1999 is used in the analysis. A more detailed explanation of the estimated costs is provided below.

(ii) Specific

(A) Material Costs

Unit costs for converting most aeroplane models that will be affected by the rule are based upon estimates of complete kits provided by airframe manufacturers. Engineering and certification costs incurred by the airframe manufacturers are reflected in the cost of these kits. Unit costs are presented in Table 4.0.

(B) Labour Costs

Labour cost estimates are based upon installation of a prefabricated kit. In lieu of purchasing prefabricated kits, air operators may elect to fabricate their own replacement panels from sheets of compliant liner materials. In such cases, they will incur lower material costs and higher labour costs, but the total conversion cost will be equal to or less than the cost of using a kit. As only two cargo doors are affected on Boeing 727 and 737 aeroplanes, it is assumed that air operators of these aeroplanes will use the latter approach.

Labour costs for the installation are estimated to range between \$60 to \$90 per hour. Dependent upon the availability of Canadian resources, it is possible that some work will be conducted in the U.S. The \$90 per hour cost represents the estimated cost of labour conducted in the U.S. The \$60 per hour cost represents the lowest estimated cost of labour conducted in Canada. These labour costs are averaged to \$75 per hour. These costs are presented in Table 4.0.

(C) Annual Operating Costs

(I) Weight Penalties

The Boeing 727 and 737 aeroplanes will not incur any weight penalties because the new cargo door panels will weigh approximately the same as the fiberglass blankets they will replace. The other models affected by the amendment will be, however, expected to incur slight weight penalties in complying with the new requirement. Although rigid fiberglass will not weigh more than fiberglass blankets, it is expected that operators of Boeing 747 aeroplanes will retain the fiberglass blankets that are currently

comprendre les augmentations de la masse et les coûts du carburant. La présente analyse n'attribue aucune perte de revenus due à l'immobilisation des avions, les revêtements intérieurs actuels étant régulièrement déposés plus souvent qu'une fois tous les deux ans à des fins d'inspection de la structure jouxtant les soutes à fret et les soutes à bagages.

Lorsque des données canadiennes étaient difficiles à trouver, les coûts indiqués par la FAA dans *The Federal Register*, Vol. 52, n° 214 (en date du 5 novembre 1987) se rapportant aux dispositions de 14 CFR Parts 121 et 135 (*Fire Protection Requirements for Cargo or Baggage Compartments; Notice of Proposed Rulemaking*) étaient utilisées et converties en dollars canadiens. Cette approche est réaliste puisque le Canada et les É.-U. partagent pour une très grande part des coûts et des marchés communs dans le secteur de l'aviation. C'est le taux de change de septembre 1999, fixé à 1,5142 \$, qui sert à l'analyse. De plus amples détails sur ces coûts estimés sont fournis ci-dessous.

(ii) Détails

(A) Coûts des matériaux

Les coûts unitaires de conversion de la plupart des modèles d'avion visés par les présentes dispositions réglementaires se fondent sur des estimations des troussees complètes fournies par les celluliers. Les coûts d'ingénierie et de certification à la charge des celluliers sont répercutés dans le coût de ces troussees. Les coûts unitaires figurent au tableau 4.0.

(B) Coûts de main-d'oeuvre

Les coûts de main-d'oeuvre estimés se fondent sur l'installation d'un ensemble préfabriqué. Plutôt que d'acheter des ensembles préfabriqués, des exploitants aériens peuvent décider de fabriquer leurs propres panneaux de remplacement à partir de feuilles de revêtement intérieur conformes. Dans une telle éventualité, ils devront composer avec des coûts de matériau plus faibles et des coûts de main-d'oeuvre plus élevés, mais le coût total de la conversion sera égal ou inférieur par rapport à celui de l'achat d'une trousse. Comme seulement deux portes de fret sont visés sur les Boeing 727 et 737, il est supposé que c'est cette dernière approche qui va avoir les faveurs des exploitants aériens de ces avions.

Les coûts de main-d'oeuvre sont estimés entre 60 et 90 \$ de l'heure. Eu égard à la disponibilité ou non de ressources canadiennes, il se peut qu'une partie du travail soit effectué aux É.-U. Le coût horaire de 90 \$ correspond au coût horaire estimé de la main-d'oeuvre pour le travail effectué aux É.-U. Quant au coût horaire de 60 \$, il représente le coût horaire estimé le plus bas de la main-d'oeuvre pour le travail effectué au Canada. Sur une base moyenne, ces coûts de main-d'oeuvre sont estimés à 75 \$ de l'heure. Ces coûts sont indiqués au tableau 4.0.

(C) Coûts d'exploitation annuels

(I) Augmentation de la masse

Les Boeing 727 et 737 ne subiront aucune augmentation de leur masse, les nouveaux panneaux de revêtement intérieur des portes de fret ayant à peu près la même masse que les matelas en fibre de verre qu'ils vont remplacer. On s'attend toutefois à ce que les autres modèles visés par la présente modification subissent une légère augmentation de leur masse après la conformité aux nouvelles exigences. Bien que la fibre de verre rigide ne soit pas plus lourde que les matelas en fibre de verre, on s'attend à ce

used as the compartment liners in some areas and simply install rigid fiberglass directly over the blankets. Rigid fiberglass will weigh slightly more than the non-compliant material that it will replace in Boeing 767, Lockheed L-1011 and Saab SF-340 aeroplanes. Weight penalties for Boeing 747, 757, 767 and Lockheed L-1011 aeroplanes are presented in Table 4.0.

(II) Fuel Costs

Each additional 0.454 kg (1 lb) of weight added to a turbofan-powered transport category jet aeroplane will result in an average additional fuel consumption of about 57 L (12.5 gal) per year per aeroplane. At the jet fuel price of \$0.87/L, each additional 0.454 kg (1 lb) of weight will cost \$49.59 annually. These costs are presented in Table 4.0.

que les exploitants de Boeing 747 conservent les matelas en fibre de verre servant actuellement de revêtement intérieur dans certaines parties des soutes et installent tout simplement la fibre de verre rigide directement sur les matelas. La fibre de verre va être un peu plus lourde que le matériau non conforme qu'elle va remplacer sur les Boeing 767, Lockheed L-1011 et Saab SF-340. Les augmentations de masse des Boeing 747, 757, 767 et Lockheed L-1011 sont indiquées au tableau 4.0.

(II) Coûts du carburant

Pour chaque augmentation de la masse de 0,454 kg (1 lb), on s'attend à ce qu'un avion de la catégorie transport équipé de turbo-réacteurs à soufflante consomme en moyenne quelque 57 L (12,5 gal.) de carburant de plus par année et par avion. À un prix du carburéacteur fixé à 0,87 \$ le litre, chaque augmentation de la masse de 0,454 kg (1 lb) va coûter annuellement 49,59 \$. Ces coûts figurent au tableau 4.0.

Table 4.0

Cost Estimates for Aeroplanes Subject to the Upgrade of Cargo and Baggage Compartment Liners in Class C and Class D Cargo and Baggage Compartments (Section 705.81 and Commercial Air Services Standard 725.81(2))

	1	2	3	4	5	6	7
Aeroplane model *	Estimated number of aeroplanes needing conversion	Estimated material cost per aeroplane **	Estimated labour cost per aeroplane	Estimated total model conversion cost (= column 2 + column 3 multiplied by column 1)	Estimated weight penalty per aeroplane (kg & lb)	Estimated total model fuel cost (annual)	Estimated total model compliance cost for initial year (= column 4 + column 6)
Boeing 727	7	\$275	\$600	\$6,125	0	0	\$6,125
Boeing 737	54	\$275	\$600	\$47,250	0	0	\$47,250
Boeing 747	3	\$18,000	\$9,000	\$81,000	68.2 kg 150 lb	\$22,315	\$103,315
Boeing 757	0	\$38,000	\$12,000	N/A	68.2 kg 150 lb	N/A	N/A
Boeing 767	16	\$38,000	\$12,000	\$800,000	68.2 kg 150 lb	\$119,016	\$919,016
Lockheed L-1011	17	\$45,000	\$15,000	\$1,020,000	113.6 kg 250 lb	\$210,757	\$1,230,757
Total all affected models	97			\$1,954,375		\$352,088	\$2,306,463

* The two SAAB SF-340 aeroplanes affected are not included in the analysis due to difficulty in separating the material costs from the labour costs.

** The material costs used in Table 4.0 are based on 1986 U.S. dollars converted into Canadian dollars at the exchange rate of \$1.5142 in effect in September 1999. These costs may be a low estimate.

Tableau 4.0**Estimations des coûts relatifs aux avions visés par l'amélioration des revêtements intérieurs des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D (article 705.81 et alinéa 725.81(2) des Normes de service aérien commercial)**

	1	2	3	4	5	6	7
Modèle d'avion*	Nombre estimé d'avions ayant besoin d'une transformation	Coût estimé des matériaux par avion **	Coût estimé de la main-d'oeuvre par avion	Coût total estimé de transformation par modèle (= colonne 2 + colonne 3 multipliée par la colonne 1)	Augmentation estimée de la masse par avion (kg et lb)	Coût total (annuel) en carburant par modèle	Coût total estimé de mise en conformité par modèle au cours de la première année (= colonne 4 + colonne 6).
Boeing 727	7	275 \$	600 \$	6 125 \$	0	0	6 125 \$
Boeing 737	54	275 \$	600 \$	47 250 \$	0	0	47 250 \$
Boeing 747	3	18 000 \$	9 000 \$	81 000 \$	68,2 kg 150 lb	22 315 \$	103 315 \$
Boeing 757	0	38 000 \$	12 000 \$	S/O	68,2 kg 150 lb	S/O	S/O
Boeing 767	16	38 000 \$	12 000 \$	800 000 \$	68,2 kg 150 lb	119 016 \$	919 016 \$
Lockheed L-1011	17	45 000 \$	15 000 \$	1 020 000 \$	113,6 kg 250 lb	210 757 \$	1 230 757 \$
Total pour tous les modèles visés	97			1 954 375 \$		352 088 \$	2 306 463 \$

* Les deux avions SAAB SF-340 visés ne sont pas inclus dans l'analyse, car il est très difficile de faire la distinction entre les coûts des matériaux et les coûts de main-d'oeuvre.

** Les coûts de matériaux utilisés dans le tableau 4.0 datés de 1986 sont calculés en dollars américains et se fondent sur le taux de conversion de septembre 1999, à savoir 1,5142 dollar canadien pour un dollar américain. Il se peut que ces estimations soient trop faibles.

Total Estimated Costs

The present value estimate of the annual operating costs is calculated using a 10 percent discount rate over a 10-year period. The 10-year period represents the expected average life of the installation. Total costs are estimated by adding the one time approximate \$1.95 million material and labour cost estimate to the approximate \$2.38 million present value estimate of the annual operating costs. The sum of these cost estimates is approximately \$4.33 million. This is the estimated cost for the Canadian fleet assumed affected over a 10-year period.

(c) Benefits Estimates**(i) General**

The potential benefits to Canadians will depend on the degree to which the upgrade of cargo and baggage compartment liners in Class C and Class D cargo and baggage compartments enables an air operator to avert a catastrophic accident in which lives are lost and/or serious damage is done to the aeroplane. Measuring this benefit is problematic as the benefit will impinge on the improved benefits of the new fire protection requirements for Class D cargo and baggage compartments discussed previously, the fire resistance capability of Class C and Class D cargo and baggage compartments specifically addressed by this amendment outlined in Tables 1.0 and 2.0, and the probability that a fire will occur.

The expected future rate of fires occurring in cargo and baggage compartments has been estimated using worldwide historical accident and incident data. This estimate, however, is largely based upon accidents and incidents occurring, for the most part,

Coûts totaux estimés

Les estimations actuelles des coûts d'exploitation annuels sont calculées avec un taux d'actualisation de 10 pour cent sur 10 ans. Cette période de 10 ans représente la vie utile moyenne attendue de l'installation. Les coûts totaux sont estimés en ajoutant les coûts non récurrents des matériaux et de la main-d'oeuvre estimés à quelque 1,95 million de dollars à la valeur actuelle de quelque 2,38 millions de dollars représentant l'estimation des coûts d'exploitation annuels. La somme de ces deux estimations de coûts donne un résultat d'environ 4,33 millions de dollar. Ce chiffre représente les coûts estimés que la flotte canadienne visée devra assumer sur une période de 10 ans.

(c) Avantages estimés**(i) Généralités**

Pour les Canadiens et Canadiennes, les avantages potentiels vont dépendre du degré selon lequel l'amélioration des revêtements intérieurs des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D va permettre à un exploitant aérien d'éviter un accident catastrophique causant des pertes de vie et/ou de graves dommages à l'avion. Mesurer un tel avantage est difficile, car cela va dépendre des avantages améliorés inhérents aux nouvelles exigences de protection contre l'incendie des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D dont il a été question plus haut, de la capacité de résistance au feu des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D spécialement visées par cette modification et détaillées aux tableaux 1.0 et 2.0, ainsi que de la possibilité qu'un incendie se produise.

Les futurs taux des incendies qui devraient se produire dans les soutes à fret et les soutes à bagages ont été estimés à partir de données historiques sur les accidents et incidents survenus au niveau mondial. Ces estimations, toutefois, sont largement

prior to the use of flammable propellants in aerosol cans. The current use of highly flammable propellants in consumer aerosol cans presents an additional hazard.

During the 20-year period between 1977 and 1996, there were 19 fires reported as having occurred worldwide in Class C and Class D cargo and baggage compartments involving transport category aeroplanes while used in commercial air service⁵. During this period air operators worldwide (excluding domestic operations within the former Soviet Union, the Russian Federation and the Commonwealth of Independent States) accumulated approximately 224.5 million departures in transport category aeroplanes having Class C or Class D cargo and baggage compartments. The worldwide event rate for fires occurring in Class C and Class D cargo and baggage compartments is, therefore, approximately 0.085 per million departures.

Of the 19 fires occurring in Class C and Class D cargo and baggage compartments between 1977 and 1996, the fires occurring in Class C cargo and baggage compartments resulted in no casualties. Casualties occurred in three fires that occurred in Class D cargo and baggage compartments. While these three fires did not involve Canadian air operators, a Canadian air operator experienced a potentially catastrophic fire in a Class D cargo and baggage compartment during 1995 in which the plastic cap of an aerosol can melted. The potential consequences of a bursting aerosol can in the non-inert atmosphere of a Class D cargo and baggage compartment include explosion of the propellant with enough force to rupture the cargo and baggage compartment liners.

Class C cargo and baggage compartments will not experience an ignition or explosion of an aerosol can as the atmospheres in Class C cargo and baggage compartments are made inert by the use of suppressing agent when fire or smoke is detected. However, a fire could still start within a Class C cargo and baggage compartment as other combustible materials are carried in these compartments. Class C and Class D cargo and baggage compartments are located in areas that are not readily accessible to crew members in flight.

Accident experience and full scale tests and analyses conducted by the FAA show that fires can rapidly burn through certain types of cargo and baggage compartment liners, compromising the integrity of the fire control mechanisms in Class C and Class D cargo and baggage compartments. Once fire penetrates the liner, air may enter the cargo and baggage compartment, or the suppression agent may escape the cargo and baggage compartment, thus, fire may spread to other parts of the aeroplane.

fondées sur des accidents et des incidents survenus, pour la plupart, avant l'utilisation de gaz propulseurs dans les aérosols. L'utilisation actuelle de gaz propulseurs hautement inflammables dans les aérosols transportés par les voyageurs crée un danger supplémentaire.

Au cours des 20 ans s'étendant de 1977 à 1996, d'après les chiffres connus au niveau mondial, il y a eu 19 incendies qui se sont déclenchés dans des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D visant des avions de catégorie transport exploités dans le cadre d'un service aérien commercial⁵. Pendant cette période, les exploitants aériens mondiaux (à l'exclusion des vols intérieurs dans l'ancienne Union soviétique, dans la Fédération russe et dans la Communauté des états indépendants) ont accumulé quelque 224,5 millions de départs faisant appel à des avions de catégorie transport ayant des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C ou de classe D. Par conséquent, toujours au niveau mondial, le taux d'incendies survenus dans des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D a été estimé à quelque 0,085 par million de départs.

Des 19 incendies survenus dans des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D entre 1977 et 1996, les incendies survenus dans des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C n'ont fait aucune victime. Des personnes ont perdu la vie dans trois incendies survenus dans des soutes à fret et des soutes à bagages de classe D. Si ces trois incendies n'ont pas concerné des exploitants aériens canadiens, un exploitant aérien canadien a dû faire face, en 1995, à un incendie potentiellement catastrophique dans une soute à fret et une soute à bagages de classe D, le bouchon en plastique d'un aérosol ayant fondu. Parmi les conséquences potentielles d'un éclatement d'aérosols dans l'atmosphère non inerte d'une soute à fret ou d'une soute à bagages de classe D, il faut envisager une explosion du gaz propulseur suffisamment violente pour provoquer la rupture des revêtements intérieurs des soutes à fret ou des soutes à bagages.

Il n'y aura ni mise à feu ni explosion d'un aérosol dans des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C si l'atmosphère de telles soutes est rendue inerte par l'utilisation d'un agent extincteur dès qu'un incendie ou des flammes sont détectées. Toutefois, un incendie pourrait se déclencher dans une soute à fret ou une soute à bagages de classe C, car d'autres matériaux combustibles y sont transportés. Les soutes à fret et les soutes à bagages de classe C et de classe D sont situées à des endroits auxquels les membres d'équipage ont difficilement accès en vol.

Des accidents vécus ainsi que des analyses et des essais grandeur nature effectués par la FAA montrent que des incendies peuvent traverser rapidement certains types de revêtement intérieur et, par le fait même, compromettre l'intégrité des mécanismes de protection contre l'incendie dans les soutes à fret et les soutes à bagages de classe C et de classe D. Une fois que l'incendie a pénétré dans le revêtement intérieur, de l'air peut entrer dans la soute à fret et la soute à bagages ou l'agent extincteur peut s'échapper de la soute en question, ce qui veut dire que l'incendie risque de se propager à d'autres parties de l'avion.

⁵ United States of America, Department of Transportation, Federal Aviation Administration, "14 CFR Parts 25 and 121, Revised Standards for Cargo or Baggage Compartments in Transport Category Airplanes; Final Rule", *Federal Register* (Tuesday, February 17, 1998) Vol. 63, No. 31, p. 8047.

⁵ United States of America, Department of Transportation, Federal Aviation Administration, "14 CFR Parts 25 and 121, Revised Standards for Cargo or Baggage Compartments in Transport Category Airplanes; Final Rule", *Federal Register* (le mardi 17 février 1998) Vol. 63, No. 31, p. 8047.

(ii) Specific

Potential benefits of the upgrade of cargo and baggage compartment liners in Class C and Class D cargo and baggage compartments are estimated in this analysis by considering the benefit of Canadian air operators averting one aeroplane hull loss over a 10-year period. A 10-year period represents the expected average life of the installation. The Boeing 737 and Boeing 767 aeroplane types are used as representatives of the fleet to illustrate potential benefits. These aeroplane types represent the majority of the fleet assumed affected. These aeroplane types will not incur either the lowest or the highest conversion costs, as shown in Table 4.0.

Utilizing price guidelines contained in the 1999-2000 edition of Lloyd's Aviation's *Aircraft Types and Price Guidelines*, in conjunction with data specific to the Canadian fleet, the average value of a Boeing 737 operating in Canada, at the time of the analysis, was estimated at approximately \$6.90 million. One-time equipment and labour costs of this amendment per Boeing 737 were estimated at \$875,000. Subtracting these costs and calculating the present value of the used aeroplane at a 10 percent discount rate over 10 years results in a benefit estimated to range from \$6.90 million if a hull loss is prevented in the initial year to \$2.92 million if a hull loss is prevented in the 10th year. Lives will also be saved which will add to the net benefit.

Again, utilizing price guidelines contained in the 1999-2000 edition of Lloyd's Aviation's *Aircraft Types and Price Guidelines*, in conjunction with data specific to the Canadian fleet, the average hull value of a Boeing 767-200 assumed affected by this amendment, at the time of the analysis, was estimated at approximately \$28.35 million. Costs of this amendment per Boeing 767-200 are estimated at \$57,400. This \$57,400 cost estimate includes the equipment and labour cost estimates for the conversion of one B767 aeroplane and the increased annual operating cost estimate. Subtracting these costs and calculating the present value of the used aeroplane at a 10 percent discount rate over 10 years results in a benefit estimated to range from \$28.3 million if a hull loss is prevented in the initial year to approximately \$12 million if a hull loss is prevented in the 10th year.

As well as the estimated savings from the prevention of hull loss, lives will also be saved — a significant addition to the net benefit from this initiative.

Benefit-Cost Comparison and Summary

This analysis of the upgrade of cargo and baggage compartment liners in Class C and Class D cargo and baggage compartments estimates potential costs for the fleet at \$4.33 million over the expected life of the installation. The quantified benefits for the Boeing 737 are estimated to range from \$6.90 million if a hull loss is prevented in the initial year to \$2.92 million if a hull loss is prevented in the 10th year. The quantified benefits for the Boeing 767 are estimated to range from \$28.3 million if a hull loss is prevented in the initial year to approximately \$12 million if a hull loss is prevented in the 10th year. While the potential aversion of fatalities has not been quantified, the aversion of fatalities will augment benefits. The additional hazard presented by the use

(ii) Détails

Les avantages potentiels de l'amélioration des revêtements intérieurs des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D sont estimés dans la présente analyse en prenant en considération les avantages dont bénéficieraient les exploitants aériens canadiens en évitant la perte de coque sur une période de 10 ans. Cette période de 10 ans correspond à la vie utile moyenne estimée de ce genre d'installation. Les avions de types Boeing 737 et Boeing 767 servent de spécimens de la flotte pour illustrer les avantages potentiels. Ces types d'avion représentent la majorité de la flotte censée être visée. Les coûts de conversion de ces types d'avion ne seront ni les plus bas ni les plus hauts, comme le montre le tableau 4.0.

En utilisant les listes de prix figurant dans l'édition de 1999-2000 de la publication *Aircraft Types and Price Guidelines* de Lloyd's Aviation et en y ajoutant des données propres à la flotte canadienne, il a été établi que la valeur moyenne actuelle d'un Boeing 737 exploité au Canada, au moment de la préparation de la présente analyse, était de quelque 6,90 millions de dollars. Les coûts non récurrents d'équipement et de main-d'oeuvre liés à cette modification étaient estimés à 875,000 \$. En soustrayant ces coûts et en calculant la valeur actuelle de l'avion utilisé selon un taux d'actualisation de 10 pour cent pendant 10 ans, on en arrive à un avantage estimé entre 6,90 millions de dollars si la perte de coque est évitée la première année, et 2,92 millions de dollars si cette perte est évitée la dixième année. De plus, les vies épargnées vont ajouter aux avantages nets.

De la même façon, toujours en utilisant les listes de prix figurant dans l'édition de 1999-2000 de la publication *Aircraft Types and Price Guidelines* de Lloyd's Aviation et en y ajoutant des données propres à la flotte canadienne, il a été établi que la valeur moyenne d'un Boeing 767-200 complet censé être visé par la présente modification était de quelque 28,35 millions de dollars. Les coûts de la modification sont estimés à 57 400 \$ par Boeing 767-200. Ces coûts estimés à 57 400 \$ englobent les coûts estimés de l'équipement et de la main-d'oeuvre nécessaires à la conversion d'un B767 ainsi que l'augmentation estimée des coûts d'exploitation annuels. En soustrayant ces coûts et en calculant la valeur actuelle de l'avion utilisé selon un taux d'actualisation de 10 pour cent pendant 10 ans, on en arrive à un avantage estimé entre 28,30 millions de dollars si la perte de coque est évitée la première année, et 12 millions de dollars si cette perte est évitée la dixième année.

Il faut entre autre tenir compte des économies estimées suite aux mesures préventives reliées à la perte de coque puisque des vies seront épargnées — un ajout important aux avantages nets résultant de cette initiative.

Comparaison entre les coûts et les avantages, et résumé

En vertu de la présente analyse portant sur l'amélioration des revêtements intérieurs des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de classe D, les coûts potentiels estimés à la grandeur de la flotte sont estimés à 4,33 millions de dollars pendant la durée de vie utile prévue de l'installation. Pour le Boeing 737, les avantages estimés qui sont attendus vont de 6,90 millions de dollars si la perte de coque est évitée la première année, à 2,92 millions de dollars si cette perte est évitée la dixième année. Pour le Boeing 767, les avantages estimés qui sont attendus vont de 28,30 millions de dollars si la perte de coque est évitée la première année, à 12 millions de dollars si cette perte est évitée la dixième année. Si les vies potentiellement épargnées n'ont pas été

of highly flammable propellants in consumer aerosol cans is non-quantifiable. The potential benefits of this amendment will justify the potential costs.

Overall Summary of Benefit-Cost Analysis

In aggregate, the benefit-cost implications of section 705.81 (*Cargo and Baggage Compartment Fire Protection*) are positive. These regulatory requirements will correct a potentially unsafe condition, increase consumer confidence in the aviation industry, and maintain equivalent levels of safety between the Canadian and the American fleets.

Throughout the development of the CARs, Transport Canada applies risk management concepts. Where there are risk implications the analysis of these amendments has led to the conclusion that the imputed risk is acceptable in light of the expected benefits.

Consultation

The *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VII)* were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 5, 2002. No comments were received.

The effective date by which the required changes to the affected cargo compartments must be completed has been revised to be June 1, 2004. Originally, a three-year period after promulgation of these requirements was planned to allow the industry ample time to complete the necessary modifications at minimum cost. In anticipation of the promulgation of these Canadian amendments and in light of the presence of the U.S. requirements, the Canadian industry has achieved close to 100 percent compliance with the necessary changes. Since nearly 100 percent compliance has already been achieved an extended period is no longer necessary. The date of June 1, 2004 is not expected to present compliance problems for the industry.

In acknowledgement of the industry's voluntary compliance with these requirements and of the federal government's overall goal of regulating "smarter" by using objective-based regulation, the requirements for air operators to submit a compliance plan and quarterly information reports have been removed from these amendments. With very few air operators who have not completed the necessary modifications, the reporting requirements would have added an administrative burden for the majority of air operators which, although minor, is not now considered necessary.

The need for these regulatory requirements was discussed at a joint special Technical Committee meeting of the Aircraft Certification, Maintenance and Manufacturing, General Operating and Flight Rules, and the Commercial Air Service Operations Technical Committees of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) in September 1997. During the meeting it was agreed that regulatory requirements pertaining to the modification of Class C and Class D cargo and baggage compartments of aeroplanes operating under Subpart 705 (*Airline Operations*) were needed and would be consulted by mail.

quantifiées, il n'empêche qu'elles vont augmenter les avantages. Le danger supplémentaire inhérent à la présence de gaz propulseurs hautement inflammables dans les aérosols transportés par les voyageurs n'est pas quantifiable. En résumé, les avantages potentiels de cette modification en justifient les coûts éventuels.

Récapitulation de l'analyse avantages-coûts

En résumé, les conséquences avantages-coûts de l'article 705.81 (*Protection contre l'incendie dans les soutes à fret et les soutes à bagages*) sont positives. Les exigences réglementaires permettront de corriger un état de fait potentiellement dangereux, d'augmenter la confiance des consommateurs vis-à-vis du milieu de l'aviation et de conserver des niveaux de sécurité équivalents entre les flottes canadienne et américaine.

Tout au long de l'élaboration du RAC, Transports Canada applique le concept de gestion des risques. Lorsque des modifications impliquent des risques, l'analyse de celles-ci permet de conclure que ces risques sont acceptables, eu égard aux effets positifs escomptés.

Consultations

Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie VII)* a fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 5 octobre 2002. Aucun commentaire n'a été reçu.

La date d'entrée en vigueur à laquelle les modifications requises concernant les soutes à fret visées doivent être complétées a été reportée au 1^{er} juin 2004. Au départ, une période de trois ans était prévue avant la promulgation des présentes exigences en vue de donner assez de temps au milieu de l'industrie pour compléter les modifications nécessaires à un coût minimum. En prévision de la promulgation des présentes modifications canadiennes et compte tenu de l'existence des exigences américaines, l'industrie canadienne se conforme presque totalement aux modifications nécessaires. Étant donné cette conformité quasi totale, une période de prolongation n'est plus nécessaire. La date du 1^{er} juin 2004 n'est donc pas censée présenter de difficulté au milieu de l'industrie quant à conformité aux modifications en question.

En reconnaissance au milieu de l'industrie qui s'est conformé de façon volontaire aux présentes modifications et à l'objectif global « plus sensé » de réglementation que s'est fixé le gouvernement fédéral en utilisant une réglementation centrée sur des objectifs, les exigences destinées aux exploitants aériens pour que ces derniers soumettent un plan pour se conformer au règlement et également des rapports trimestriels d'information ont été supprimées des présentes modifications. Étant donné le très petit nombre d'exploitants n'ayant pas complété les modifications nécessaires, les exigences relatives à la soumission de rapports ne feraient qu'ajouter à la majorité des exploitants aériens un fardeau d'ordre administratif, pourtant mineur mais jugé inutile pour l'instant.

La nécessité de disposer des exigences réglementaires a été discutée lors d'une réunion spéciale conjointe qui s'est tenue en septembre 1997 et qui a regroupé les Comités techniques du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) s'occupant de la certification des aéronefs, de la maintenance et de la construction, des règles générales d'utilisation et de vol, et de l'utilisation d'aéronefs dans le cadre d'un service aérien commercial. Au cours de cette réunion, il a été convenu que des exigences réglementaires relatives à la modification des soutes à fret et des soutes à bagages de classe C et de

Active members of the Technical Committees consulted include the Aerospace Industries Association of Canada, Air Alliance, Air BC, the Aircraft Electronics Association, Air Canada Pilots Association, Air Canada, the Canadian Union of Public Employees, Bell Helicopter Textron Canada, Bombardier Aerospace, Bombardier/de Havilland Inc., Canada 3000 Airlines-Pilots Association, Canadian Airlines International Ltd., Field Aviation East Ltd., Flight Safety Canada, Innotech Aviation, l' Association professionnelle des T.E.A. du Québec, l' Association québécoise des transporteurs aériens Inc., l' Association des Gens de l' Air du Québec, l' Association des PNT d' Air Transat, NAV Canada, Pratt & Whitney Canada Inc., the Aerospace Group, the Air Transport Association of Canada, the Aircraft Operations Group Association, the Alberta Aviation Council, the Canadian Airline Pilots Association, the Canadian Association of Aviation Distributors and Maintenance Organizations, the Canadian Auto Workers, the Canadian Business Aircraft Association, the Canadian Aviation Maintenance Council, the Canadian Federation of Aircraft Maintenance Engineers, the Canadian Labour Congress, the Canadian Marconi Company, the Canadian Owners and Pilots Association, the International Aircraft Owners and Pilots Association, the Central Aircraft Maintenance Engineers Association, the Department of Justice, the Department of National Defence, the Government of Manitoba Air Services, the International Association of Machinists and Aerospace Workers, the Northwestern Ontario Air Carriers Association, the Pacific Aircraft Maintenance Engineers Association, Teamsters Canada, the Transportation Development Centre, the Transportation Safety Board of Canada, and Voyageur Airways.

All respondents to the consultation by mail supported or did not object to the proposed regulatory requirements. Of the nine responses received, some requested either more or less time for implementation. The three-year compliance period consulted in the proposed section 705.81, on July 27, 1998, has been amended to require compliance of affected air operators by June 1, 2004. The amendment to the compliance period is not expected to cause additional hardship to air operators as air operators have been in agreement with the intent of the amendment since 1997. ATAC, whose members represent the majority of air operators affected by the amendment, is in agreement. Air operators have been made aware of this amendment by *Commercial and Business Aviation Advisory Circular No. 0172, entitled Cargo and Baggage Compartment Fire Protection*, dated May 9, 2000.

One response submitted resulted in an amendment being made to proposed section 705.82 (*Compliance Plan*). The *Notice of Proposed Amendment (NPA)*, consulted on July 27, 1998, required affected air operators to provide copies of contractual agreements for the required equipment and installations to the Minister of Transport as part of their compliance plan. Proposed section 705.82 was removed following prepublication as discussed above.

One respondent submitted that the upgrade of cargo and baggage compartment liners in Class C and Class D cargo and

classe D des avions régis par la sous-partie 705 (*Exploitation d'une entreprise de transport aérien*) étaient nécessaires et feraient l'objet de consultations par courrier.

Les membres actifs des Comités techniques qui ont été consultés comprennent l' Association des industries aérospatiales du Canada, Air Alliance, Air BC, l' Aircraft Electronics Association, l' Association des pilotes d' Air Canada, Air Canada, le Syndicat canadien de la fonction publique, Bell Helicopter Textron Canada, Bombardier Aéronautique, Bombardier/de Havilland Inc., Canada 3000 Airlines-Pilots Association, les Lignes aériennes Canadien International Ltée, Field Aviation East Ltd., Flight Safety Canada, Innotech Aviation, l' Association professionnelle des T.E.A. du Québec, l' Association québécoise des transporteurs aériens Inc., l' Association des Gens de l' Air du Québec, l' Association des PNT d' Air Transat, NAV Canada, Pratt & Whitney Canada Inc., l' Aerospace Group, l' Association du transport aérien du Canada, l' Association du groupe de la navigation aérienne, l' Alberta Aviation Council, l' Association canadienne des pilotes de ligne, la Canadian Association of Aviation Distributors and Maintenance Organizations, les Travailleurs et travailleuses canadien(ne)s de l' automobile, l' Association canadienne de l' aviation d' affaires, le Conseil canadien de l' entretien des aéronefs, la Fédération canadienne des associations de techniciens d' entretien d' aéronef, le Congrès du Travail du Canada, la Compagnie Marconi Canada, la Canadian Owners and Pilots Association, l' International Aircraft Owners and Pilots Association, la Central Aircraft Maintenance Engineers Association, le ministère de la Justice, le ministère de la Défense nationale, les Services aériens du Gouvernement du Manitoba, l' Association Internationale des machinistes et des travailleuses et travailleuses de l' aérospatiale, la Northwestern Ontario Air Carriers Association, la Pacific Aircraft Maintenance Engineers Association, Teamsters Canada, le Centre de développement des transports, le Bureau de la sécurité des transports du Canada et Voyageur Airways.

Toutes les personnes qui ont répondu à la consultation par courrier ont appuyé les exigences réglementaires proposées ou ne s' y sont pas objectées. Des neuf réponses reçues, certaines demandaient soit plus soit moins de temps pour la mise en oeuvre. Le délai de mise en conformité fixé à trois ans dans la consultation du 27 juillet 1998 portant sur la proposition d' article 705.81, a été modifié et propose maintenant que les exploitants aériens visés aient jusqu' au 1^{er} juin 2004 pour se conformer. Cette modification au délai de mise en conformité ne devrait pas représenter un fardeau supplémentaire pour les exploitants aériens, puisque ces derniers sont d' accord avec l' esprit de la modification depuis 1997. L' ATAC, dont les membres représentent la majorité des exploitants aériens visés par la modification, a donné son accord. Les exploitants aériens ont été mis au courant de cette proposition de modification par la *Circulaire d' information de l' Aviation commerciale et d' affaires n° 0172* du 9 mai 2000 intitulée *Protection incendie dans les soutes à fret et les soutes à bagages*.

Une réponse reçue s' est traduite par une modification apportée à l' article 705.82 (*Plan de conformité*). Les *Avis de proposition de modification (APM)* soumis à la consultation le 27 juillet 1998 exigeaient que les exploitants aériens visés envoient au ministre des Transports, dans le cadre de leur plan de conformité, des copies de leurs contrats portant sur l' équipement et les installations obligatoires. L' article 705.82 a été supprimé après la publication préalable tel qu' indiqué ci-dessus.

L' une des personnes consultées a indiqué que l' amélioration aux revêtements intérieurs des soutes à fret et des soutes à

baggage compartments should also apply to compartments having a volume smaller than 200 ft³. Compartments below 200 ft³ are considered to provide an acceptable level of safety under current standards on the basis that the fire hazards in such compartments are lower due to the reduced quantity of oxygen and smaller amount of combustible materials present to sustain combustion. Thus, the amendment was not changed as a result of this comment.

One respondent suggested that liner installations approved prior to the promulgation of the new regulatory requirements should be allowed to comply with the aircraft's basis of certification. This suggestion is contrary to the objective of the new regulatory requirements, that of requiring liners which will prevent fires from burning through cargo compartment liners.

The amendment was presented at the Civil Aviation Regulatory Committee (CARC), which is composed of senior managers in the Civil Aviation Directorate of the Department of Transport, in April 1999. The members of CARC approved this amendment.

Compliance and Enforcement

Aeroplanes not in compliance after June 1, 2004 will be prohibited from operating. These regulatory requirements will be enforced through the suspension or cancellation of a Canadian Aviation Document pursuant to sections 6.6 to 7.1 of the *Aeronautics Act* 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: (613) 993-7284 or 1-800-305-2059
FAX: (613) 990-1198
Internet address: www.tc.gc.ca

bagages de classe C et de classe D devrait également s'appliquer aux soutes ayant un volume inférieur à 200 pi³. Il a été décidé que, en vertu des normes actuelles, les soutes de moins de 200 pi³ offraient un niveau de sécurité acceptable, compte tenu du fait que les dangers inhérents à un incendie dans de telles soutes sont plus faibles à cause de la quantité réduite d'oxygène et des plus petites quantités de matériaux combustibles présentes pour entretenir la combustion. Par conséquent, ce commentaire n'a entraîné aucune modification.

L'une des personnes consultées a suggéré de permettre la présence de revêtements intérieurs qui ont été posés avant l'entrée en vigueur des nouvelles exigences réglementaires et qui répondent aux exigences relatives à la base de certification des aéronefs. Cette suggestion va à l'encontre du but visé par les nouvelles exigences réglementaires, à savoir d'exiger la présence de revêtements intérieurs qui vont empêcher l'incendie de passer à travers lesdits revêtements intérieurs des soutes de fret.

La modification a été présentée en avril 1999 au Comité de réglementation de l'aviation civile (CRAC) composé des cadres supérieurs de la Direction de l'aviation civile du ministère des Transports. Cette modification a été approuvée par les membres du CRAC.

Respect et exécution

Il sera interdit d'utiliser des avions non conformes après le 1^{er} juin 2004. La mise en application de ces dispositions réglementaires se fera au moyen de la suspension ou de l'annulation d'un document d'aviation canadien en vertu des articles 6.6 à 7.1 de la *Loi sur l'aéronautique* ou au moyen d'une action judiciaire présentée sous forme de procédure sommaire conformément à 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 : (613) 993-7284 ou 1-800-305-2059
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-1198
Adresse Internet : www.tc.gc.ca

Registration
SOR/2003-362 6 November, 2003

DEPARTMENT OF VETERANS AFFAIRS ACT

Regulations Amending the Veterans Health Care Regulations

P.C. 2003-1797 6 November, 2003

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Veterans Affairs and the Treasury Board, pursuant to section 5^a of the *Department of Veterans Affairs Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Veterans Health Care Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE VETERANS HEALTH CARE REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) The definition “special duty area pensioner” in section 2 of the *Veterans Health Care Regulations*¹ is repealed.

(2) The definitions “income-qualified veteran” and “veteran pensioner” in section 2 of the Regulations are replaced by the following:

“income-qualified veteran” means a veteran referred to in any of paragraphs (a) to (g) of the definition “veteran” who is in receipt of an allowance under the *War Veterans Allowance Act* or in respect of whom a determination has been made that the veteran would be eligible for such an allowance if the veteran or their spouse or common-law partner were not in receipt of, or eligible to receive, payments under the *Old Age Security Act* or similar legislation of another country; (*ancien combattant au revenu admissible*)

“veteran pensioner” means a veteran referred to in any of paragraphs (a) to (g) of the definition “veteran” who is entitled to a pension for a war-related pensioned condition; (*ancien combattant pensionné*)

(3) The definition “client” in section 2 of the Regulations is amended by striking out the word “or” at the end of paragraph (f) and by adding the following after paragraph (g):

(h) a prisoner of war entitled to basic compensation under subsection 71.2(1) of the *Pension Act*, or

(i) a veteran described in paragraph (h) of the definition “veteran”; (*client*)

(4) Paragraph (c) of the definition “military service pensioner” in section 2 of the Regulations is replaced by the following:

(c) special duty service, as defined in subsection 3(1) of the *Pension Act*; (*pensionné du service militaire*)

Enregistrement
DORS/2003-362 6 novembre 2003

LOI SUR LE MINISTÈRE DES ANCIENS COMBATTANTS

Règlement modifiant le Règlement sur les soins de santé pour anciens combattants

C.P. 2003-1797 6 novembre 2003

Sur recommandation du ministre des Anciens Combattants et du Conseil du Trésor et en vertu de l'article 5^a de la *Loi sur le ministère des Anciens Combattants*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les soins de santé pour anciens combattants*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES SOINS DE SANTÉ POUR ANCIENS COMBATTANTS

MODIFICATIONS

1. (1) La définition de « pensionné d'une zone de service spécial », à l'article 2 du *Règlement sur les soins de santé pour anciens combattants*¹, est abrogée.

(2) Les définitions de « ancien combattant au revenu admissible » et « ancien combattant pensionné », à l'article 2 du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

« ancien combattant au revenu admissible » Ancien combattant visé à l'un des alinéas a) à g) de la définition de « ancien combattant » qui touche une allocation aux termes de la *Loi sur les allocations aux anciens combattants* ou qui a fait l'objet d'une décision suivant laquelle il serait admissible à une telle allocation si lui ou son époux ou conjoint de fait ne recevait pas ou n'était pas en droit de recevoir des paiements en vertu de la *Loi sur la sécurité de la vieillesse* ou en vertu d'une loi semblable d'un autre pays. (*income-qualified veteran*)

« ancien combattant pensionné » Ancien combattant visé à l'un des alinéas a) à g) de la définition de « ancien combattant » qui a droit à une pension pour un état indemnisé lié à la guerre. (*veteran pensioner*)

(3) La définition de « client », à l'article 2 du même règlement, est modifiée par adjonction, après l'alinéa g), de ce qui suit :

h) le prisonnier de guerre ayant droit à une indemnité aux termes du paragraphe 71.2(1) de la *Loi sur les pensions*;

i) l'ancien combattant visé à l'alinéa h) de la définition de « ancien combattant ». (*client*)

(4) L'alinéa c) de la définition de « pensionné du service militaire », à l'article 2 du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

c) le service spécial au sens du paragraphe 3(1) de la *Loi sur les pensions*. (*military service pensioner*)

^a S.C. 2001, c. 4, s. 126

^b S.C. 2000, c. 34, par. 95(a)

¹ SOR/90-594

^a L.C. 2001, ch. 4, art. 126

^b L.C. 2000, ch. 34, al. 95a)

¹ DORS/90-594

(5) The portion of paragraph (a) of the definition “overseas service veteran” in section 2 of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

(a) in respect of Parts I and III, a veteran referred to in any of paragraphs (a) to (g) of the definition “veteran” who, before April 1, 1946, served during World War I or World War II,

(6) The portion of paragraph (b) of the definition “overseas service veteran” in section 2 of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

(b) in respect of Part II, a veteran referred to in any of paragraphs (a) to (g) of the definition “veteran” who served during World War I or World War II as defined in subsection 37(10) of that Act

(7) The definition “veteran” in section 2 of the Regulations is amended by adding the following after paragraph (b):

(b.1) a person who was on active service during the Korean War as a member of the special force, as defined in subsection 3(1) of the *Pension Act*,

(8) The definition “veteran” in section 2 of the Regulations is amended by striking out the word “or” at the end of paragraph (f), by adding the word “or” at the end of paragraph (g) and by adding the following after paragraph (g):

(h) a former member of His Majesty’s forces, or of any of the forces, other than resistance groups, of any of His Majesty’s allies or powers associated with His Majesty in World War I or World War II, who

(i) served during either of those wars during the period set out in paragraph 37(10)(b) or (c), as the case may be, of the *War Veterans Allowance Act*,

(ii) has resided in Canada for a total period of at least 10 years,

(iii) does not meet the Canadian domicile requirements of subsection 37(4) of that Act, and

(iv) served in a theatre of actual war as defined in subsection 37(8) of that Act, receives a pension for an injury or disease incurred or aggravated during service in any such force during either of those wars or accepted a commuted pension; (*ancien combattant*)

(9) Paragraph (c) of the definition “war-related pensioned condition” in section 2 of the Regulations is replaced by the following:

(c) special duty service, as defined in subsection 3(1) of the *Pension Act*;

(10) Section 2 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

“special duty service pensioner” means a person who is entitled to a pension under the *Pension Act* for a disability attributable to or incurred during special duty service, as defined in subsection 3(1) of that Act; (*pensionné du service spécial*)

2. (1) Section 3 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2.1):

(2.11) Veteran pensioners and civilian pensioners, who are entitled to a pension at a rate set out in any of classes 6 to 11 of Schedule I to the *Pension Act*, are eligible to receive treatment benefits in Canada for any health condition, to the extent that the

(5) Le passage de l’alinéa a) de la définition de « ancien combattant ayant servi outre-mer » précédant le sous-alinéa (i), à l’article 2 du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

a) pour l’application des parties I et III, ancien combattant visé à l’un des alinéas a) à g) de la définition de « ancien combattant » qui, avant le 1^{er} avril 1946, a servi durant la Première ou la Seconde Guerre mondiale :

(6) Le passage de l’alinéa b) de la définition de « ancien combattant ayant servi outre-mer » précédant le sous-alinéa (i), à l’article 2 du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

b) pour l’application de la partie II, ancien combattant visé à l’un des alinéas a) à g) de la définition de « ancien combattant » qui a servi durant la Première ou la Seconde Guerre mondiale au sens du paragraphe 37(10) de cette loi :

(7) La définition de « ancien combattant », à l’article 2 du même règlement, est modifiée par adjonction, après l’alinéa b), de ce qui suit :

b.1) personne qui a accompli du service actif durant la guerre de Corée à titre de membre du contingent spécial au sens du paragraphe 3(1) de la *Loi sur les pensions*;

(8) La définition de « ancien combattant », à l’article 2 du même règlement, est modifiée par adjonction, après l’alinéa g), de ce qui suit :

h) ancien membre des forces de Sa Majesté ou de l’une des forces — autres que les groupes de résistance — d’un allié de Sa Majesté ou d’une puissance associée à Sa Majesté au cours de la Première ou la Seconde Guerre mondiale qui, à la fois :

(i) a servi durant l’une de ces guerres pendant la période visée à l’alinéa 37(10)(b) ou c) de la *Loi sur les allocations aux anciens combattants*,

(ii) a résidé au Canada pendant au moins dix ans au total,

(iii) ne satisfait pas à l’exigence relative au domicile au Canada énoncée au paragraphe 37(4) de cette loi,

(iv) soit a servi sur un théâtre réel de guerre au sens du paragraphe 37(8) de cette loi, soit reçoit une pension pour une blessure ou maladie subie ou aggravée pendant son service dans ces forces au cours de l’une de ces guerres, soit a accepté une pension rachetée. (*veteran*)

(9) L’alinéa c) de la définition de « état indemnisé lié à la guerre », à l’article 2 du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

c) soit au service spécial au sens du paragraphe 3(1) de la *Loi sur les pensions*;

(10) L’article 2 du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

« pensionné du service spécial » Personne qui a droit à une pension au titre de la *Loi sur les pensions* pour une invalidité subie au cours du service spécial au sens du paragraphe 3(1) de cette loi, ou attribuable à ce service. (*special duty service pensioner*)

2. (1) L’article 3 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2.1), de ce qui suit :

(2.11) L’ancien combattant pensionné et le pensionné civil qui ont droit à une pension à un taux indiqué dans une des catégories 6 à 11 de l’annexe I de la *Loi sur les pensions* sont admissibles à des avantages médicaux au Canada, quelle que soit

treatment benefits are not available to them as members or former members of the Canadian Forces or as insured services under a provincial health care system.

(2) Subsection 3(5) of the Regulations is replaced by the following:

(5) Civilian pensioners, prisoners of war entitled to basic compensation under subsection 71.2(1) of the *Pension Act* and Canada service veterans are also eligible to receive treatment benefits in Canada, to the extent that the treatment benefits are not available to them as insured services under a provincial health care system, if they are eligible to receive any of the veterans independence program services referred to in paragraphs 19(a), (b) and (e).

(3) Section 3 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (9):

(10) Clients who are in receipt of the cost to them of intermediate care or chronic care under section 21.1 are eligible to receive treatment benefits in Canada to the extent that the treatment benefits are not available to them as insured services under a provincial health care system.

3. Paragraph 6(c) of the Regulations is replaced by the following:

(c) the remuneration of an escort referred to in paragraph (b), where that escort is not the spouse or common-law partner or a dependant of the client or any other member of the client's household.

4. (1) The portion of subsection 15(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

15. (1) Subject to subsections (1.1) and (1.11), veteran pensioners, civilian pensioners and special duty service pensioners are eligible to receive the veterans independence program services referred to in paragraphs 19(a), (b) and (d) or, where it is not reasonably practicable for those services to be provided at their principal residence, the care referred to in paragraph 19(e), to the extent that those services or that care is not available to them as an insured service under a provincial health care system, if

(2) Section 15 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1.1):

(1.11) Veteran pensioners and civilian pensioners, who are entitled to a pension at a rate set out in any of classes 6 to 11 of Schedule I to the *Pension Act*, are not required to meet the requirement set out in subparagraph (1)(b)(i).

(3) Section 15 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

(3) Subject to section 33.1, prisoners of war entitled to basic compensation under subsection 71.2(1) of the *Pension Act* are eligible to receive the veterans independence program services referred to in paragraphs 19(a), (b) and (d) or, where it is not reasonably practicable for those services to be provided at their principal residence, the care referred to in paragraph 19(e), to the extent that those services or that care is not available to them as an insured service under a provincial health care system, if

- (a) they are totally disabled, whether by reason of military service or not;
- (b) they are resident in Canada; and

l'affection, dans la mesure où ils ne peuvent les obtenir en qualité de membre ou d'ancien membre des Forces canadiennes ou au titre de services assurés dans le cadre du régime d'assurance-maladie d'une province.

(2) Le paragraphe 3(5) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(5) Le pensionné civil, le prisonnier de guerre ayant droit à une indemnité aux termes du paragraphe 71.2(1) de la *Loi sur les pensions* et l'ancien combattant ayant servi au Canada qui sont admissibles à des services du programme pour l'autonomie des anciens combattants visés aux alinéas 19a), b) et e) sont également admissibles à des avantages médicaux au Canada, dans la mesure où ils ne peuvent les obtenir au titre de services assurés dans le cadre du régime d'assurance-maladie d'une province.

(3) L'article 3 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (9), de ce qui suit :

(10) Le client qui reçoit, aux termes de l'article 21.1, le paiement de ce qu'il lui en coûte pour recevoir des soins intermédiaires ou des soins prolongés est admissible à des avantages médicaux au Canada, dans la mesure où il ne peut les obtenir au titre de services assurés dans le cadre du régime d'assurance-maladie d'une province.

3. L'alinéa 6c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) la rémunération versée à l'accompagnateur visé à l'alinéa b), si ce dernier n'est ni l'époux ou le conjoint de fait du client, ni une personne à sa charge, ni quelque autre personne vivant avec lui.

4. (1) Le passage du paragraphe 15(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

15. (1) Sous réserve des paragraphes (1.1) et (1.11), l'ancien combattant pensionné, le pensionné civil et le pensionné du service spécial sont admissibles aux services du programme pour l'autonomie des anciens combattants visés aux alinéas 19a), b) et d) ou, s'il n'est pas pratique de leur fournir ces services à leur résidence principale, aux soins visés à l'alinéa 19e), dans la mesure où ils ne peuvent obtenir ces services ou ces soins au titre de services assurés dans le cadre du régime d'assurance-maladie d'une province, si les conditions suivantes sont réunies :

(2) L'article 15 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1.1), de ce qui suit :

(1.11) L'ancien combattant pensionné et le pensionné civil qui ont droit à une pension à un taux indiqué dans une des catégories 6 à 11 de l'annexe I de la *Loi sur les pensions* n'ont pas à remplir les conditions prévues au sous-alinéa (1)(b)(i).

(3) L'article 15 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(3) Sous réserve de l'article 33.1, le prisonnier de guerre ayant droit à une indemnité aux termes du paragraphe 71.2(1) de la *Loi sur les pensions* est admissible aux services du programme pour l'autonomie des anciens combattants visés aux alinéas 19a), b) et d) ou, s'il n'est pas pratique de lui fournir ces services à sa résidence principale, aux soins visés à l'alinéa 19e), dans la mesure où il ne peut obtenir ces services ou ces soins au titre de services assurés dans le cadre du régime d'assurance-maladie d'une province, si les conditions suivantes sont réunies :

- a) il est atteint d'invalidité totale par suite de son service militaire ou non;
- b) il réside au Canada;

(c) an assessment indicates that the provision of those services would assist them to remain in their principal residence or that the provision of that care is necessary for health reasons.

(4) Subject to section 33.1, overseas service veterans eligible for intermediate care or chronic care in a departmental facility or in a contract bed pursuant to subsection 21(1) are also eligible to receive the veterans independence program services referred to in paragraphs 19(a), (b) and (d), to the extent that those services are not available to them as an insured service under a provincial health care system, if

(a) they have applied to the Minister for admission to a departmental facility or contract bed, and are not admitted because there is no vacancy in a departmental facility or contract bed within a reasonable distance of the community in which they normally reside;

(b) they are resident in Canada; and

(c) an assessment indicates that the provision of those services would assist them to remain self-sufficient at their principal residence.

5. The portion of paragraph 19(c) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

(c) transportation to foster independence and to enable a client to participate in social activities, if an assessment referred to in paragraph 15(2)(b), subparagraph 17(c)(ii) or paragraph 18(2)(d) indicates that

6. Section 21 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):

(4) Subject to section 33.1, veterans described in paragraph (h) of the definition “veteran” in section 2 are eligible to receive intermediate care or chronic care in a departmental facility or contract bed if an assessment indicates that their health care needs have increased and that they require specialized care that cannot adequately be provided in a community facility other than in a contract bed.

7. The Regulations are amended by adding the following after section 21:

Care in a Community Facility

21.1 Subject to section 33.1, veterans described in paragraph (h) of the definition “veteran” in section 2, who are admitted for the first time for intermediate or chronic care to a community facility other than in a contract bed after this section comes into force, are eligible to receive the cost to them of that care to the extent that it is not available to them as an insured service under a provincial health care system.

8. Section 22 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1.1):

(1.11) Subject to section 33.1, veteran pensioners and civilian pensioners, who are entitled to a pension at a rate set out in any of classes 6 to 11 of Schedule I to the *Pension Act*, are eligible to receive the cost to them of chronic care received in Canada in a community facility, other than in a contract bed, to the extent that the chronic care is not available to them as an insured service under a provincial health care system.

c) une évaluation montre que la prestation de ces services l'aiderait à demeurer dans sa résidence principale ou que la prestation de ces soins est nécessaire pour des raisons de santé.

(4) Sous réserve de l'article 33.1, l'ancien combattant ayant servi outre-mer qui est admissible à des soins intermédiaires ou à des soins prolongés dans un établissement du ministère ou dans un lit réservé aux termes du paragraphe 21(1) est également admissible aux services du programme pour l'autonomie des anciens combattants visés aux alinéas 19a), b) et d), dans la mesure où il ne peut les obtenir au titre de services assurés dans le cadre du régime d'assurance-maladie d'une province, si les conditions suivantes sont réunies :

a) il demande que le ministre l'admette dans un établissement du ministère ou à un lit réservé, mais il ne peut y être admis par manque, à une distance raisonnable de la localité où il réside habituellement, de place dans un établissement du ministère ou de lit réservé;

b) il réside au Canada;

c) une évaluation montre que la prestation de ces services l'aiderait à demeurer autonome à sa résidence principale.

5. Le passage de l'alinéa 19c) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

c) les déplacements pour promouvoir l'autonomie du client et lui permettre de participer à des activités sociales, si l'évaluation visée à l'alinéa 15(2)b), au sous-alinéa 17c)(ii) ou à l'alinéa 18(2)d) montre que :

6. L'article 21 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

(4) Sous réserve de l'article 33.1, l'ancien combattant visé à l'alinéa h) de la définition de « ancien combattant » à l'article 2 est admissible à des soins intermédiaires ou à des soins prolongés dans un établissement du ministère ou dans un lit réservé, si une évaluation démontre que ses besoins en soins de santé ont augmenté et qu'il a besoin de soins spécialisés qui ne peuvent être adéquatement fournis dans un établissement communautaire s'il n'occupe pas de lit réservé.

7. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 21, de ce qui suit :

Soins dans un établissement communautaire

21.1 Sous réserve de l'article 33.1, l'ancien combattant visé à l'alinéa h) de la définition de « ancien combattant » à l'article 2 qui est admis pour la première fois pour des soins intermédiaires ou des soins prolongés dans un établissement communautaire — s'il n'occupe pas un lit réservé — après l'entrée en vigueur du présent article est admissible au paiement de ce qu'il lui en coûte pour recevoir ces soins, dans la mesure où il ne peut obtenir ces soins au titre de services assurés dans le cadre du régime d'assurance-maladie d'une province.

8. L'article 22 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1.1), de ce qui suit :

(1.11) Sous réserve de l'article 33.1, l'ancien combattant pensionné et le pensionné civil qui ont droit à une pension à un taux indiqué dans une des catégories 6 à 11 de l'annexe I de la *Loi sur les pensions* sont admissibles au paiement de ce qu'il leur en coûte pour recevoir des soins prolongés dans un établissement communautaire au Canada, s'ils n'occupent pas de lit réservé, dans la mesure où ils ne peuvent obtenir ces soins au titre de services assurés dans le cadre du régime d'assurance-maladie d'une province.

9. The portion of subsection 22.1(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

22.1 (1) Subject to subsections (2) and (3) and sections 23 and 33.1, the following clients are eligible to receive chronic care in a community facility, other than in a contract bed, to the extent that the chronic care is not available to them as an insured service under a provincial health care system:

10. (1) Section 24 of the Regulations is renumbered as subsection 24(1).

(2) Subsection 24(1) of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (b), by adding the word “and” at the end of paragraph (c) and by adding the following after paragraph (c):

(d) fourth, to veterans described in paragraph (h) of the definition “veteran” in section 2.

(3) Section 24 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):

(2) Priority of receipt of benefits or care under section 21.1, 22 or 22.1 in respect of the same community facility shall be based on health need and, where the health needs of any clients are similar, priority shall be given in the following order:

(a) first, to veteran pensioners, civilian pensioners, special duty service pensioners and military service pensioners who need care for a pensioned condition;

(b) second, to veteran pensioners who are seriously disabled, to civilian pensioners who are seriously disabled, to veteran pensioners, to income-qualified veterans, to income-qualified civilians and to Canada service veterans;

(c) third, to overseas service veterans and dual service veterans; and

(d) fourth, to veterans described in paragraph (h) of the definition “veteran” in section 2.

11. Subsection 33.1(5) of the Regulations is replaced by the following:

(5) The client’s income for a month is the total of all amounts that are subtracted from the income factor in computing the client’s allowance payable for that month under subsection 4(3), (6), (6.1) or (8), as the case may be, of the *War Veterans Allowance Act*, or that would be so subtracted if the client were a recipient under that Act.

12. Subsection 34.1(3) of the Regulations is amended by striking out the word “or” at the end of paragraph (a), by adding the word “or” at the end of paragraph (b) and by adding the following after paragraph (b):

(c) the person is awarded the pension and as a result qualifies as a veteran pensioner or civilian pensioner, entitled to a pension at a rate set out in any of classes 6 to 11 of Schedule I to the *Pension Act*.

13. The Regulations are amended by replacing the expression “special duty area” with the expression “special duty service” wherever it occurs in the following provisions:

- (a) paragraph (g) of the definition “client” in section 2;
- (b) subsection 3(2.2);
- (c) paragraph 9(f);
- (d) paragraph 13(4)(a);

9. Le passage du paragraphe 22.1(1) du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

22.1 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3) et des articles 23 et 33.1, les clients ci-après sont admissibles à des soins prolongés dans un établissement communautaire, s’ils n’occupent pas de lit réservé, dans la mesure où ils ne peuvent obtenir ces soins au titre de services assurés dans le cadre du régime d’assurance-maladie d’une province :

10. (1) L’article 24 du même règlement devient le paragraphe 24(1).

(2) Le paragraphe 24(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa c), de ce qui suit :

d) l’ancien combattant visé à l’alinéa h) de la définition de « ancien combattant » à l’article 2.

(3) L’article 24 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

(2) Pour ce qui est de la réception d’avantages ou de soins au titre des articles 21.1, 22 ou 22.1 auprès d’un même établissement communautaire, la priorité est fonction des besoins de santé, et en cas de clients ayant des besoins de santé semblables, les avantages ou soins sont accordés dans l’ordre suivant :

a) l’ancien combattant pensionné, le pensionné civil, le pensionné du service spécial et le pensionné du service militaire ayant besoin de soins pour un état indemnisé;

b) l’ancien combattant pensionné souffrant d’une déficience grave, le pensionné civil souffrant d’une déficience grave, l’ancien combattant pensionné, l’ancien combattant au revenu admissible, le civil au revenu admissible et l’ancien combattant ayant servi au Canada;

c) l’ancien combattant ayant servi outre-mer et l’ancien combattant à service double;

d) l’ancien combattant visé à l’alinéa h) de la définition de « ancien combattant » à l’article 2.

11. Le paragraphe 33.1(5) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(5) Le revenu mensuel d’un client correspond au total des montants soustraits du facteur revenu dans le calcul de l’allocation mensuelle payable au client pour le mois en cause aux termes des paragraphes 4(3), (6), (6.1) ou (8), selon le cas, de la *Loi sur les allocations aux anciens combattants*, ou qui seraient ainsi soustraits si le client était allocataire au sens de cette loi.

12. Le paragraphe 34.1(3) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa b), de ce qui suit :

c) la pension demandée lui est accordée et, de ce fait, elle acquiert la qualité d’ancien combattant pensionné ou de pensionné civil ayant droit à une pension à un taux indiqué dans une des catégories 6 à 11 de l’annexe I de la *Loi sur les pensions*.

13. Dans les passages ci-après du même règlement, « d’une zone de service spécial » est remplacé par « du service spécial » :

- a) l’alinéa g) de la définition de « client », à l’article 2;
- b) le paragraphe 3(2.2);
- c) l’alinéa 9f);
- d) l’alinéa 13(4)a);

(e) subsection 22(1);
 (f) section 28;
 (g) paragraph 30(b).

COMING INTO FORCE

14. 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

The *Veterans Health Care Regulations* (the Regulations) govern the provision of health care benefits and services by the Government of Canada to veterans and other groups who served in close support of the armed forces. The Regulations provide that eligible persons may receive: pharmaceutical products; medical, surgical and dental treatment; home-based care under the Veterans Independence Program (VIP); and long-term institutional care.

The present amendment extends health care benefits and services, in respect of pensionable conditions, to military personnel injured during or as a result of special duty operations. This change is consequential to Bill C-31 (S.C. 2003, c. 12). Based on transitional provisions contained in Bill C-31, which came into force on June 19, 2003, health care benefits and services had, since that date, been provided to this group on an interim basis.

As well, the present amendment is aimed at addressing high-priority health needs of veterans by expanding program entitlement in specific areas, outlined below, where urgent needs were identified. The benefits and services provided will complement the services covered under provincial health insurance systems.

Firstly, program improvements are made for the benefit of war veterans who suffer from war-related disabilities assessed at greater than 47 percent, under the assessment scale of the *Pension Act*. At present, these disabled veterans receive limited health care benefits and services. Health care in respect of pensioned conditions is provided, based on those conditions having been identified in the decisions which awarded the disability pensions under the *Pension Act*. If, however, those veterans suffer from other, non pensionable conditions, as is frequently the case in old age, these may not be covered by Veterans Affairs' programs.

With this amendment, pensioners whose disabilities are assessed at greater than 47 percent will no longer be required to justify their health care needs by attributing those needs to a specific war-service injury. As a result, health care programs will address their needs in a more comprehensive manner for the entire range of needs and conditions they may experience.

e) le paragraphe 22(1);
 f) l'article 28;
 g) l'alinéa 30b).

ENTRÉE EN VIGUEUR

14. 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 sur les soins de santé pour anciens combattants* (le règlement) régit les dispositions liées aux avantages et aux services médicaux offerts par le gouvernement du Canada aux anciens combattants et à d'autres groupes de personnes ayant servi en étroite collaboration avec les forces armées. Le règlement stipule que les personnes admissibles peuvent recevoir des produits pharmaceutiques, des traitements médicaux, chirurgicaux et dentaires, des soins à domicile dans le cadre du Programme pour l'autonomie des anciens combattants (PAAC), ainsi que des soins de longue durée.

La présente modification accorde les avantages et services médicaux, liés aux affections ouvrant droit à pension, aux militaires blessés dans le cadre d'opérations de service spécial ou à la suite de ces opérations. Ce changement est consécutif au projet de loi C-31 (L.C. 2003, ch. 12). À partir des dispositions transitoires de ce projet de loi, devenu loi le 19 juin 2003, les avantages et services médicaux étaient déjà accordés à ces groupes de façon intérimaire.

De plus, la présente modification permet de répondre à certains besoins de santé hautement prioritaires des anciens combattants en élargissant l'admissibilité au programme dans les circonstances, précisées ci-dessous, où des besoins urgents ont été décelés. Les avantages et les services fournis viendront compléter ceux déjà offerts à ces personnes dans le cadre d'un système provincial d'assurance-maladie.

En premier lieu, les améliorations apportées au programme visent les anciens combattants souffrant d'une déficience résultant du service en temps de guerre et évaluée à plus de 47 p. 100, conformément à l'échelle d'évaluation établie dans la *Loi sur les pensions*. Présentement, ces anciens combattants ne reçoivent que certains avantages et services médicaux. Les soins de santé liés aux affections ouvrant droit à pension sont fournis en fonction des affections qui ont été identifiées dans les décisions en vertu de la *Loi sur les pensions*. Toutefois, si ces anciens combattants souffrent de conditions autres que celles ouvrant droit à pension, comme c'est souvent le cas à un âge avancé, ils peuvent ne pas être admissibles aux programmes d'Anciens Combattants Canada.

En vertu de la présente modification, les pensionnés dont l'invalidité est évaluée à plus de 47 p. 100 n'auront plus à justifier leurs besoins en soins de santé en les reliant à une blessure particulière résultant du service de guerre. En conséquence, les programmes de soins de santé répondront plus globalement à leurs besoins et couvriront leurs besoins relatifs à l'ensemble des conditions dont ils peuvent être affectés.

Second, the present amendments provide for eligibility to the VIP services at their residence to war veterans who served overseas. These services are to be provided as an alternative to long-term care in an institution, when a veteran who would normally require intermediate care or chronic care cannot be admitted to a veterans' priority access facility due to these facilities being fully occupied in the veteran's community or region. A pilot project, initiated in July 1999, concluded that supporting the care of these aging veterans in their own homes resulted in both increased quality of life, and significant cost savings. VIP services are to be provided based on an assessment indicating that they are required to assist the veteran to remain self-sufficient at his or her home.

Third, the amendment extends long-term care (and associated health care benefits such as pharmaceutical products, dental services, vision care, etc.) to veterans of allied forces who have resided for a minimum of ten years in Canada after the end of World War I or II. Prior to 1995, when their eligibility ended in accordance with legislative measures further to a review of government programs, these veterans qualified for Veterans Affairs' health care programs. The Government now aims to re-establish the long-term care component, for those allied veterans who will be admitted in long-term care facilities subsequent to the approval of the present amendment.

Eligibility to receive care in reserved veterans' facilities (and associated health care benefits) are also extended to these allied veterans, in cases where their health needs increase to the point of requiring specialized care which cannot be adequately provided in other community facilities.

Fourth, the amendment extends the VIP to those former prisoners of war who require home-based care as a result of a total disability. Based on need, treatment benefits (such as pharmaceutical products, dental services, vision care, etc.) will be provided in conjunction with the home-based care.

Finally, other minor technical amendments are also being made.

Alternatives

The present amendment implements material improvements to veterans' programs. As veterans' health care programs are governed under a regulatory framework, an amendment to the *Veterans Health Care Regulations* is required for the implementation of changes to these programs.

Benefits and Costs

This initiative continues Veterans Affairs' tradition of evolving to meet changing needs. It demonstrates that the Government is committed to meeting the current and future needs of veterans, and is an opportunity to further repay a debt of gratitude to these special Canadians.

En deuxième lieu, en vertu de la présente modification, les anciens combattants ayant servi outre-mer seront admissibles aux services à domicile offerts dans le cadre du PAAC. Ces services seront fournis en tant que solution de rechange aux soins de longue durée en établissements, lorsqu'un ancien combattant nécessitant des soins intermédiaires ou prolongés ne peut avoir accès à un établissement d'accès prioritaire dans sa région parce que ceux-ci affichent complet. Dans le cadre d'un projet pilote entrepris en juillet 1999, on a conclu que le fait d'offrir ces soins à domicile aux anciens combattants âgés haussait leur qualité de vie et permettait des économies importantes. Les services du PAAC sont offerts à la suite d'une évaluation démontrant que ces services sont requis pour aider l'ancien combattant à demeurer autonome à son domicile.

En troisième lieu, en vertu de la présente modification, les anciens combattants des forces alliées qui ont résidé au Canada pendant au moins dix ans depuis la fin de la Première ou Seconde Guerre mondiale sont admissibles à recevoir des soins de longue durée et avantages médicaux connexes (par exemple, médicaments, soins dentaires, soins de la vue, etc.). Avant 1995, lorsque leur admissibilité prenait fin en raison de dispositions législatives adoptées suite à un examen des programmes gouvernementaux, ces anciens combattants étaient admissibles aux programmes de santé d'Anciens Combattants Canada. Le Gouvernement désire maintenant remettre en vigueur les soins de longue durée pour les anciens combattants des forces alliées qui seront admis à des établissements de soins de longue durée à une date ultérieure à l'approbation de la présente modification.

Les anciens combattants des forces alliées seront aussi admissibles à recevoir des soins dans les établissements réservés aux anciens combattants lorsque leurs besoins en soins de santé augmentent au point qu'ils doivent recevoir des soins spécialisés qui ne peuvent être dispensés adéquatement dans des établissements communautaires. Les avantages médicaux connexes seront aussi fournis.

En quatrième lieu, en vertu de la présente modification, les anciens prisonniers de guerre, qui requièrent des soins à domicile en raison d'une invalidité totale, seront admissibles au PAAC. En fonction de leurs besoins, les avantages médicaux, comme les produits pharmaceutiques, les services dentaires, les soins de la vue, etc., seront fournis parallèlement aux soins à domicile.

En dernier lieu, certaines modifications de forme mineure sont aussi effectuées.

Solutions envisagées

La présente modification apporte des améliorations importantes aux programmes destinés aux anciens combattants. Du fait que les programmes de soins de santé des anciens combattants sont régis par un cadre de réglementation, une modification doit être apportée au *Règlement sur les soins de santé pour anciens combattants* pour effectuer des changements à ces programmes.

Avantages et coûts

La présente mesure s'inscrit dans la tradition d'Anciens Combattants Canada de s'adapter pour répondre aux besoins changeants. Elle démontre la volonté du gouvernement de vouloir satisfaire les besoins présents et futurs des anciens combattants et de continuer à honorer sa dette de reconnaissance envers ces Canadiens hors du commun.

Likewise, these benefits will help allied veterans in meeting their greatest identified need; namely, access to long-term care. As such, this decision reaffirms Canada's gratitude for the role these allied veterans played in ensuring victory in the Second World War, coupled with the strong contribution they made to Canadian society in the post-war period.

The present amendment extends to individual veterans direct benefits having a total value of \$59.2 millions for the initial five years, to address in an effective way some of their most significant unmet needs. The new benefits, addressing areas of higher needs, will be funded from within existing appropriations, by re-allocating funds from the Attendance Allowance program, an area of lower needs.

Consultation

The present amendment responds to a pressing need of the veteran population and is among the highest priorities of the principal veterans' organizations. This change was developed through on-going consultations with, and with the support of, the Royal Canadian Legion, the National Council of Veteran Associations in Canada, the Army, Navy and Air Force Veterans in Canada, and other organizations.

This change was also announced in the House of Commons on May 12, 2003 by the Minister of Veterans Affairs. The present amendment was also pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on August 16, 2003, providing a formal period during which interested persons could make representations. A few supportive comments were received from stakeholders (i.e., veterans and associations representing veterans), mainly seeking clarification of the policy proposal or expressing interest in applying for the new services and benefits being extended. There were no changes to the amendment as a result of pre-publication.

Compliance and Enforcement

Compliance and monitoring procedures are in place and will continue to apply to the provision of the health care benefits and referred to in this amendment. Veterans Affairs has administrative procedures in place to determine eligibility. Individual client needs are identified by a multi-disciplinary team using a client-centered service approach, and it is then determined if unmet needs can be met using departmental programs, health insurance systems, community resources, or a combination thereof. In the case of the VIP, periodic assessments are conducted to determine whether the provision of the services is required for the client to continue to live at their residence or whether the provision of care is necessary for health reasons.

The incremental cost of the changes stipulated in this amendment will be tracked and monitored.

De plus, ces avantages procureront une aide supplémentaire aux anciens combattants des forces alliées afin de répondre à leur plus grand besoin, c'est-à-dire l'accès aux soins de longue durée. Ainsi, cette décision constitue un autre témoignage de la reconnaissance du Canada envers les anciens combattants des forces alliées qui ont contribué à la victoire lors de la Seconde Guerre mondiale, et au développement de la société canadienne depuis lors.

En vertu de la présente modification, un montant de 59,2 millions de dollars, échelonné sur une période de cinq années, sera consacré pour répondre directement et efficacement à des besoins prioritaires non comblés des anciens combattants. Les nouveaux avantages, destinés aux besoins les plus pressants, seront financés à même les crédits existants en réaffectant des fonds du programme d'allocation pour soins, un secteur où les besoins sont moins pressants.

Consultations

La présente modification répond à un besoin pressant des anciens combattants et constitue l'une des principales priorités des organisations d'anciens combattants. Cette modification a été élaborée en consultation et en collaboration avec la Légion royale canadienne, le Conseil national des associations d'anciens combattants, les Anciens combattants de l'armée, de la marine et des forces aériennes au Canada et avec d'autres organismes.

La présente modification a été annoncée à la Chambre des communes le 12 mai 2003 par le ministre des Anciens Combattants. Par ailleurs, elle a fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 16 août 2003 et suite à laquelle les personnes intéressées pouvaient faire part de leurs commentaires au cours d'une période officielle de consultation. Les quelques commentaires reçus étaient favorables à la présente modification et provenaient d'intéressés (c.-à-d., d'anciens combattants ou d'associations d'anciens combattants) qui désiraient des précisions sur les politiques proposées ou qui étaient intéressés à faire la demande des services et avantages qu'accorde la présente modification. Il n'y a pas eu de changement suite à la publication préalable.

Respect et exécution

Des procédures de vérification de la conformité et de surveillance sont en place et s'appliqueront de façon continue à la prestation des avantages et des services médicaux énoncés dans la présente modification. Anciens Combattants Canada a mis en place des procédures administratives pour la détermination de l'admissibilité. Les besoins particuliers des clients sont établis par une équipe pluridisciplinaire, dont l'approche est axée sur le service à la clientèle, qui détermine si les besoins non comblés peuvent l'être à l'aide des programmes du ministère, du régime d'assurance-maladie, des ressources communautaires ou d'un ensemble des trois. Pour ce qui est du PAAC, des évaluations périodiques sont effectuées afin de déterminer s'il est nécessaire de fournir les services du programme pour que le client puisse continuer à vivre de façon autonome à son domicile, ou pour des raisons de santé.

Les coûts supplémentaires engendrés par les changements découlant de la présente modification seront suivis et contrôlés.

Contact

Alex Robert
Chief
Legislation (Regulations)
Policy Coordination and Ottawa Headquarters
Veterans Affairs Canada
161 Grafton Street
Charlottetown, Prince Edward Island
C1A 8M9
Telephone: (902) 566-8189
FAX: (902) 566-8826

Personne-ressource

Alex Robert
Chef
Législation (Règlements)
Coordination des politiques et bureau principal d'Ottawa
Anciens Combattants Canada
161, rue Grafton
Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard)
C1A 8M9
Téléphone : (902) 566-8189
TÉLÉCOPIEUR : (902) 566-8826

Registration
SI/2003-171 19 November, 2003

TERRITORIAL LANDS ACT

Reservation to the Crown Waiver Order (Shell Lake, N.W.T.)

P.C. 2003-1685 30 October, 2003

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to paragraph 13(b) of the *Territorial Lands Act*, hereby orders that a strip of land 30.48 m (100 feet) in width, measured from the ordinary high water mark to the shore of Shell Lake, in the Northwest Territories, not be deemed to be reserved to the Crown out of any grant of any of the lots of land described in the schedule hereto.

SCHEDULE

Lots numbered 1, 2 and 5, in Block 91, located within the Community of Inuvik, along Shell Lake, in the Northwest Territories, as said lots are shown on a plan of survey of record number 3561 in the Canada Lands Surveys Records at Ottawa, a copy of which is filed in the Land Titles Office for the Northwest Territories Registration District in Yellowknife under number 83732.

Lots numbered 11-3 to 11-8, located within the Community of Inuvik, along Shell Lake, in the Northwest Territories, as said lots are shown on a plan of survey of record number 466 in the Canada Lands Surveys Records at Ottawa, a copy of which is filed in the Land Titles Office for the Northwest Territories Registration District in Yellowknife under number 53770.

Lots numbered 11-9 and 11-10, located within the Community of Inuvik, along Shell Lake, in the Northwest Territories, as said lots are shown on a plan of survey of record number 1140 in the Canada Lands Surveys Records at Ottawa, a copy of which is filed in the Land Titles Office for the Northwest Territories Registration District in Yellowknife under number 60734.

Lots numbered 11-11 to 11-18, located within the Community of Inuvik, along Shell Lake, in the Northwest Territories, as said lots are shown on a plan of survey of record number 466 in the Canada Lands Surveys Records at Ottawa, a copy of which is filed in the Land Titles Office for the Northwest Territories Registration District in Yellowknife under number 53770.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

This Order waives the reservation to the Crown with respect to certain territorial lands as described in the schedule, lying within 30.48 m (100 feet) of the ordinary high water mark along the shore line of Shell Lake, in the Northwest Territories.

Enregistrement
TR/2003-171 19 novembre 2003

LOI SUR LES TERRES TERRITORIALES

Décret sur la renonciation aux terres réservées à la Couronne (« Shell Lake », T.N.-O.)

C.P. 2003-1685 30 octobre 2003

Sur recommandation du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'alinéa 13b) de la *Loi sur les terres territoriales*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil ordonne que les abords de la rive du « Shell Lake », dans les Territoires du Nord-Ouest, sur une largeur de 30,48 m (100 pi.) mesurée à partir de la laisse de haute mer ne soient pas réputés réservés à la Couronne dans toute concession de l'une ou l'autre terre des lots décrits à l'annexe ci-jointe.

ANNEXE

Les lots numéros 1, 2 et 5, bloc 91, à l'intérieur de la collectivité d'Inuvik, le long du « Shell Lake », dans les Territoires du Nord-Ouest, ces lots étant indiqués sur le plan d'arpentage numéro 3561 des Archives d'arpentage des terres du Canada, à Ottawa, dont une copie a été versée aux dossiers du bureau des titres de biens-fonds de la circonscription d'enregistrement des Territoires du Nord-Ouest, à Yellowknife, sous le numéro 83732.

Les lots numéros 11-3 à 11-8, à l'intérieur de la collectivité d'Inuvik, le long du « Shell Lake », dans les Territoires du Nord-Ouest, ces lots étant indiqués sur le plan d'arpentage numéro 466 des Archives d'arpentage des terres du Canada, à Ottawa, dont une copie a été versée aux dossiers du bureau des titres de biens-fonds de la circonscription d'enregistrement des Territoires du Nord-Ouest, à Yellowknife, sous le numéro 53770.

Les lots numéros 11-9 et 11-10, à l'intérieur de la collectivité d'Inuvik, le long du « Shell Lake », dans les Territoires du Nord-Ouest, ces lots étant indiqués sur le plan d'arpentage numéro 1140 des Archives d'arpentage des terres du Canada, à Ottawa, dont une copie a été versée aux dossiers du bureau des titres de biens-fonds de la circonscription d'enregistrement des Territoires du Nord-Ouest, à Yellowknife, sous le numéro 60734.

Les lots numéros 11-11 à 11-18, à l'intérieur de la collectivité d'Inuvik, le long du « Shell Lake », dans les Territoires du Nord-Ouest, ces lots étant indiqués sur le plan d'arpentage numéro 466 des Archives d'arpentage des terres du Canada, à Ottawa, dont une copie a été versée aux dossiers du bureau des titres de biens-fonds de la circonscription d'enregistrement des Territoires du Nord-Ouest, à Yellowknife, sous le numéro 53770.

NOTE EXPLICATIVE

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

Le décret prévoit que certaines terres territoriales décrites à l'annexe et situées à l'intérieur de la zone de 30,48 m (100 pi.) mesurée à partir de la laisse des hautes eaux ordinaires, le long de la rive du « Shell Lake », dans les Territoires du Nord-Ouest, ne sont pas réservées à la Couronne.

Registration
SI/2003-172 19 November, 2003

TERRITORIAL LANDS ACT

Order Repealing Certain Orders Made Under the Territorial Lands Act (Miscellaneous Program) No. 2

P.C. 2003-1686 30 October, 2003

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to paragraphs 13(b) and 23(a) of the *Territorial Lands Act*, hereby makes the annexed *Order Repealing Certain Orders Made Under the Territorial Lands Act (Miscellaneous Program) No. 2*.

ORDER REPEALING CERTAIN ORDERS MADE UNDER THE TERRITORIAL LANDS ACT (MISCELLANEOUS PROGRAM) NO. 2

REPEALS

1. The following Orders are repealed:

- (a) Order in Council P.C. 2003-225, dated February 20, 2003, (SI/2003-35);
- (b) *Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Yukon Territory (Kluane First Nation, Y.T.)* (SI/2003-50);
- (c) *Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Yukon Territory (Kwanlin Dun First Nation, Y.T.)* (SI/2003-51);
- (d) *Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Yukon Territory (Liard First Nation, Y.T.)* (SI/2003-52); and
- (e) *Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Yukon Territory (White River First Nation, Y.T.)* (SI/2003-53).

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

The purpose of this Order is to repeal certain Orders relating to Yukon, made under the *Territorial Lands Act*, in order to comply with certain provisions of the Yukon Northern Affairs Program Devolution Transfer Agreement.

Enregistrement
TR/2003-172 19 novembre 2003

LOI SUR LES TERRES TERRITORIALES

Décret correctif n° 2 visant l'abrogation de certains décrets pris en vertu de la Loi sur les terres territoriales

C.P. 2003-1686 30 octobre 2003

Sur recommandation du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu des alinéas 13b) et 23a) de la *Loi sur les terres territoriales*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret correctif n° 2 visant l'abrogation de certains décrets pris en vertu de la Loi sur les terres territoriales*, ci-après.

DÉCRET CORRECTIF N° 2 VISANT L'ABROGATION DE CERTAINS DÉCRETS PRIS EN VERTU DE LA LOI SUR LES TERRES TERRITORIALES

ABROGATIONS

1. Les décrets ci-après sont abrogés :

- a) le décret C.P. 2003-225 du 20 février 2003 (TR/2003-35);
- b) le *Décret déclarant inaliénables certaines terres du Yukon (la Première nation de Kluane, Yuk.)* (TR/2003-50);
- c) le *Décret déclarant inaliénables certaines terres du Yukon (la Première nation des Kwanlin Dun, Yuk.)* (TR/2003-51);
- d) le *Décret déclarant inaliénables certaines terres du Yukon (la Première nation de Liard, Yuk.)* (TR/2003-52);
- e) le *Décret déclarant inaliénables certaines terres du Yukon (la Première nation de White River, Yuk.)* (TR/2003-53).

NOTE EXPLICATIVE

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

Le décret a pour objet d'abroger divers décrets relatifs au Yukon, pris en vertu de la *Loi sur les terres territoriales*, afin de satisfaire à certaines dispositions de l'Accord de transfert au Yukon d'attributions relevant du Programme des affaires du Nord.

Registration
SI/2003-173 19 November, 2003

OLD AGE SECURITY ACT

Proclamation Giving Notice that the Supplementary Agreement to the Agreement on Social Security between Canada and the Federal Republic of Germany Comes Into Force on December 1, 2003

ADRIENNE CLARKSON
[L.S.]

Canada

Elizabeth the Second, by the Grace of God of the United Kingdom, Canada and Her other Realms and Territories QUEEN, Head of the Commonwealth, Defender of the Faith.

To All To Whom these Presents shall come or whom the same may in any way concern,

Greeting:

MORRIS ROSENBERG
Deputy Attorney General

A Proclamation

Whereas, by Order in Council P.C. 2002-1583 of September 24, 2002, the Governor in Council declared that, in accordance with Article 2 of the Supplementary Agreement to the Agreement on Social Security of November 14, 1985 between Canada and the Federal Republic of Germany, signed on August 27, 2002, the Supplementary Agreement shall enter into force on the first day of the fourth month following the final day of the month in which the instruments of ratification are exchanged;

Whereas that Order in Council was laid before Parliament on October 10, 2002;

Whereas, before the twentieth sitting day after the Order had been laid before Parliament, no motion for the consideration of either House to the effect that the Order be revoked was filed with the Speaker of the appropriate House;

Whereas, pursuant to subsection 42(2) of the *Old Age Security Act*, the Order came into force on the thirtieth sitting day after it had been laid before Parliament, being December 5, 2002;

Whereas the instruments of ratification were exchanged on August 29, 2003;

Whereas the Supplementary Agreement shall enter into force on the first day of the fourth month following the final day of the month in which the instruments of ratification are exchanged, being December 1, 2003;

And whereas, by Order in Council P.C. 2003-1622 of October 23, 2003, the Governor in Council directed that a proclamation do issue giving notice that the Supplementary Agreement to the Agreement on Social Security of November 14, 1985 between Canada and the Federal Republic of Germany shall enter into force on December 1, 2003;

Enregistrement
TR/2003-173 19 novembre 2003

LOI SUR LA SÉCURITÉ DE LA VIEILLESSE

Proclamation donnant avis que l'Accord supplémentaire à l'Accord sur la sécurité sociale entre le Canada et la République fédérale de l'Allemagne entre en vigueur le 1^{er} décembre 2003

ADRIENNE CLARKSON
[L.S.]

Canada

Elizabeth Deux, par la Grâce de Dieu, REINE du Royaume-Uni, du Canada et de ses autres royaumes et territoires, Chef du Commonwealth, Défenseur de la Foi.

À tous ceux à qui les présentes parviennent ou qu'icelles peuvent de quelque manière concerner,

Salut :

Sous-procureur général
MORRIS ROSENBERG

Proclamation

Attendu que, par le décret C.P. 2002-1583 du 24 septembre 2002, la gouverneure en conseil a déclaré que, conformément à l'article 2 de l'Accord supplémentaire à l'Accord sur la sécurité sociale du 14 novembre 1985 entre le Canada et la République fédérale d'Allemagne, signé le 27 août 2002, l'Accord supplémentaire entre en vigueur le premier jour du quatrième mois qui suit le dernier jour du mois au cours duquel a lieu l'échange des instruments de ratification;

Attendu que ce décret a été déposé devant le Parlement le 10 octobre 2002;

Attendu que, avant le vingtième jour de séance suivant le dépôt, aucune motion adressée à l'une ou l'autre chambre en vue de l'annulation du décret n'a été remise au président de la chambre concernée;

Attendu que, en vertu du paragraphe 42(2) de la *Loi sur la sécurité de la vieillesse*, le décret est entré en vigueur le trentième jour de séance suivant son dépôt, soit le 5 décembre 2002;

Attendu que l'échange des instruments de ratification a eu lieu le 29 août 2003;

Attendu que l'Accord supplémentaire entre en vigueur le premier jour du quatrième mois qui suit le dernier jour du mois au cours duquel a lieu l'échange des instruments de ratification, soit le 1^{er} décembre 2003;

Attendu que, par le décret C.P. 2003-1622 du 23 octobre 2003, la gouverneure en conseil a ordonné que soit prise une proclamation donnant avis que l'Accord supplémentaire à l'Accord sur la sécurité sociale du 14 novembre 1985 entre le Canada et la République fédérale d'Allemagne entre en vigueur le 1^{er} décembre 2003,

Now Know You that We, by and with the advice of Our Privy Council for Canada, do by this Our Proclamation give notice that the Supplementary Agreement to the Agreement on Social Security of November 14, 1985 between Canada and the Federal Republic of Germany, signed on August 27, 2002, a copy of which is annexed hereto, shall enter into force on December 1, 2003.

Of All Which Our Loving Subjects and all others whom these Presents may concern are hereby required to take notice and to govern themselves accordingly.

In Testimony Whereof, We have caused this Our Proclamation to be published and the Great Seal of Canada to be hereunto affixed. Witness: Our Right Trusty and Well-beloved Adrienne Clarkson, Chancellor and Principal Companion of Our Order of Canada, Chancellor and Commander of Our Order of Military Merit, Chancellor and Commander of Our Order of Merit of the Police Forces, Governor General and Commander-in-Chief of Canada.

At Our Government House, in Our City of Ottawa, this fifth day of November in the year of Our Lord two thousand and three and in the fifty-second year of Our Reign.

By Command,

JEAN-CLAUDE VILLIARD
Deputy Registrar General of Canada

SUPPLEMENTARY AGREEMENT

TO THE AGREEMENT ON SOCIAL SECURITY

OF 14 NOVEMBER 1985

BETWEEN

CANADA

AND

THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

CANADA

AND

THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY,

DESIRING to adjust the Agreement on Social Security between Canada and the Federal Republic of Germany signed at Bonn on 14 November 1985, hereinafter referred to as "the Agreement", to the present circumstances,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Sachez que, sur et avec l'avis de Notre Conseil privé pour le Canada, Nous, par Notre présente proclamation, donnons avis que l'Accord supplémentaire à l'Accord sur la sécurité sociale du 14 novembre 1985 entre le Canada et la République fédérale d'Allemagne, signé le 27 août 2002, dont copie est ci-jointe, entre en vigueur le 1^{er} décembre 2003.

De ce qui précède, Nos féaux sujets et tous ceux que les présentes peuvent concerner sont par les présentes requis de prendre connaissance et d'agir en conséquence.

En Foi de Quoi, Nous avons fait publier Notre présente Proclamation et y avons fait apposer le grand sceau du Canada. Témoin : Notre très fidèle et bien-aimée Adrienne Clarkson, Chancelière et Compagnon principal de Notre Ordre du Canada, Chancelière et Commandeur de Notre Ordre du Mérite militaire, Chancelière et Commandeur de Notre Ordre du mérite des corps policiers, Gouverneure générale et Commandante en chef du Canada.

À Notre Hôtel du Gouvernement, en Notre ville d'Ottawa, ce cinquième jour de novembre de l'an de grâce deux mille trois, cinquante-deuxième de Notre règne.

Par ordre,

Sous-registraire général du Canada
JEAN-CLAUDE VILLIARD

ACCORD SUPPLÉMENTAIRE

À L'ACCORD SUR LA SÉCURITÉ SOCIALE

DU 14 NOVEMBRE 1985

ENTRE

LE CANADA

ET

LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

LE CANADA

ET

LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,

DÉSIREUX d'adapter à la situation actuelle l'Accord sur la sécurité sociale entre le Canada et la République fédérale d'Allemagne signé à Bonn le 14 novembre 1985 et ci-après dénommé « l'Accord »,

SONT CONVENUS DES DISPOSITIONS SUIVANTES :

Article 1

- (1) Article 1 of the Agreement is amended as follows:
- (a) In subparagraph (1)(a), the words “the territory in which the legislation specified in Article 2(1)(a) applies” are replaced by the words “the territory of the Federal Republic of Germany”.
- (b) In subparagraph (1)(d), the words “the Federal Minister of Labour and Social Affairs” are replaced by the words “the Federal Ministry of Labour and Social Affairs”; in the English and French texts, the words “Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung” are replaced by the words “Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung”.
- (2) Article 2 of the Agreement is amended as follows:
- (a) The text of subparagraph (1)(a) is deleted and replaced by the following:
 “as regards the Federal Republic of Germany, to the legislation concerning:
- (i) Pension Insurance (Rentenversicherung),
- (ii) Steelworkers’ Supplementary Insurance (Hüttenknappschaftliche Zusatzversicherung),
- (iii) Farmers’ Old Age Security (Alterssicherung der Landwirte);”
- (b) After paragraph (2) the following paragraph (3) is added:
 “(3) Subject to point 2(d) of the Final Protocol to the Agreement, this Agreement shall also apply to the laws and regulations which amend, supplement, consolidate or supersede the legislation specified in subparagraphs (1)(a) and (b) of this Article.”
- (3) In Article 11(a) and (b) of the Agreement, the term “spouse” is replaced by the phrase “spouse or common-law partner”, and the phrase “during any period of residence” is replaced by the phrase “during any period of presence or residence”.
- (4) In Article 13 of the Agreement, subparagraphs (c) to (g) are deleted and replaced by the following:
- “(c) For the calculation of pensions, earnings points shall be determined solely on the basis of the periods of coverage completed under German legislation.
- (d) Where under German legislation entitlement to a benefit is conditional upon the fact that a given number of mandatory contributions has been paid within a specified period (reference period) and where that legislation provides that this period is extended by periods of receipt of benefits or periods of child raising, this reference period shall also be extended by periods of receipt of invalidity or old-age pensions under the legislation of Canada or benefits on account of sickness, unemployment or industrial injury (except pensions) under the laws of Canada or the laws of a province of Canada and by periods of child raising in Canada.
- (e) When the right of a self-employed craftsman to be exempted from the liability for mandatory coverage is conditional upon payment of a minimum number of contributions, periods of coverage completed under the *Canada Pension Plan* shall be taken into account for this purpose.”

Article 1^{er}

- (1) L’article 1^{er} de l’Accord est modifié de la façon suivante :
- (a) À l’alinéa (1)(a), les mots « le territoire où s’applique la législation spécifiée à l’article 2(1)(a) » sont remplacés par les mots « le territoire de la République fédérale d’Allemagne ».
- (b) À l’alinéa (1)(d), les mots « le Ministre fédéral du Travail et des Affaires sociales » sont remplacés par les mots « le Ministère fédéral du Travail et des Affaires sociales »; dans les textes français et anglais, les mots « Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung » sont remplacés par les mots « Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung ».
- (2) L’article 2 de l’Accord est modifié de la façon suivante :
- (a) Le texte de l’alinéa (1)(a) est supprimé et remplacé par ce qui suit :
- « pour la République fédérale d’Allemagne, à la législation concernant :
- (i) l’assurance-pension (Rentenversicherung),
- (ii) l’assurance-pension supplémentaire des travailleurs de la sidérurgie (Hüttenknappschaftliche Zusatzversicherung),
- (iii) la sécurité de vieillesse des agriculteurs (Alterssicherung der Landwirte); »
- (b) Après le paragraphe (2) est ajouté le paragraphe (3) suivant :
- « (3) Sous réserve du point 2(d) du Protocole final de l’Accord, le présent Accord s’applique également aux lois et aux règlements qui modifient, complètent, unifient ou remplacent la législation spécifiée aux alinéas (1)(a) et (b) du présent article. »
- (3) À l’article 11(a) et (b) de l’Accord, le terme « conjoint » est remplacé par l’expression « époux(se) ou conjoint de fait » et l’expression « pendant une période de résidence » est remplacée par l’expression « pendant une période de présence ou de résidence ».
- (4) À l’article 13 de l’Accord, les alinéas (c) à (g) sont supprimés et remplacés par ce qui suit :
- « (c) Aux fins du calcul des pensions, les niveaux des gains sont déterminés en fonction des seules périodes d’assurance accomplies aux termes de la législation allemande.
- (d) Si, aux termes de la législation allemande, l’admissibilité à une prestation est subordonnée au fait qu’un nombre donné de cotisations obligatoires soient versées pendant une période spécifiée (période de référence) et si ladite législation stipule que les périodes pendant lesquelles une personne a reçu des prestations ou a élevé des enfants prolongent ladite période, les périodes pendant lesquelles la personne a reçu une pension d’invalidité ou de vieillesse aux termes de la législation du Canada ou des prestations versées en raison de maladie, de chômage ou d’accident du travail (à l’exception des pensions) aux termes des lois du Canada ou des lois d’une province canadienne ainsi que les périodes pendant lesquelles une personne a élevé des enfants au Canada prolongent également ladite période de référence.

- (5) In Article 14 of the Agreement, subparagraphs (a) to (d) are deleted and replaced by the following:
- “(a) (i) For purposes of determining eligibility for an Old Age Security pension or an allowance under the *Old Age Security Act* through the application of Article 12, a period of coverage under the legislation of the Federal Republic of Germany, or a period of residence in the territory of the Federal Republic of Germany, after the age at which periods of residence in Canada are creditable for purposes of that Act, shall be considered as a period of residence in the territory of Canada.
- (ii) In the application of subparagraph (a)(i), a period of residence prior to 3 October 1990 in the territory specified in Article 3 of the *Treaty on the establishment of German Unity* of 31 August 1990 shall be considered as a period of residence in the territory of Canada.
- (b) If a person is entitled to the payment of an Old Age Security pension or an allowance under the *Old Age Security Act* solely through the application of Article 12, the competent institution of Canada shall calculate the amount of the pension or allowance payable to that person in conformity with the provisions of the *Old Age Security Act* governing the payment of a partial pension or allowance, exclusively on the basis of periods of residence in Canada which may be considered under that Act.
- (c) Subparagraph (b) shall also apply to a person who is entitled to the payment of a pension in Canada but who has not resided in Canada for the minimum period required by the *Old Age Security Act* for entitlement to the payment of a pension outside Canada.
- (d) Notwithstanding any other provision of this Agreement:
- (i) an Old Age Security pension shall be paid to a person who is outside Canada only if that person’s periods of coverage, when added together as provided in Article 12, are at least equal to the minimum period of residence in Canada required by the *Old Age Security Act* for entitlement to the payment of a pension outside Canada;
- (ii) an allowance and a guaranteed income supplement shall be paid to a person who is outside Canada only to the extent permitted by the *Old Age Security Act*.”
- (e) Lorsque le droit d’un artisan travaillant à son compte d’être dispensé de l’obligation de s’assurer est subordonné au versement d’un nombre minimal de cotisations, les périodes d’assurance accomplies aux termes du *Régime de pensions du Canada* sont prises en considération à cette fin. »
- (5) À l’article 14 de l’Accord, les alinéas (a) à (d) sont supprimés et remplacés par ce qui suit :
- « (a) (i) Aux fins de l’ouverture du droit à une pension de la Sécurité de la vieillesse ou à une allocation aux termes de la *Loi sur la sécurité de la vieillesse*, compte tenu des dispositions de l’article 12, une période d’assurance accomplie aux termes de la législation de la République fédérale d’Allemagne ou une période de résidence sur le territoire de la République fédérale d’Allemagne, après l’âge auquel les périodes de résidence au Canada sont admissibles aux fins de ladite Loi, est considérée comme une période de résidence sur le territoire du Canada.
- (ii) Aux fins de l’application de l’alinéa (a) (i), une période de résidence antérieure au 3 octobre 1990 sur le territoire spécifié à l’article 3 du *Traité relatif à l’établissement de l’unité allemande* du 31 août 1990, est considérée comme une période de résidence sur le territoire du Canada.
- (b) Si une personne a droit au versement d’une pension de la Sécurité de la vieillesse ou d’une allocation aux termes de la *Loi sur la sécurité de la vieillesse* uniquement en vertu de l’application des dispositions de l’article 12, l’institution compétente du Canada détermine le montant de la pension ou de l’allocation payable à ladite personne conformément aux dispositions de la *Loi sur la sécurité de la vieillesse* qui régissent le versement de la pension partielle ou de l’allocation, uniquement en fonction des périodes de résidence au Canada admissibles aux termes de ladite Loi.
- (c) Les dispositions de l’alinéa (b) s’appliquent également à toute personne qui a droit au versement d’une pension au Canada mais qui n’a pas résidé au Canada pendant la période minimale exigée par la *Loi sur la sécurité de la vieillesse* pour l’ouverture du droit au versement d’une pension hors du Canada.
- (d) Nonobstant toute autre disposition du présent Accord :
- (i) une pension de la Sécurité de la vieillesse est versée à une personne qui est hors du Canada uniquement si les périodes d’assurance de ladite personne, totalisées conformément à l’article 12, sont au moins égales à la période minimale de résidence au Canada exigée par la *Loi sur la sécurité de la vieillesse* pour l’ouverture du droit au versement de la pension hors du Canada;
- (ii) l’allocation et le supplément de revenu garanti sont versés à une personne qui est hors du Canada uniquement dans la mesure permise par la *Loi sur la sécurité de la vieillesse*. »

- (6) Article 15 of the Agreement is amended as follows:
- (a) In subparagraph (b)(i), the words “a disability pension, disabled contributor’s child’s benefit, survivor’s pension, orphan’s benefit or death benefit” are replaced by the words “a benefit”.
 - (b) In subparagraph (b)(ii), the period at the end thereof is deleted and replaced by the following:

“, but in no case shall that ratio exceed the value of one.”
 - (c) Subparagraph (c) is deleted.
- (7) In Article 18 of the Agreement, the following sentence is added after the second sentence thereof:
- “The second sentence shall also apply to decisions of courts and notifications issued in connection with the implementation of the German *Law Governing War Victims’ Assistance (Gesetz über die Versorgung der Opfer des Krieges)* and those laws which declare the first-mentioned law to be applied accordingly.”
- (8) In Article 19(3) of the Agreement, the first sentence is deleted and replaced by the following:
- “An application for a benefit payable under the legislation of one Contracting State shall be deemed to be an application for the corresponding benefit payable under the legislation of the other Contracting State, provided that the applicant at the time of application:
- (a) requests that it be considered an application under the legislation of the other Contracting State, or
 - (b) provides information indicating that periods of coverage have been completed under the legislation of the other Contracting State.”
- (9) The text of Article 20 of the Agreement is deleted and replaced by the following:
- “(1) The agencies of a Contracting State referred to in Article 16(1) shall, in accordance with:
- (a) the legislation of that Contracting State, and
 - (b) this Agreement or any arrangement concluded pursuant to Article 21 for the implementation of this Agreement,
- transmit to the competent agencies of the other Contracting State any information in their possession about an individual required for the application of this Agreement or of the legislation to which this Agreement applies.
- (2) Any information about an individual transmitted under paragraph (1) by an agency of one Contracting State to an agency of the other Contracting State shall be protected in each Contracting State in accordance with its legislation and the following provisions:
- (a) The agency of a Contracting State to which the information is transmitted shall treat that information as confidential and shall effectively protect it against unauthorized access, unauthorized alterations and unauthorized disclosure in accordance with the legislation of that Contracting State.
 - (b) The agency of a Contracting State to which the information is transmitted may use that information,

- (6) L’article 15 de l’Accord est modifié de la façon suivante :
- (a) À l’alinéa (b)(i), les mots « une pension d’invalidité, à une prestation d’enfant de cotisant invalide, à une pension de survivant, à une prestation d’orphelin ou à une prestation de décès » sont remplacés par les mots « une prestation ».
 - (b) À l’alinéa (b)(ii), le point final est supprimé et remplacé par ce qui suit :

« , mais ladite proportion n’exède en aucun cas la valeur de un. »
 - (c) L’alinéa (c) est supprimé.
- (7) À l’article 18 de l’Accord, la phrase suivante est ajoutée après la deuxième phrase :
- « La deuxième phrase s’applique également aux décisions des cours et aux notifications émises dans le cadre de la mise en oeuvre de la *Loi allemande régissant l’aide aux victimes de guerre (Gesetz über die Versorgung der Opfer des Krieges)* et des lois déclarant que la Loi susmentionnée doit être appliquée par analogie. »
- (8) À l’article 19(3) de l’Accord, la première phrase est supprimée et remplacée par ce qui suit :
- « Une demande de prestation payable aux termes de la législation d’un État contractant est réputée être une demande d’une prestation correspondante payable aux termes de la législation de l’autre État contractant, à condition que le requérant, au moment de sa demande :
- (a) demande qu’elle soit considérée une demande aux termes de la législation de l’autre État contractant, ou
 - (b) fournisse des renseignements indiquant que des périodes d’assurance ont été accomplies aux termes de la législation de l’autre État contractant. »
- (9) Le texte de l’article 20 de l’Accord est supprimé et remplacé par ce qui suit :
- « (1) Les organismes d’un État contractant spécifiés à l’article 16(1), conformément à :
- (a) la législation de cet État contractant, et
 - (b) au présent Accord ou tout arrangement conclu conformément à l’article 21 aux fins de la mise en application du présent Accord,
- transmettent aux organismes compétents de l’autre État contractant tout renseignement en leur possession relatif à une personne requis aux fins de l’application du présent Accord et de la législation à laquelle le présent Accord s’applique.
- (2) Tout renseignement relatif à une personne transmis aux termes de l’alinéa (1) par un organisme d’un État contractant à un organisme de l’autre État contractant est protégé dans chaque État contractant conformément à leur législation et aux dispositions suivantes :
- (a) L’organisme d’un État contractant auquel le renseignement est transmis traite ledit renseignement de façon confidentielle et le protège effectivement contre l’accès non autorisé, les altérations non autorisées et la divulgation non autorisée conformément à la législation de cet État contractant.
 - (b) L’organisme d’un État contractant auquel le renseignement est transmis peut utiliser ledit

and may disclose it to other agencies in that Contracting State, for the purposes of implementing this Agreement or the legislation of that Contracting State. The information may be put to other uses and may be disclosed to other bodies only to the extent specifically permitted under the legislation of that Contracting State. The competent authorities of the Contracting States shall inform each other about all amendments to their legislation regarding the protection of personal information and, in particular, additional purposes for which such information may be used or disclosed to other bodies. The Contracting State whose legislation has been amended shall, at the request of the other Contracting State, enter into negotiations to amend or supplement this Agreement, as may be required.

- (c) In individual cases, the agency to which the information is transmitted shall, at the request of the agency which has transmitted that information, inform the latter of the use to which that information has been put and the outcome thereof.
 - (d) The individual concerned shall, on request to the agency of either Contracting State, have the right to be informed of the information which has been transmitted, and the purpose for which that information has been requested or transmitted, as the case may be.
 - (e) The agency which transmits the information shall take all necessary steps to ensure that the information is accurate and is strictly limited to that absolutely necessary for the purpose of the transmission.
 - (i) If it becomes evident that incorrect information was transmitted, the agency which has received the information must be immediately notified of this fact, and it shall immediately correct the incorrect information.
 - (ii) If it becomes evident that the transmission of the information is prohibited under the legislation of the transmitting Contracting State, the agency which has received the information must be immediately notified of this fact, and that agency shall delete that information unless the information is required
 - to combat abuse
 - or
 - to prosecute criminal offences
 in the context of the legislation which that agency administers or any other laws or provisions concerning social benefits.
 - (f) The agency of a Contracting State to which the information is transmitted shall delete that information in accordance with the legislation of that Contracting State.
- (3) Paragraphs (1) and (2) shall apply to industrial and business secrets accordingly.”

renseignement, et peut le divulguer à d'autres organismes dans cet État contractant, aux fins de l'application du présent Accord ou de la législation de cet État contractant. Le renseignement peut être utilisé à d'autres fins et peut être divulgué à d'autres entités uniquement dans la mesure spécifiquement permise aux termes de la législation dudit État contractant. Les autorités compétentes des États contractants s'avisent de toute modification à leur législation en matière de protection des renseignements personnels et particulièrement en ce qui concerne les autres motifs pour lesquelles l'information est utilisée ou divulguée à d'autres entités. L'État contractant qui modifie sa législation doit, à la demande de l'autre État contractant, participer à des négociations en vue de modifier ou compléter le présent Accord, selon le cas.

- (c) Dans les cas particuliers, l'organisme auquel le renseignement est transmis, à la demande de l'organisme qui a transmis ledit renseignement, avise ce dernier de l'usage auquel ledit renseignement a été soumis ainsi que son résultat.
 - (d) Sur demande adressée à l'organisme de l'un ou l'autre des États contractants, la personne concernée a le droit d'être avisée du renseignement transmis et du but visé par la demande de renseignement ou par la transmission même, selon le cas.
 - (e) L'organisme qui transmet le renseignement prend toutes les mesures nécessaires afin d'assurer que le renseignement soit exact et soit strictement limité à l'usage exclusif aux fins de la transmission
 - (i) S'il devenait évident qu'un renseignement inexact est transmis, l'organisme qui reçoit le renseignement doit en être immédiatement avisé et doit corriger immédiatement le renseignement inexact.
 - (ii) S'il devenait évident qu'un renseignement dont la transmission est interdite aux termes de la législation de l'État transmetteur est transmis, l'organisme qui reçoit le renseignement doit en être immédiatement avisé et doit supprimer ce renseignement sauf si les autorités en ont besoin :
 - pour combattre l'abus
 - ou
 - poursuivre en justice des actes criminels
 dans le contexte de la législation administrée par l'organisme ou toute autre loi ou disposition concernant les prestations sociales.
 - (f) L'organisme d'un État contractant auquel le renseignement est transmis supprime ledit renseignement conformément à la législation dudit État contractant.
- (3) Les paragraphes (1) et (2) s'appliquent par analogie aux secrets industriels et d'affaires. »

- (10) In point 2(a) of the Final Protocol to the Agreement, the words “Farmers’ Old Age Assistance” are replaced by the words “Farmers’ Old Age Security”.
- (11) The following point 4A is added after point 4 of the Final Protocol to the Agreement:
- “4A. With reference to Articles 6 to 10 of the Agreement:
- Where, under the provisions of the Agreement regarding mandatory coverage, a person is subject to German legislation, German provisions relating to mandatory coverage for unemployment insurance shall also apply in the same manner to that person and his or her employer.”
- (12) In point 8 of the Final Protocol to the Agreement, immediately after the words “With reference to Article 10 of the Agreement” the following words are added:
- “and with reference to point 7(a) and (c) of this Final Protocol”.
- (13) The following point 8A is added after point 8 of the Final Protocol to the Agreement:
- “8A. With reference to Article 11 of the Agreement:
- (a) A person shall be considered to be subject to the *Canada Pension Plan* or to the comprehensive pension plan of a province of Canada during a period of presence or residence in the territory of the Federal Republic of Germany only if that person makes contributions pursuant to the plan concerned during that period by reason of employment or self-employment.
- (b) A person shall be considered to be subject to the legislation of the Federal Republic of Germany during a period of presence or residence in the territory of Canada only if that person makes mandatory contributions pursuant to that legislation during that period by reason of employment or self-employment.”
- (14) Point 9(b) of the Final Protocol to the Agreement is deleted. The existing point 9(c) becomes 9(b) and reads as follows:
- “(b) Mandatory contributions to the *Canada Pension Plan* in respect of employment or self-employment shall be equivalent to mandatory contributions in respect of employment or self-employment required under German legislation for a claim to an old age pension before the age of 65 or to a pension on account of reduced earning capacity.”
- (15) Points 10(a) and (c) of the Final Protocol to the Agreement are deleted. Point 10(b) is redesignated as point 10.
- (16) The following point 12A shall be added after point 12 of the Final Protocol to the Agreement:
- “12A. (a) Persons specified in subparagraphs (a) to (c) of Article 3 of the Agreement who, prior to the date on which the National Socialist sphere of influence extended to what was then their homeland,
- belonged to the German language and cultural group,
 - had already attained age 16, and
- (10) Au point 2(a) du Protocole final de l’Accord, les mots « l’aide aux agriculteurs âgés » sont remplacés par « la sécurité de vieillesse des agriculteurs ».
- (11) Le point 4A qui suit est ajouté après le point 4 du Protocole final de l’Accord :
- « 4A. Relativement aux articles 6 à 10 de l’Accord :
- Si, aux termes des dispositions de l’Accord relatives à l’assurance obligatoire, une personne est assujettie à la législation allemande, les prescriptions allemandes relatives à l’assurance obligatoire à l’assurance chômage s’appliquent également de la même manière à ladite personne et à son employeur. »
- (12) Au point 8 du Protocole final de l’Accord, immédiatement après les mots « Relativement à l’article 10 de l’Accord » les mots suivants sont ajoutés :
- « et relativement au point 7(a) et (c) du présent Protocole final ».
- (13) Le point 8A qui suit est ajouté après le point 8 du Protocole final de l’Accord :
- « 8A. Relativement à l’article 11 de l’Accord :
- (a) Une personne est considérée assujettie au *Régime de pensions du Canada* ou au régime général de pensions d’une province du Canada pendant une période de présence ou de résidence sur le territoire de la République fédérale d’Allemagne uniquement si ladite personne verse des cotisations aux termes du régime concerné pendant ladite période d’emploi ou d’emploi autonome.
- (b) Une personne est considérée assujettie à la législation de la République fédérale d’Allemagne pendant une période de présence ou de résidence sur le territoire du Canada uniquement si ladite personne verse des cotisations obligatoires aux termes de ladite législation pendant ladite période en raison d’emploi ou d’emploi autonome. »
- (14) Le point 9(b) du Protocole final de l’Accord est supprimé. Le point 9(c) actuel devient le point 9(b) et s’énonce de la façon suivante :
- « (b) Les cotisations obligatoires au *Régime de pensions du Canada*, relativement à un emploi ou à un emploi autonome, sont équivalentes aux cotisations obligatoires, relativement à un emploi ou à un emploi autonome, requises aux termes de la législation allemande pour avoir droit à une pension de vieillesse avant l’âge de 65 ans ou à une pension en raison d’une réduction de la capacité de gagner sa vie. »
- (15) Les points 10(a) et (c) du Protocole final de l’Accord sont supprimés. Le point 10(b) doit être transformé en point 10.
- (16) Le point 12A suivant doit être ajouté après le point 12 du Protocole final de l’Accord :
- « 12A (a) Les personnes spécifiées aux alinéas (a) à (c) de l’article 3 de l’Accord qui, avant la date à laquelle la zone d’influence nationale-socialiste s’est étendue à ce qui était alors leur territoire d’origine,
- appartenaient au groupe culturel et linguistique allemand,
 - étaient déjà âgées de 16 ans, et

- had not acknowledged themselves to be ethnically German because they were Jewish,
- and who left the areas of expulsion within the meaning of Article 1, paragraph 2, number 3, of the German *Federal Law on Displaced Persons*, may, upon application, pay retroactive voluntary contributions to the German pensions insurance system, provided that periods of contributions or periods of employment under the *Foreign Pensions Law* become creditable for these persons for the first time as a result of Article 17A of the *Foreign Pensions Law*. The retroactive voluntary contributions may only be paid for periods after attainment of age 16 and before attainment of age 65 and starting with the time the National Socialist sphere of influence was extended to what was then their homeland. Contributions shall only be permitted for periods that have not already been credited as periods of contributions according to German laws. An event giving rise to eligibility for benefits which occurs prior to the expiration of the time limit for the payment of retroactive contributions shall not preclude the payment of these retroactive contributions.
- (b) Retroactive voluntary contributions according to subparagraph (a) may not exceed the amount necessary to permit payment of benefits based on periods creditable under Article 17A of the *Foreign Pensions Law* in accordance with the statutory pension provisions on payment of benefits to eligible persons abroad that were applicable in the territory of the Federal Republic of Germany - without the Acceding Territory (Beitrittsgebiet) - on 1 July 1990.
- (c) Notwithstanding the second sentence of subparagraph (a), persons who attained age 65 on or before 31 October 1991, and who, on 1 July 1990, do not meet the requirements for payment of benefits abroad through retroactive voluntary contributions pursuant to this Agreement, may pay voluntary contributions for the period from 1 July 1990, to 30 November 1991, but in an amount no greater than that which is necessary for the payment of the benefit abroad; for this purpose, the date of eligibility may be deferred to a point in time after attainment of age 65.
- (d) Contributions shall be paid in an amount of 43.19 Euro (84.48 Deutsche Mark) for each calendar month; for this purpose, the amount of retroactive voluntary contributions to be paid may be set off against the amount of any resulting benefits that are payable retroactively. For the computation of the insured person's relevant German pension computation base, the values for the year 1994 shall be applied to the retroactively paid contributions.
- (e) For purposes of computing the benefit amount, the statutory pension provisions applicable within the territory of the Federal Republic of Germany — without the Acceding Territory — on 1 July 1990, including the provisions on benefit payments to
- n'avaient pas reconnu leur intégration à l'éthnie allemande en raison de leur appartenance au judaïsme,
- et qui ont quitté le territoire d'expulsion défini à l'article 1, paragraphe 2, numéro 3 de la *Loi fédérale sur les personnes expulsées* de l'Allemagne peuvent, sur demande, verser des cotisations volontaires rétroactives au régime d'assurance-pension allemand, dans la mesure où, en raison de l'application de l'article 17A de la *Loi sur l'assimilation des droits à pension acquis à l'étranger*, des périodes de cotisation ou d'emploi sont à prendre en compte pour ces personnes, pour la première fois selon cette dernière loi. Le versement de cotisations volontaires rétroactives ne peut viser que les périodes postérieures au 16^e anniversaire de naissance et antérieures au 65^e anniversaire de naissance, à partir du moment où la zone d'influence nationale-socialiste s'est étendue sur le territoire d'origine des personnes en question. De telles cotisations ne sont admissibles qu'à l'égard des périodes qui n'ont pas déjà été couvertes par des cotisations, selon la législation allemande. Un événement qui donne lieu à l'admissibilité à des prestations et qui est antérieur à l'expiration du délai prévu pour le paiement de cotisations rétroactives, n'empêche pas le versement de ces cotisations rétroactives.
- (b) Une cotisation volontaire rétroactive, aux termes de l'alinéa (a), n'est admise que dans la limite de ce qui est nécessaire aux fins du paiement des prestations basées sur les périodes cotisables tel que prévu à l'article 17A de la *Loi sur l'assimilation des droits à pension acquis à l'étranger*, en conformité des dispositions législatives relatives à l'assurance-pension portant sur le paiement des prestations aux bénéficiaires à l'étranger, lesquelles étaient en vigueur le 1^{er} juillet 1990, sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne, à l'exception du territoire d'adhésion (Beitrittsgebiet).
- (c) Nonobstant la deuxième phrase de l'alinéa (a), les personnes qui avaient atteint l'âge de 65 ans au 31 octobre 1991 inclusivement et qui, le 1^{er} juillet 1990, ne remplissaient pas les conditions autorisant le paiement de prestations à l'étranger par le truchement de cotisations volontaires rétroactives, aux termes du présent Accord peuvent payer des cotisations volontaires pour la période comprise entre le 1^{er} juillet 1990 et le 30 novembre 1991, dans la limite, toutefois, de ce qui est nécessaire aux fins du paiement des prestations à l'étranger; à cette fin, la date d'admissibilité peut être remise à une date postérieure au 65^e anniversaire de naissance.
- (d) Les cotisations doivent être versées à concurrence de 43,19 euros (84,48 Deutsche Mark) par mois civil; à cet effet, le montant des cotisations volontaires rétroactives à payer peut être décompté de celui de toute prestation payable rétroactivement. Pour les fins du calcul de la base de calcul de la pension allemande applicable à l'assuré, on

eligible persons abroad, shall be applied, together with this Agreement. The provisions on revaluation of pensions based on Personal Remuneration Points (Article 307 of Volume VI of the *Social Law Code*) shall be applied accordingly. The monthly amount of the benefit that is to be paid abroad shall be derived from the Pension Category Factor, as well as

- (i) the Personal Remuneration Points for contribution periods under Article 17A of the *Foreign Pensions Law* that are to be considered in accordance with the first sentence of this subparagraph (e); provided, however, that these shall be multiplied by the Present Pension Value (East) - but not more than 0.7 times the Present Pension Value - and a Pension Value of 8.16 Euro (15.96 Deutsche Mark) shall apply for the period from 1 July 1990, to 31 December 1990, a Pension Value of 9.39 Euro (18.36 Deutsche Mark) shall apply for the period from 1 January 1991, to 30 June 1991, and a Pension Value of 10.79 Euro (21.11 Deutsche Mark) shall apply for the period from 1 July 1991, to 31 December 1991;
 - (ii) the Personal Remuneration Points for contribution periods to be considered according to subparagraphs (b) and (c) multiplied by the Present Pension Value that is applicable in the year for which the pension is to be paid, with the amount of 23.52 Euro (46.00 Deutsche Mark) being used for periods prior to 1 July 1995; and
 - (iii) the remaining Personal Remuneration Points multiplied by the Present Pension Value that is applicable in the year for which the pension is to be paid, with the amount of 20.24 Euro (39.58 Deutsche Mark) being used for periods prior to 1 July 1991.
- (f) Subparagraphs (a) through (e) shall only apply with respect to eligible persons who established ordinary residence in Canada before 1 July 1990.
 - (g) For purposes of payment of survivors benefits, subparagraphs (a) through (f) shall apply accordingly to survivors of persons described in subparagraph (a), even if the insured person dies prior to the expiration of the time limit for retroactive voluntary contributions. This shall also apply in the case of benefits for former spouses with pension rights and in the case of reinstated survivors pensions.
 - (h) An application to pay retroactive voluntary contributions according to this point must be filed within 24 calendar months following the entry into force of this point. The application must be filed with the social insurance institution to which the last German contribution was paid or deemed to have been paid, and which is competent for adjudicating the benefit claim. If the last German contribution was paid to an institution of the miners pensions insurance system, retroactive voluntary

applique les valeurs de l'année 1994 aux cotisations payées rétroactivement.

- (e) Pour les fins du calcul du montant de la prestation, il convient d'appliquer, conjointement avec les dispositions du présent Accord, les dispositions législatives et réglementaires relatives à l'assurance-pension en vigueur le 1^{er} juillet 1990, sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne, à l'exception du territoire d'adhésion, y compris celles qui concernent le paiement des prestations aux bénéficiaires admissibles domiciliés à l'étranger. Les dispositions relatives à la réévaluation des pensions basée sur les points de rémunération personnels (article 307 du Livre VI du *Code social*) s'appliquent par analogie. Le montant mensuel de la prestation payable à l'étranger est déterminé à partir du facteur du type de pension, ainsi que :
 - (i) des points de rémunération personnels pour les périodes de cotisation telles que prévues à l'article 17A de la *Loi sur l'assimilation des droits à pension acquis à l'étranger* qui doivent être pris en compte ainsi que le prévoit la première phrase de cet alinéa (e) étant attendu, toutefois, que ceux-ci doivent être multipliés par la valeur actuelle de la pension (Est), ce multiplicateur ne pouvant toutefois pas dépasser la valeur actuelle de la pension multipliée par 0,7, la valeur de la pension applicable pour la période comprise entre le 1^{er} juillet 1990 et le 31 décembre 1990 étant de 8,16 euros (15,96 Deutsche Mark), celle applicable pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 1991 et le 30 juin 1991 étant de 9,39 euros (18,36 Deutsche Mark) et celle applicable pour la période entre le 1^{er} juillet 1991 et le 31 décembre 1991 étant de 10,79 euros (21,11 Deutsche Mark) ;
 - (ii) les points de rémunération personnels pour les périodes de cotisation à prendre en compte aux termes des alinéas (b) et (c), multipliés par la valeur actuelle de la pension applicable au cours de l'année au titre de laquelle la pension doit être versée, le montant applicable pour les périodes antérieures au 1^{er} juillet 1995 s'élevant à 23,52 euros (46,00 Deutsche Mark), et
 - (iii) les autres points de rémunération personnels, multipliés par la valeur actuelle de la pension applicable au cours de l'année au titre de laquelle la pension doit être versée, le montant applicable pour les périodes antérieures au 1^{er} juillet 1991 s'élevant à 20,24 euros (39,58 Deutsche Mark).
- (f) Les alinéas (a) à (e) ne s'appliquent qu'aux bénéficiaires ayant élu domicile au Canada, avant le 1^{er} juillet 1990.
- (g) En ce qui concerne le paiement des prestations aux survivants, les dispositions des alinéas (a) à (f) s'appliquent, par analogie, aux survivants des personnes décrites à l'alinéa (a), même si le décès de

contributions may only be paid to the wage earners or salaried employees insurance system. The contributions shall be paid to the social insurance institution that is competent to accept and process the application.

- (i) Applications under subparagraph (h) shall be considered timely filed applications for benefits. Benefits resulting from this point shall be paid beginning 1 July 1990, if the event giving rise to eligibility occurs prior to this date and the benefit eligibility requirements applicable on 1 July 1990, are met. If the event giving rise to eligibility occurs after 30 June 1990, benefits resulting from this point shall be paid beginning with the calendar month following the month in which the event giving rise to eligibility occurs and the benefit eligibility requirements applicable on 1 July 1990, are met; a survivors benefit shall be paid from the date of death if a benefit was not payable to the insured person for the month of death.
- (j) Subparagraphs (h) and (i) shall also apply with respect to persons whose pensions were awarded prior to the entry into force of this point. In this case, the amount of Personal Remuneration Points shall at least equal the amount previously considered.”

l'assuré devait survenir avant l'expiration du délai de versement des cotisations volontaires rétroactives. Cette mesure s'applique également aux prestations payables aux anciens conjoints ayant droit à une pension et dans le cas d'une reprise du paiement des pensions de survivant.

- (h) Toute demande de paiement de cotisations volontaires rétroactives, prévue au présent point, doit être présentée dans les 24 mois civils suivant l'entrée en vigueur du présent point. La demande doit être présentée auprès de l'institution d'assurance sociale à laquelle la dernière cotisation allemande a été versée ou est réputée l'avoir été, celle-ci étant également responsable de la détermination de la prestation. Si la dernière cotisation allemande a été versée à une institution compétente de l'assurance-pension des travailleurs des mines, les cotisations volontaires rétroactives ne peuvent être effectuées qu'au profit de l'assurance-pension des ouvriers ou des employés salariés. Les cotisations doivent être versées à l'institution d'assurance sociale compétente à accepter la demande et à la traiter.
- (i) Les demandes présentées en vertu de l'alinéa (h) doivent être traitées comme des demandes de prestations dûment présentées dans les délais requis. Les prestations versées aux termes du présent point sont versées à compter du 1^{er} juillet 1990, si l'événement donnant lieu à l'admissibilité est survenu avant cette date et si les exigences relatives à l'admissibilité aux prestations en vigueur le 1^{er} juillet 1990 sont remplies. Si l'événement ouvrant droit à l'admissibilité est survenu après le 30 juin 1990, les prestations prévues aux termes du présent point sont versées à compter du mois civil suivant celui au cours duquel l'événement a eu lieu et où les exigences relatives à l'admissibilité aux prestations applicables le 1^{er} juillet 1990 ont été remplies; si des prestations n'étaient pas payables à l'assuré pour le mois du décès, les prestations de survivant sont versées à compter de la date du décès.
- (j) Les alinéas (h) et (i) s'appliquent également aux personnes dont la pension a été déterminée avant l'entrée en vigueur du présent point. Dans ce cas, le nombre de points de rémunération personnels doit à tout le moins être égal au nombre préalablement crédité. »

(17) Point 14 of the Final Protocol to the Agreement is deleted.

(17) Le point 14 du Protocole final de l'Accord est supprimé.

Article 2

- (1) This Supplementary Agreement shall be subject to ratification. The instruments of ratification shall be exchanged in Berlin as soon as possible.
- (2) This Supplementary Agreement shall enter into force on the first day of the fourth month following the final day of the month in which the instruments of ratification are exchanged.

Article 2

- (1) Le présent Accord supplémentaire sera ratifié. Les instruments de ratification seront échangés à Berlin aussitôt que possible.
- (2) Le présent Accord supplémentaire entre en vigueur le premier jour du quatrième mois qui suit le dernier jour du mois de l'échange des instruments de ratification.

- (3) Article 14(a)(ii) of the Agreement as amended by Article 1(5) of this Supplementary Agreement shall be applied retroactively as from 3 October 1990.
- (4) Article 1(16) of this Supplementary Agreement shall be applied retroactively as from 1 July 1990.

- (3) L'article 14(a)(ii) de l'Accord modifié par l'article 1(5) du présent Accord supplémentaire est appliqué rétroactivement au 3 octobre 1990.
- (4) L'article 1(16) du présent Accord supplémentaire est appliqué rétroactivement au 1^{er} juillet 1990.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized, have signed this Supplementary Agreement.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Accord supplémentaire.

DONE at Toronto on the 27th day of August 2002, in two copies, in the English, French and German languages, each text being equally authentic.

FAIT à Toronto le 27^{ième} jour d'août 2002, en deux exemplaires, en français, en anglais et en allemand, chaque texte faisant également foi.

FOR CANADA

**FOR THE FEDERAL REPUBLIC
OF GERMANY**

POUR LE CANADA

**POUR LA RÉPUBLIQUE
FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE**

(Jane Stewart)

(Christian Pauls)

(Jane Stewart)

(Christian Pauls)

Registration

SI/2003-174 19 November, 2003

TORONTO WATERFRONT REVITALIZATION
CORPORATION ACT, 2002

**Order Designating the Minister of Transport to
Represent Her Majesty in Right of Canada for the
Purposes of the Act**

P.C. 2003-1768 5 November, 2003

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to the definition “federal government” in section 1 of the *Toronto Waterfront Revitalization Corporation Act, 2002*, being chapter 28 of the Statutes of Ontario, 2002, hereby designates the Minister of Transport, member of the Queen’s Privy Council for Canada, to represent Her Majesty in right of Canada for the purposes of that Act.

Enregistrement

TR/2003-174 19 novembre 2003

LOI DE 2002 SUR LA SOCIÉTÉ DE REVITALISATION DU
SECTEUR RIVERAIN DE TORONTO

**Décret désignant le ministre des Transports pour
représenter Sa Majesté du chef du Canada pour
l’application de la Loi**

C.P. 2003-1768 5 novembre 2003

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de la définition de « gouvernement fédéral » à l’article 1 de la *Loi de 2002 sur la Société de revitalisation du secteur riverain de Toronto*, chapitre 28 des Lois de l’Ontario de 2002, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil désigne le ministre des Transports, membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada, pour représenter Sa Majesté du chef du Canada pour l’application de cette loi.

Registration
SI/2003-175 19 November, 2003

Enregistrement
TR/2003-175 19 novembre 2003

OTHER THAN STATUTORY AUTHORITY

AUTORITÉ AUTRE QUE STATUAIRE

Order Designating the Minister of Transport as the Minister Responsible for Matters Relating to Activities of the Federal Government with Respect to the Toronto Waterfront Revitalization Initiative

Décret désignant le ministre des Transports à titre de ministre responsable des activités du gouvernement fédéral dans le cadre de l'Initiative de revitalisation du secteur riverain de Toronto

P.C. 2003-1769 5 November, 2003

C.P. 2003-1769 5 novembre 2003

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, hereby designates the Minister of Transport as the Minister responsible for matters relating to the activities of the federal government with respect to the Toronto Waterfront Revitalization Initiative, which designation includes the power to enter into transfer payment agreements and contracts for the acquisition of services.

Sur recommandation du premier ministre, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil désigne le ministre des Transports à titre de ministre responsable des activités du gouvernement fédéral dans le cadre de l'Initiative de revitalisation du secteur riverain de Toronto, lui donnant notamment le pouvoir de conclure des accords de paiement de transfert et des contrats pour l'obtention de services.

TABLE OF CONTENTS **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)

Registration No.	P.C. 2003	Department	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2003-353	1703	Transport	Order Amending the Limits of Liability set out in subsection 54(1) of the Marine Liability Act.....	2718
SOR/2003-354		Environment	Order 2003-87-08-01 Amending the Domestic Substances List.....	2721
SOR/2003-355	1774	Environment	Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations.....	2726
SOR/2003-356	1775	Finance	Order Amending the Schedule to the Budget Implementation Act, 2000 (Bonaparte).....	2751
SOR/2003-357	1777	Finance	Fruit and Vegetable Remission Order, 2003.....	2753
SOR/2003-358	1778	Finance	Regulations Amending Certain Regulations Made under the Proceeds of Crime (Money Laundering) and Terrorist Financing Act.....	2755
SOR/2003-359	1781	Transport	Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Snowmobiles).....	2765
SOR/2003-360	1782	Transport	Regulations Amending the Laurentian Pilotage Tariff Regulations.....	2775
SOR/2003-361	1783	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VII).....	2779
SOR/2003-362	1797	Veterans Affairs Treasury Board	Regulations Amending the Veterans Health Care Regulations.....	2804
SI/2003-171	1685	Indian Affairs and Northern Development	Reservation to the Crown Waiver Order (Shell Lake, N.W.T.).....	2813
SI/2003-172	1686	Indian Affairs and Northern Development	Order Repealing Certain Orders Made Under the Territorial Lands Act (Miscellaneous Program) No. 2.....	2814
SI/2003-173		Human Resources Development	Proclamation Giving Notice that the Supplementary Agreement to the Agreement on Social Security between Canada and the Federal Republic of Germany Comes into Force on December 1, 2003.....	2815
SI/2003-174	1768	Prime Minister	Order Designating the Minister of Transport to Represent Her Majesty in Right of Canada for the Purposes of the Toronto Waterfront Revitalization Corporation Act, 2002.....	2826
SI/2003-175	1769	Prime Minister	Order Designating the Minister of Transport as the Minister Responsible for Matters Relating to Activities of the Federal Government with Respect to the Toronto Waterfront Revitalization Initiative.....	2827

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
Budget Implementation Act, 2000 (Bonaparte)—Order Amending the Schedule..... Budget Implementation Act, 2000	SOR/2003-356	06/11/03	2751	
Canadian Aviation Regulations (Part VII)—Regulations Amending Aeronautics Act	SOR/2003-361	06/11/03	2779	
Certain Orders Made under the Territorial Lands Act (Miscellaneous Program) No. 2—Order Repealing..... Territorial Lands Act	SI/2003-172	19/11/03	2814	
Certain Regulations Made under the Proceeds of Crime (Money Laundering) and Terrorist Financing Act—Regulations Amending Proceeds of Crime (Money Laundering) and Terrorist Financing Act	SOR/2003-358	06/11/03	2755	
Designating the Minister of Transport as the Minister Responsible for Matters Relating to Activities of the Federal Government with Respect to the Toronto Waterfront Revitalization Initiative—Order Other Than Statutory Authority	SI/2003-175	19/11/03	2827	n
Designating the Minister of Transport to Represent Her Majesty in Right of Canada for the Purposes of the Act—Order Toronto Waterfront Revitalization Corporation Act, 2002	SI/2003-174	19/11/03	2826	n
Domestic Substances List—Order 2003-87-08-01 Amending Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2003-354	31/10/03	2721	
Fruit and Vegetable Remission Order, 2003 Customs Tariff	SOR/2003-357	06/11/03	2753	n
Laurentian Pilotage Tariff Regulations—Regulations Amending Pilotage Act	SOR/2003-360	06/11/03	2775	
Limits of Liability set out in subsection 54(1) of the Marine Liability Act—Order Amending Marine Liability Act	SOR/2003-353	30/10/03	2718	
Motor Vehicle Safety Regulations (Snowmobiles)—Regulations Amending Motor Vehicle Safety Act	SOR/2003-359	06/11/03	2765	
Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2003-355	06/11/03	2726	n
Proclamation Giving Notice that the Supplementary Agreement to the Agreement on Social Security between Canada and the Federal Republic of Germany Comes into Force on December 1, 2003..... Old Age Security Act	SI/2003-173	19/11/03	2815	n
Reservation to the Crown Waiver Order (Shell Lake, N.W.T.)..... Territorial Lands Act	SI/2003-171	19/11/03	2813	n
Veterans Health Care Regulations—Regulations Amending Department of Veterans Affairs Act	SOR/2003-362	06/11/03	2804	

TABLE DES MATIÈRES **DORS: Textes réglementaires (Règlements)**
TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)

N° d'enregistrement.	C.P. 2003	Ministère	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2003-353	1703	Transports	Décret modifiant la limite de la responsabilité fixée au paragraphe 54(1) de la Loi sur la responsabilité en matière maritime.....	2718
DORS/2003-354		Environnement	Arrêté 2003-87-08-01 modifiant la Liste intérieure.....	2721
DORS/2003-355	1774	Environnement	Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé	2726
DORS/2003-356	1775	Finances	Décret modifiant l'annexe de la Loi d'exécution du budget de 2000 (Bonaparte).....	2751
DORS/2003-357	1777	Finances	Décret de remise sur les fruits et légumes 2003.....	2753
DORS/2003-358	1778	Finances	Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur le recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes	2755
DORS/2003-359	1781	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (motoneiges).....	2765
DORS/2003-360	1782	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Laurentides	2775
DORS/2003-361	1783	Transports	Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie VII)	2779
DORS/2003-362	1797	Anciens combattants Conseil du Trésor	Règlement modifiant le Règlement sur les soins de santé pour anciens combattants.....	2804
TR/2003-171	1685	Affaires indiennes et du Nord canadien	Décret sur la renonciation aux terres réservées à la Couronne (« Shell Lake », T.N.-O).....	2813
TR/2003-172	1686	Affaires indiennes et du Nord canadien	Décret correctif n° 2 visant l'abrogation de certains décrets pris en vertu de la Loi sur les terres territoriales.....	2814
TR/2003-173		Développement des ressources humaines	Proclamation donnant avis que l'Accord supplémentaire à l'Accord sur la sécurité sociale entre le Canada et la République fédérale de l'Allemagne entre en vigueur le 1 ^{er} décembre 2003.....	2815
TR/2003-174	1768	Premier ministre	Décret désignant le ministre des Transports pour représenter Sa Majesté du chef du Canada pour l'application de la Loi de 2002 sur la Société de revitalisation du secteur riverain de Toronto	2826
TR/2003-175	1769	Premier ministre	Décret désignant le ministre des Transports à titre de ministre responsable des activités du gouvernement fédéral dans le cadre de l'initiative de revitalisation du secteur riverain de Toronto	2827

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
Aviation canadien (Partie VII) — Règlement modifiant le Règlement Aéronautique (Loi)	DORS/2003-361	06/11/03	2779	
Certains décrets pris en vertu de la Loi sur les terres territoriales — Décret correctif n° 2 visant l'abrogation Terres territoriales (Loi)	TR/2003-172	19/11/03	2814	
Certains règlements pris en vertu de la Loi sur le recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes — Règlement modifiant ... Recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes (Loi)	DORS/2003-358	06/11/03	2755	
Désignant le ministre des Transports à titre de ministre responsable des activités du gouvernement fédéral dans le cadre de l'Initiative de revitalisation du secteur riverain de Toronto — Décret Autorité autre que statutaire	TR/2003-175	19/11/03	2827	n
Désignant le ministre des Transports pour représenter Sa Majesté du chef du Canada pour l'application de la Loi — Décret Société de revitalisation du secteur riverain de Toronto (Loi de 2002)	TR/2003-174	19/11/03	2826	n
Émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé — Règlement Protection de l'environnement (1999) (Loi canadienne)	DORS/2003-355	06/11/03	2726	n
Exécution du budget de 2000 (Bonaparte) — Décret modifiant l'annexe de la Loi .. Exécution du budget de 2000 (Loi)	DORS/2003-356	06/11/03	2751	
Fruits et légumes 2003 — Décret de remise..... Tarif des douanes	DORS/2003-357	06/11/03	2753	n
Limite de la responsabilité fixée au paragraphe 54(1) de la Loi sur la responsabilité en matière maritime — Décret modifiant Responsabilité en matière maritime (Loi)	DORS/2003-353	30/10/03	2718	
Liste intérieure — Arrêté 2003-87-08-01 modifiant Protection de l'environnement (1999)(Loi canadienne)	DORS/2003-354	31/10/03	2721	
Proclamation donnant avis que l'Accord supplémentaire à l'Accord sur la sécurité sociale entre le Canada et la République fédérale de l'Allemagne entre en vigueur le 1 ^{er} décembre 2003..... Sécurité de la vieillesse (Loi)	TR/2003-173	19/11/03	2815	n
Renonciation aux terres réservées à la Couronne (« Shell Lake », T.N.-0.) — Décret Terres territoriales (Loi)	TR/2003-171	19/11/03	2813	n
Sécurité des véhicules automobiles (motoneiges) — Règlement modifiant le Règlement..... Sécurité automobile (Loi)	DORS/2003-359	06/11/03	2765	
Soins de santé pour anciens combattants — Règlement modifiant le Règlement..... Ministère des Anciens Combattants (Loi)	DORS/2003-362	06/11/03	2804	
Tarifs de pilotage des Laurentides — Règlement modifiant le Règlement Pilotage (Loi)	DORS/2003-360	06/11/03	2775	



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing
Communication Canada
Ottawa, Canada K1A 1M4

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions du gouvernement du Canada
Communication Canada
Ottawa, Canada K1A 1M4