

# Canada Gazette



# Gazette du Canada

## Part II

## Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, MARCH 4, 1998

OTTAWA, LE MERCREDI 4 MARS 1998

Statutory Instruments 1998

Textes réglementaires 1998

SOR/98-111 to 130 and SI/98-32 to 36

DORS/98-111 à 130 et TR/98-32 à 36

Pages 700 to 775

Pages 700 à 775

### NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 7, 1998 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, Public Works and Government Services 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 \$87.75 and single issues, \$4.95. Orders should be addressed to: Canadian Government Publishing, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

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 7 janvier 1998 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, Travaux publics et Services gouvernementaux 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 87,75 \$ et le prix d'un exemplaire, de 4,95 \$. Prière d'adresser les commandes à : Les Éditions du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

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/98-111 9 February, 1998

ROYAL CANADIAN MINT ACT

**Proclamation Authorizing the Issue and Prescribing the Composition, Dimensions and Design of a One Hundred Dollar Precious Metal Coin**

ROMÉO LEBLANC  
[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:*

GEORGE THOMSON  
*Deputy Attorney General*

A Proclamation

Whereas subsection 5.1(1) and paragraph 5.1(2)(a) of the *Royal Canadian Mint Act* provide that the Governor in Council may, by proclamation, authorize the issue of precious metal coins of a description, and of the standards, margin of tolerance and least current weight applicable to that description, specified in Part I of the schedule to that Act and prescribe the dimensions and designs of any precious metal coins;

Now Know You that We, by and with the advice of Our Privy Council for Canada and pursuant to Order in Council P.C. 1998-59 of January 26, 1998, do by this Our Proclamation authorize the issue and prescribe the dimensions and design of a one hundred dollar precious metal coin

- (a) the composition of which shall be gold, and the standards, margin of tolerance and least current weight shall be as specified in Part I of the schedule to the *Royal Canadian Mint Act*,
- (b) the diameter of which shall be 27 mm,
- (c) the design of the obverse impression of which shall be the approved effigy of Her Majesty Queen Elizabeth II, with the inscriptions "ELIZABETH II" and "D•G•REGINA" to the left and to the right, respectively, and with the initials "D.H." on the bottom left-hand corner of the neckline, and
- (d) the design of the reverse impression of which shall depict a girl standing and a woman sitting and holding a dish into which liquid flows from a crevice in the background, with flames emitting from a crucible at their feet and the initials "RRC" appearing to the right of the flames, the inscription "PRIX NOBEL PRIZE INSULINE - INSULIN" at the bottom of the design and "1923 - 1998 CANADA 100 DOLLARS" appearing along the circumference of the coin.

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.

Enregistrement  
DORS/98-111 9 février 1998

LOI SUR LA MONNAIE ROYALE CANADIENNE

**Proclamation autorisant l'émission et fixant la composition, les dimensions et le dessin d'une pièce de métal précieux de cent dollars**

ROMÉO LEBLANC  
[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*  
GEORGE THOMSON

Proclamation

Attendu que, en vertu du paragraphe 5.1(1) et de l'alinéa 5.1(2)a) de la *Loi sur la Monnaie royale canadienne*, le gouverneur en conseil peut, par proclamation, autoriser l'émission de pièces de métal précieux ayant les caractéristiques — désignation, normes, marge de tolérance et poids faible — précisées à la partie I de l'annexe de cette loi et fixer les dimensions et le dessin des pièces de métal précieux,

Sachez que, sur et avec l'avis de Notre Conseil privé pour le Canada et en vertu du décret C.P. 1998-59 du 26 janvier 1998, Nous, par Notre présente proclamation, autorisons l'émission et fixons les dimensions et le dessin d'une pièce de métal précieux de cent dollars :

- a) dont la composition est l'or et dont les normes, la marge de tolérance et le poids faible sont précisés à la partie I de l'annexe de la *Loi sur la Monnaie royale canadienne*;
- b) dont le diamètre est de 27 mm;
- c) dont le dessin gravé à l'avert est l'effigie approuvée de Sa Majesté la Reine Elizabeth II, avec les inscriptions « ELIZABETH II » et « D•G•REGINA » à gauche et à droite respectivement, les initiales « D.H. » étant inscrites juste au-dessus de la ligne de démarcation du cou, dans le coin inférieur gauche;
- d) dont le dessin gravé au revers représente une jeune fille debout et une femme assise tenant une assiette dans laquelle s'écoule un liquide provenant d'une crevasse à l'arrière-plan et à leurs pieds un creuset d'où émanent des flammes; les initiales « RRC » apparaissent à droite des flammes, la mention « PRIX NOBEL PRIZE INSULINE - INSULIN » apparaît au bas du dessin et l'inscription « 1923 - 1998 CANADA 100 DOLLARS » longe la circonférence de la pièce.

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.

In Testimony Whereof, We have caused these Our Letters to be made Patent and the Great Seal of Canada to be hereunto affixed. Witness: The Honourable Peter deC. Cory, a Puisne Judge of the Supreme Court of Canada and Deputy of Our Right Trusty and Well-beloved Roméo A. LeBlanc, a Member of Our Privy Council for Canada, Chancellor and Principal Companion of Our Order of Canada, Chancellor and Commander of Our Order of Military Merit, Governor General and Commander-in-Chief of Canada.

At Ottawa, this ninth day of February in the year of Our Lord one thousand nine hundred and ninety-eight and in the forty-seventh year of Our Reign.

By Command,  
JACQUELINE GRAVELLE  
*Deputy Registrar General of Canada*

En foi de quoi, Nous avons fait émettre Nos présentes lettres patentes et à icelles fait apposer le grand sceau du Canada. Témoin : L'Honorable Peter deC. Cory, juge puîné de la Cour suprême du Canada et suppléant de Notre très fidèle et bien-aimé Roméo A. LeBlanc, Membre de Notre Conseil privé pour le Canada, Chancelier et Compagnon principal de Notre Ordre du Canada, Chancelier et Commandeur de Notre Ordre du Mérite militaire, Gouverneur général et Commandant en chef du Canada.

À Ottawa, ce neuvième jour de février de l'an de grâce mil neuf cent quatre-vingt-dix-huit, quarante-septième de Notre règne.

Par ordre,  
*Sous-registraire général du Canada*  
JACQUELINE GRAVELLE

Registration  
SOR/98-112 9 February, 1998

ROYAL CANADIAN MINT ACT

**Proclamation Authorizing the Issue and Prescribing the Composition, Dimensions and Design of a Two Hundred Dollar Precious Metal Coin**

ROMÉO LEBLANC  
[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:*

GEORGE THOMSON  
*Deputy Attorney General*

A Proclamation

Whereas subsection 5.1(1) and paragraph 5.1(2)(a) of the *Royal Canadian Mint Act* provide that the Governor in Council may, by proclamation, authorize the issue of precious metal coins of a description, and of the standards, margin of tolerance and least current weight applicable to that description, specified in Part I of the schedule to that Act and prescribe the dimensions and designs of any precious metal coins;

Now Know You that We, by and with the advice of Our Privy Council for Canada and pursuant to Order in Council P.C. 1998-60 of January 26, 1998, do by this Our Proclamation authorize the issue and prescribe the dimensions and design of a two hundred dollar precious metal coin

(a) the composition of which shall be gold, and the standards, margin of tolerance and least current weight shall be as specified in Part I of the schedule to the *Royal Canadian Mint Act*,

(b) the diameter of which shall be 29 mm,

(c) the design of the obverse impression of which shall be the approved effigy of Her Majesty Queen Elizabeth II, with the initials "D.H." on the bottom left-hand corner of the neckline, and the inscription "200 DOLLARS · CANADA 1998 · ELIZABETH II" appearing around the circumference of the coin, and

(d) the design of the reverse impression of which shall depict a rearing buffalo, with sinuous ribbonlike lines extending from the buffalo and an arrowhead curved line emitting from an oval in his body, with the inscription "Janvier 287" appearing below and to the right, and, along the circumference of the coin, a circular dot and two triangular formations at each cardinal point and oval dots between the cardinal points.

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.

Enregistrement  
DORS/98-112 9 février 1998

LOI SUR LA MONNAIE ROYALE CANADIENNE

**Proclamation autorisant l'émission et fixant la composition, les dimensions et le dessin d'une pièce de métal précieux de deux cents dollars**

ROMÉO LEBLANC  
[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*  
GEORGE THOMSON

Proclamation

Attendu que, en vertu du paragraphe 5.1(1) et de l'alinéa 5.1(2)a) de la *Loi sur la Monnaie royale canadienne*, le gouverneur en conseil peut, par proclamation, autoriser l'émission de pièces de métal précieux ayant les caractéristiques — désignation, normes, marge de tolérance et poids faible — précisées à la partie I de l'annexe de cette loi et fixer les dimensions et le dessin des pièces de métal précieux,

Sachez que, sur et avec l'avis de Notre Conseil privé pour le Canada et en vertu du décret C.P. 1998-60 du 26 janvier 1998, Nous, par Notre présente proclamation, autorisons l'émission et fixons les dimensions et le dessin d'une pièce de métal précieux de deux cents dollars :

a) dont la composition est l'or et dont les normes, la marge de tolérance et le poids faible sont précisés à la partie I de l'annexe de la *Loi sur la Monnaie royale canadienne*;

b) dont le diamètre est de 29 mm;

c) dont le dessin gravé à l'avant est l'effigie approuvée de Sa Majesté la Reine Elizabeth II, les initiales « D.H. » étant inscrites juste au-dessus de la ligne de démarcation du cou, dans le coin inférieur gauche, et l'inscription « 200 DOLLARS · CANADA 1998 · ELIZABETH II » longeant la circonférence de la pièce;

d) dont le dessin gravé au revers montre un bison cabré, ainsi que des lignes sinueuses en forme de rubans émergeant du corps du bison et une ligne terminée en pointe de flèche émanant d'un ovale au milieu du corps; l'inscription « Janvier 287 » apparaît en dessous, sur la droite, et la circonférence de la pièce est marquée de points ovalisés et, à chacun des points cardinaux, d'un point rond coiffant deux triangles dos à dos.

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.

In Testimony Whereof, We have caused these Our Letters to be made Patent and the Great Seal of Canada to be hereunto affixed. Witness: The Honourable Peter deC. Cory, a Puisne Judge of the Supreme Court of Canada and Deputy of Our Right Trusty and Well-beloved Roméo A. LeBlanc, a Member of Our Privy Council for Canada, Chancellor and Principal Companion of Our Order of Canada, Chancellor and Commander of Our Order of Military Merit, Governor General and Commander-in-Chief of Canada.

At Ottawa, this ninth day of February in the year of Our Lord one thousand nine hundred and ninety-eight and in the forty-seventh year of Our Reign.

By Command,  
JACQUELINE GRAVELLE  
*Deputy Registrar General of Canada*

En foi de quoi, Nous avons fait émettre Nos présentes lettres patentes et à icelles fait apposer le grand sceau du Canada. Témoin : L'Honorable Peter deC. Cory, juge puîné de la Cour suprême du Canada et suppléant de Notre très fidèle et bien-aimé Roméo A. LeBlanc, Membre de Notre Conseil privé pour le Canada, Chancelier et Compagnon principal de Notre Ordre du Canada, Chancelier et Commandeur de Notre Ordre du Mérite militaire, Gouverneur général et Commandant en chef du Canada.

À Ottawa, ce neuvième jour de février de l'an de grâce mil neuf cent quatre-vingt-dix-huit, quarante-septième de Notre règne.

Par ordre,  
*Sous-registraire général du Canada*  
JACQUELINE GRAVELLE

Registration  
SOR/98-113 12 February, 1998

PILOTAGE ACT

### Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations

P.C. 1998-167 12 February, 1998

Whereas the Atlantic Pilotage Authority, pursuant to subsection 20(3) of the *Pilotage Act*, published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 9, 1996 the proposed amendments to the *Atlantic Pilotage Authority Regulations*;

And whereas more than 30 days have expired after the date of publication and no notices of objection to the proposed amendment were filed with the Minister of Transport pursuant to subsection 21(1) of that Act;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to paragraph 20(1)(a) of the *Pilotage Act*, hereby approves the annexed *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations*, made on December 17, 1997 by the Atlantic Pilotage Authority.

#### REGULATIONS AMENDING THE ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY REGULATIONS

##### AMENDMENT

1. Item 2 of Part II of the schedule to the *Atlantic Pilotage Authority Regulations*<sup>1</sup> and the heading before it are repealed.

##### COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on February 12, 1998.

#### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

##### Description

The Atlantic Pilotage Authority (APA) is responsible for administering, in the interests of safety, an efficient pilotage service within the Canadian waters in and around the Atlantic Provinces, including the waters of Chaleur Bay in the Province of Quebec, south of Cap d'Espoir in latitude 48 degrees 25 minutes 8 seconds North, longitude 64 degrees 19 minutes 6 seconds West.

With the approval of the Governor in Council, an Authority may make regulations necessary for the attainment of its objects (section 20 of the *Pilotage Act*). On November 9, 1996, the APA published an amendment to the *Atlantic Pilotage Authority Regulations* in the *Canada Gazette* Part I (page 3169),

<sup>1</sup> C.R.C., c. 1264

Enregistrement  
DORS/98-113 12 février 1998

LOI SUR LE PILOTAGE

### Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique

C.P. 1998-167 12 février 1998

Attendu que, conformément au paragraphe 20(3) de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 9 novembre 1996 les modifications proposées au *Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique*;

Attendu que plus de 30 jours se sont écoulés depuis la date de la publication et qu'aucun avis d'opposition aux modifications proposées au règlement n'a été déposé auprès du ministre des Transports conformément au paragraphe 21(1) de cette loi,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'alinéa 20(1)a) de la *Loi sur le pilotage*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil approuve le *Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique*, pris par l'Administration de pilotage de l'Atlantique le 17 décembre 1997, ci après.

#### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

##### MODIFICATION

1. L'intertitre précédant l'article 2 et l'article 2 de la partie II de l'annexe du *Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique*<sup>1</sup> sont abrogés.

##### ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 12 février 1998.

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)*

##### Description

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) est chargée d'administrer, dans l'intérêt de la sécurité, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes des provinces de l'Atlantique et de leurs environs, y compris dans les eaux de la baie des Chaleurs, province de Québec, situées au sud du Cap-d'Espoir, par 48 degrés 25 minutes 8 secondes de latitude Nord et 64 degrés 19 minutes 6 secondes de longitude Ouest.

Avec l'approbation du gouverneur en conseil, une Administration peut établir les règlements nécessaires à la réalisation de ses objectifs (article 20 de la *Loi sur le pilotage*). Le 9 novembre 1996, l'APA a procédé à la publication préalable d'une modification du *Règlement de l'Administration de pilotage de*

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1264

proposing that the ports of Belledune, New Brunswick and Argentia, Newfoundland, be added to the list of compulsory pilotage areas and that the Port of Clarenville be deleted from the list of compulsory pilotage areas. Following this republication a number of letters of objection were received expressing concerns about the proposal to make the ports of Belledune and Argentia compulsory pilotage areas. In accordance with subsection 21(2) of the *Pilotage Act*, the Minister appointed Captain Angus McDonald to conduct an investigation and submit a report of his findings and recommendations to him.

At a regional meeting held on January 8, 1997, following considerable discussion, the APA waived its proposal to make the Port of Argentia, Newfoundland, a compulsory pilotage area. It was agreed, however, that should a significant change in vessel traffic occur within the port which could jeopardize its safety, the need for compulsory pilotage would be reassessed.

Following meetings with interested parties on February 12, 1997, Captain McDonald recommended that the Port of Belledune, New Brunswick, should, for the present, remain as a non-compulsory pilotage area, self-regulated by the industries which the port serves. After further discussions at various regional and national meetings, it was decided that the Port of Belledune, New Brunswick, would remain as a non-compulsory pilotage area, pending future developments/changes which would warrant changing this non-compulsory status.

This amendment, therefore, only addresses the Port of Clarenville and deletes it from the list of compulsory pilotage areas and makes it a non-compulsory pilotage area.

On November 15, 1997, the APA prepublished an amendment to the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*, in the *Canada Gazette Part I* (page 3579), which deletes references to the Port of Clarenville, Newfoundland, and associated charges from the list of compulsory pilotage areas in Schedules II and IV and consequently makes it a non-compulsory pilotage area subject to the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations—Newfoundland and Labrador Non-Compulsory Areas*.

### **Alternatives**

Retaining the Port of Clarenville as a compulsory pilotage area was a possible option. Taking into account navigational safety and marine environmental concerns and the decreasing number of pilotage assignments last year, the APA decided that the Port of Clarenville did not warrant being designated as a compulsory pilotage area. This decision prompted the amendment to the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*, prepublished on November 15, 1997.

### **Benefits and Costs**

In 1996, there were a total of 9 pilotage assignments at Clarenville, generating a gross revenue in the amount of \$7,900. The APA experienced a small net loss on this amount. The removal of Clarenville from the list of compulsory pilotage areas will prove beneficial in that the APA will cease losing money for this service. It is also quite possible that some ships calling at Clarenville will still wish to employ the services of a pilot, and the APA could, in fact, realize a very modest profit.

*l'Atlantique* dans la *Gazette du Canada* Partie I (page 3169), pour proposer que les ports de Belledune (Nouveau-Brunswick) et d'Argentia (Terre-Neuve) soient ajoutés à la liste des zones de pilotage obligatoire, et que le port de Clarenville soit supprimé de la liste des zones de pilotage obligatoire. À l'issue de cette publication préalable, un certain nombre d'avis d'opposition ont été reçus lesquels exprimaient des inquiétudes à l'égard de la proposition de transformer les ports de Belledune et d'Argentia en zones de pilotage obligatoire. Conformément au paragraphe 21(2) de la *Loi sur le pilotage*, le ministre a chargé le capitaine Angus McDonald de mener une enquête et de lui rendre compte de ses conclusions et de ses recommandations.

Lors d'une réunion régionale qui a eu lieu le 8 janvier 1997 et à l'issue d'un long débat, l'APA a retiré sa proposition de faire du port d'Argentia (Terre-Neuve) une zone de pilotage obligatoire. On a convenu toutefois qu'en cas de changement significatif dans le trafic maritime dans les limites du port risquant de compromettre la sécurité, le besoin d'en faire une zone de pilotage obligatoire serait réévalué.

À l'issue des réunions tenues avec les parties intéressées le 12 février 1997, le capitaine McDonald a recommandé que le port de Belledune (Nouveau-Brunswick) demeure pour l'instant une zone de pilotage non obligatoire, et qu'il soit autoréglementé par les entreprises qu'il dessert. Après d'autres délibérations dans le cadre de diverses réunions régionales et nationales, on a décidé que le port de Belledune (Nouveau-Brunswick) resterait une zone de pilotage non obligatoire, en attendant d'autres faits nouveaux/changes justifiant d'en modifier le statut.

La présente modification ne concerne donc que le port de Clarenville et vise à le biffer de la liste des zones de pilotage obligatoire et à en faire une zone de pilotage non obligatoire.

Le 15 novembre 1997, l'APA a procédé à la publication préalable d'une modification au *Règlement sur le tarif de pilotage de l'Atlantique de 1996*, dans la *Gazette du Canada* Partie I (page 3579), qui a pour effet de supprimer toute allusion au port de Clarenville (Terre-Neuve) et aux frais qui s'y rattachent de la liste des zones de pilotage obligatoire dans les annexes II et IV et qui en fait donc une zone de pilotage non obligatoire assujettie au *Règlement sur le tarif de pilotage de l'Atlantique — Zones de pilotage non obligatoire de Terre-Neuve et du Labrador*.

### **Solutions envisagées**

Le fait de maintenir le port de Clarenville comme zone de pilotage obligatoire était une option possible. Compte tenu de la sécurité de la navigation et des préoccupations que pose le milieu marin, ainsi que de la diminution du nombre de missions de pilotage l'an dernier, l'APA a décidé que le port de Clarenville ne méritait pas d'être désigné zone de pilotage obligatoire. C'est cette décision qui a entraîné la modification apportée au *Règlement sur le tarif de pilotage de l'Atlantique de 1996*, dont la publication préalable a eu lieu le 15 novembre 1997.

### **Avantages et coûts**

En 1996, on a répertorié neuf missions de pilotage à Clarenville, qui ont généré un revenu brut de 7 900 \$. L'APA a essuyé une perte nette minime sur ce montant. Le retrait du port de Clarenville de la liste des zones de pilotage obligatoire s'avérera bénéfique en ce sens que l'APA cessera de perdre de l'argent au titre de ce service. Il est également tout à fait possible que certains navires qui font escale à Clarenville souhaitent toujours recourir aux services d'un pilote, auquel cas l'APA pourrait réaliser un très modeste profit.

**Consultation**

Subsequent to the May 1995 report by the Standing Committee on Transport, which recommended a review of all compulsory pilotage areas, the Minister of Transport instructed each of the Marine Pilotage Authorities to review all designated compulsory pilotage areas. Over the following month, the APA proceeded to conduct a series of meetings with interested parties to discuss these matters. In addition to these meetings, the APA solicited written responses on the issue of compulsory pilotage areas from the four Atlantic Provinces, shipping interests and port authorities. In all, twenty-one responses were received. On the basis of these replies, APA officers prepared a report to the Board which included the recommendation that Clarenville become a non-compulsory pilotage area, subject to tariffs prescribed in the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations—Newfoundland and Labrador Non-Compulsory Areas*.

Agents for foreign ships in Canada are represented by the Shipping Federation of Canada and the owners of Canadian ships are represented by the Canadian Shipowners Association. Both these groups were involved in the extensive consultation mentioned above.

The Canadian Transportation Agency has indicated that during the 30 days following prepublication of the amendment to the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996* in the *Canada Gazette Part I* on November 15, 1997, no comments were received.

Early notice was provided in the 1997 Federal Regulatory Plan under number TC/97-5-L.

**Compliance and Enforcement**

Section 33 of the *Pilotage Act* provides the enabling legislation for prescribing the tariffs of pilotage charges and the associated penalty provisions for contravention are contained in section 48 of the same Act.

**Contact**

Captain R.A. McGuinness  
Chairman  
Atlantic Pilotage Authority  
Purdy's Wharf, Tower 1  
1959 Upper Water Street, Suite 1402  
Halifax, N.S.  
B3J 3N2  
Telephone: (902) 426-2553  
FAX: (902) 426-4004

**Consultations**

À la suite de la publication en mai 1995 du rapport du Comité permanent des transports qui préconisait un examen de toutes les zones de pilotage obligatoire, le ministre des Transports a donné l'ordre à chacune des Administrations de pilotage maritime d'examiner toutes les zones de pilotage obligatoire désignées. Au cours des mois qui ont suivi, l'APA a organisé une série de réunions avec les parties intéressées pour discuter de ces questions. En plus de ces réunions, l'APA a sollicité des mémoires par écrit sur la question des zones de pilotage obligatoire auprès des quatre provinces de l'Atlantique, des intérêts maritimes et des administrations portuaires. Au total, elle a reçu 21 réponses. En fonction de ces réponses, les agents de l'APA ont préparé un rapport à l'intention du Conseil qui recommandait que Clarenville devienne une zone de pilotage non obligatoire assujettie aux tarifs prescrits dans le *Règlement sur le tarif de pilotage de l'Atlantique — Zones de pilotage non obligatoire de Terre-Neuve et du Labrador*.

Les agents des navires étrangers au Canada sont représentés par la Fédération maritime du Canada tandis que les armateurs de navires canadiens sont représentés par l'Association des armateurs canadiens. Ces deux groupes ont participé aux nombreuses consultations mentionnées ci-dessus.

L'Office des transports du Canada a déclaré qu'au cours des 30 jours qui ont suivi la publication préalable de la modification du *Règlement sur le tarif de pilotage de l'Atlantique de 1996* dans la *Gazette du Canada Partie I* le 15 novembre 1997, il n'a reçu aucun commentaire.

Un préavis a été donné dans les Projets de réglementation fédérale de 1997 sous le numéro TC/97-5-L.

**Respect et exécution**

L'article 33 de la *Loi sur le pilotage* établit les tarifs des droits de pilotage tandis que les dispositions sur les contraventions à la loi ou aux règlements sont contenues dans l'article 48 de la même loi.

**Personne-ressource**

Capitaine R.A. McGuinness  
Président  
Administration de pilotage de l'Atlantique  
Purdy's Wharf, Tour 1  
1959, rue Upper Water, bureau 1402  
Halifax (N.-É.)  
B3J 3N2  
Téléphone : (902) 426-2553  
TÉLÉCOPIEUR : (902) 426-4004



Registration  
SOR/98-114 12 February, 1998

PILOTAGE ACT

**Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996**

P.C. 1998-168 12 February, 1998

Whereas the Atlantic Pilotage Authority, pursuant to subsection 34(1)<sup>a</sup> of the *Pilotage Act*, published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 15, 1997, a copy of the proposed *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*, substantially in the form annexed hereto;

And whereas more than thirty days have expired after the date of publication and no notices of objection to the proposed Regulations were filed with the Canadian Transportation Agency pursuant to subsection 34(2)<sup>b</sup> of that Act;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 33 of the *Pilotage Act*, hereby approves the annexed *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*, made on December 17, 1997 by the Atlantic Pilotage Authority.

**REGULATIONS AMENDING THE ATLANTIC PILOTAGE TARIFF REGULATIONS, 1996**

AMENDMENTS

1. Item 4 of Schedule II to the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*<sup>1</sup> is repealed.
2. Item 4 of Schedule IV to the Regulations is repealed.

COMING INTO FORCE

3. These Regulations come into force on February 12, 1998.

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 704, following SOR/98-113.

Enregistrement  
DORS/98-114 12 février 1998

LOI SUR LE PILOTAGE

**Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996**

C.P. 1998-168 12 février 1998

Attendu que, conformément au paragraphe 34(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 15 novembre 1997 le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996*, conforme en substance au texte ci-après;

Attendu que plus de 30 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)<sup>b</sup> de cette loi,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 33 de la *Loi sur le pilotage*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil approuve le *Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996*, pris le 17 décembre 1997 par l'Administration de pilotage de l'Atlantique, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE TARIF DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE, 1996**

MODIFICATIONS

1. L'article 4 de l'annexe II du *Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996*<sup>1</sup> est abrogé.
2. L'article 4 de l'annexe IV du même règlement est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent règlement entre en vigueur le 12 février 1998.

N.B. Le résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 704, suite au DORS/98-113.

<sup>a</sup> S.C. 1996, c. 10, s. 251(1)

<sup>b</sup> S.C. 1996, c. 10, s. 251(2)

<sup>1</sup> SOR/95-586

<sup>a</sup> L.C. 1996, ch. 10, par. 251(1)

<sup>b</sup> L.C. 1996, ch. 10, par. 251(2)

<sup>1</sup> DORS/95-586

Registration  
SOR/98-115 12 February, 1998

WEIGHTS AND MEASURES ACT

## Regulations Amending the Weights and Measures Regulations

P.C. 1998-169 12 February, 1998

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, pursuant to section 10<sup>a</sup> of the *Weights and Measures Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Weights and Measures Regulations*.

### REGULATIONS AMENDING THE WEIGHTS AND MEASURES REGULATIONS

#### AMENDMENTS

**1. Section 2 of the *Weights and Measures Regulations*<sup>1</sup> is amended by adding the following in alphabetical order:**

“automatic weighing device” means a weighing device that weighs without the intervention of an operator and that follows a predetermined program of automatic processes that are characteristic of the device and that may include

- (a) the automatic weighing of bulk commodities in interrupted and successive drafts of predetermined amounts, the values of which are summed to derive a total net weight,
- (b) the automatic and dynamic weighing of preassembled discrete loads, and
- (c) the automatic classification of articles or loads into several subgroups according to their mass; (*appareil de pesage à fonctionnement automatique*)

“non-automatic weighing device” means a weighing machine that weighs discrete loads and that requires an operator’s intervention during the weighing process, such as to deposit the load to be measured on the weighing and load-receiving element and to remove it therefrom or to obtain weight results; (*appareil de pesage à fonctionnement non automatique*)

**2. (1) The portion of subsection 18(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**18.** (1) With the exception of weighing devices to which the *Order Establishing Specifications relating to Non-automatic Weighing Devices* apply, the information required by these Regulations to be marked on a device shall be marked

**(2) Paragraph 18(1)(c) of the Regulations is replaced by the following:**

(c) partly on the device and partly on a plate or plates that are permanently affixed to the device; or

**3. Section 21<sup>2</sup> of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:**

Enregistrement  
DORS/98-115 12 février 1998

LOI SUR LES POIDS ET MESURES

## Règlement modifiant le Règlement sur les poids et mesures

C.P. 1998-169 12 février 1998

Sur recommandation du ministre de l’Industrie et en vertu de l’article 10<sup>a</sup> de la *Loi sur les poids et mesures*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les poids et mesures*, ci-après.

### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES POIDS ET MESURES

#### MODIFICATIONS

**1. L’article 2 du *Règlement sur les poids et mesures*<sup>1</sup> est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :**

« appareil de pesage à fonctionnement automatique » Appareil de pesage effectuant des pesées sans l’intervention de l’opérateur et selon un programme prédéterminé de processus automatiques caractéristiques de l’appareil, lesquels peuvent comprendre :

- a) le pesage automatique de marchandises en vrac par traites interrompues et successives de quantités pré-établies dont les valeurs sont additionnées pour donner le poids net total;
- b) le pesage automatique et dynamique de charges individuelles regroupées au préalable;
- c) le classement automatique d’articles ou de charges en sous-groupes selon leur masse. (*automatic weighing device*)

« appareil de pesage à fonctionnement non automatique » Appareil de pesage qui pèse des charges à valeur discrète et qui nécessite l’intervention de l’opérateur au cours de la pesée, notamment pour déposer la charge sur le dispositif peseur et récepteur de charge ou l’en retirer, ou pour obtenir les résultats de pesage. (*non-automatic weighing device*)

**2. (1) Le passage du paragraphe 18(1) du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**18.** (1) Sauf pour les appareils de pesage visés par l’*Arrêté établissant les normes applicables aux appareils de pesage à fonctionnement non automatique*, les renseignements dont le présent règlement exige qu’ils soient marqués sur un instrument doivent figurer, selon le cas :

**(2) L’alinéa 18(1)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

c) en partie sur l’instrument et en partie sur une ou des plaques fixées en permanence sur l’instrument;

**3. L’article 21<sup>2</sup> du même règlement et l’intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :**

<sup>a</sup> S.C. 1993, c. 34, s. 136

<sup>1</sup> C.R.C., c. 1605

<sup>2</sup> SOR/90-118

<sup>a</sup> L.C. 1993, ch. 34, art. 136

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1605

<sup>2</sup> DORS/90-118

## MARKING APPROVED WEIGHING MACHINES, MEASURING MACHINES AND RELATED EQUIPMENT OR ACCESSORIES

**21.** Before being sold, leased or otherwise disposed of, a weighing machine (other than a weighing device to which the *Order Establishing Specifications Relating to Non-automatic Weighing Devices* apply) or a measuring machine, that is of a class, type or design approved pursuant to section 3 of the Act, and any equipment or accessories attached to or used in conjunction with such a weighing machine or measuring machine that have or could have an effect on the accuracy of the machine and that are approved pursuant to section 3 of the Act shall be marked with the following information:

- (a) the name of the manufacturer or importer of the machine, equipment or accessories;
- (b) the model number and serial number of the machine, equipment or accessories;
- (c) the approval number of the machine, equipment or accessories;
- (d) in the case of a volumetric liquid meter,
  - (i) the minimum and maximum flow rates, and
  - (ii) where the meter is equipped with an automatic temperature compensator, the words "Volume corrected to 15 °C" or "Volume corrigé à 15 °C", immediately adjacent to the registration of net quantity;
- (e) in the case of a weighing machine, the maximum load that may be weighed on the machine;
- (f) in the case of equipment or accessories, the range for which they are approved pursuant to section 3 of the Act; and
- (g) any other information that is required by the notice of approval issued pursuant to section 3 of the Act.

**4. Section 32 of the Regulations is replaced by the following:**

**32.** Except with respect to weighing devices to which the *Order Establishing Specifications relating to Non-automatic Weighing Devices* apply, where a volumetric liquid meter, measuring tank or electronic device is marked as prescribed by section 29 or 31, the inspector shall attach a seal of the self-adhesive, self-locking or wire and lead type to such parts of the device as may be necessary in order that no adjustment, alteration or repair can be made to it without breaking or removing the seal.

## ACCESSIBILITY AND ASSISTANCE FOR INSPECTING, TESTING AND SEALING DEVICES

**33.** (1) Subject to subsection (2), the owner or person in possession of a device shall ensure that the location of the device, or access to it by customary means, is such that an inspector is able

- (a) to inspect and test the device, including a visual examination of its particular elements;
- (b) to verify the sealing means on the device and to seal it; and
- (c) to transport and to manoeuvre the applicable local standards and other testing equipment by customary means in the amount and size that the inspector considers necessary for the test.

(2) Subsection (1) does not apply where the owner or person in possession of the device agrees

- (a) to supply the labour and to supply and arrange the facilities, test products, standards calibrated in relation to a relevant local

## MARQUAGE DES APPAREILS DE PESAGE, DES APPAREILS DE MESURE ET DU MATÉRIEL OU DES ACCESSOIRES CONNEXES APPROUVÉS

**21.** Tout appareil de pesage non visé par l'*Arrêté établissant les normes applicables aux appareils de pesage à fonctionnement non automatique* et tout appareil de mesure qui sont d'une catégorie, d'un type ou d'un modèle approuvé en application de l'article 3 de la Loi ainsi que tout matériel ou accessoire rattaché à un appareil de pesage ou de mesure, ou utilisé en conjonction avec un tel appareil, qui a ou peut avoir un effet sur l'exactitude d'un tel appareil et qui a été approuvé en application de l'article 3 de la Loi, doivent, avant d'être cédés, notamment par vente ou location, être marqués des renseignements suivants :

- a) le nom du fabricant ou de l'importateur de l'appareil, du matériel ou de l'accessoire;
- b) le numéro de modèle et le numéro de série de l'appareil, du matériel ou de l'accessoire;
- c) le numéro d'approbation de l'appareil, du matériel ou de l'accessoire;
- d) s'il s'agit d'un compteur volumétrique de liquide :
  - (i) les débits maximal et minimal,
  - (ii) dans le cas d'un compteur muni d'un compensateur automatique de température, la mention « Volume corrigé à 15 °C » ou « Volume corrected to 15 °C », inscrite juste à côté des indications de la quantité nette;
- e) s'il s'agit d'un appareil de pesage, la charge maximale qu'il peut peser;
- f) s'il s'agit du matériel ou d'un accessoire, la plage pour laquelle il a été approuvé en application de l'article 3 de la Loi;
- g) tout autre renseignement qu'exige l'avis d'approbation émis en vertu de l'article 3 de la Loi.

**4. L'article 32 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**32.** Sauf pour les appareils de pesage visés par l'*Arrêté établissant les normes applicables aux appareils de pesage à fonctionnement non automatique*, lorsqu'un compteur volumétrique de liquide, un réservoir-mesure ou un instrument électronique est marqué conformément à l'article 29 ou 31, l'inspecteur doit apposer un sceau de type adhésif, à blocage automatique ou de plomb sur la partie de l'instrument où ce sera nécessaire pour qu'on ne puisse régler, modifier ou réparer l'instrument sans briser ou enlever le sceau.

## ACCÈS ET ASSISTANCE POUR LA VÉRIFICATION, LES ESSAIS ET LE SCELLAGE DES INSTRUMENTS

**33.** (1) Sous réserve du paragraphe (2), le propriétaire ou le détenteur doit s'assurer que l'instrument soit situé et que des moyens d'accès normaux à l'instrument soient prévus de façon à permettre à l'inspecteur :

- a) de vérifier et de mettre à l'essai l'instrument, notamment d'examiner visuellement les éléments particuliers de l'instrument;
- b) de vérifier les sceaux et de sceller l'instrument;
- c) de transporter et de manoeuvrer les étalons locaux et tout autre matériel de vérification applicables, par des moyens normaux et en quantité et dimension qu'il juge nécessaires.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas au propriétaire ou au détenteur de l'instrument qui s'engage :

- a) soit à fournir et disposer les installations, le produit, les étalons calibrés selon un étalon local correspondant, et tout le

standard and other testing equipment that may be required to inspect, examine, test and seal the device; or

(b) on the request of the inspector, to remove the device to a suitable location and to supply the equipment, material and services that may be necessary to inspect, examine, test and seal the device.

(3) If because of the design, construction or location of a device, special equipment or accessories or an abnormal amount of labour is required in order to carry out an inspection, any equipment, accessories and labour that may be requested by the inspector shall be supplied by the owner or the person in possession of the device.

#### DEVICE MAINTENANCE AND ADJUSTMENT

**34.** A device shall be maintained in proper operating condition and, where cleanliness can affect its performance, shall be kept clean.

**35.** Where a device has a means of adjustment, an adjustment shall be made only to correct the condition that the adjustment is designed to correct and shall not be used to compensate for faulty installation or for worn or defective parts.

**35.1** A person who alters, adjusts or repairs a device in a way that may affect the accuracy of measurement shall also take steps to ensure that the device is calibrated immediately after the alteration, adjustment or repair so that the measurement error is as close to zero as possible within the normal operating range of the device.

**5. Subsection 49(2)<sup>3</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

(2) Where a commodity is weighed or measured on a device for which the tolerance is prescribed in section 192, 193 or 268, the limits of error for the commodity shall be one and one-half times the in-service tolerance prescribed for the device.

**6. Section 65<sup>4</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

**65.** (1) Subject to subsection (2), this Part establishes the specifications relating to

(a) the design, composition, construction and performance to which a class, type or design of device described in this Part shall conform before it may be approved for use in trade pursuant to section 3 of the Act; and

(b) the installation and use of any class, type or design of device described in this Part.

(2) Weighing devices to which the *Order Establishing Specifications Relating to Non-automatic Weighing Devices* applies are exempt from this Part.

**7. The definition “machine” in section 120 of the Regulations is replaced by the following:**

“machine” means a weighing machine or measuring machine for use in trade, other than one referred to in the *Order Establishing Specifications Relating to Non-automatic Weighing Devices*; (*appareil*)

**8. Sections 122 and 123 of the Regulations are repealed.**

matériel nécessaires pour vérifier, examiner, mettre à l’essai et sceller l’instrument, ainsi qu’à fournir la main-d’œuvre nécessaire pour ce faire;

b) soit, à la demande de l’inspecteur, à transporter l’instrument à un endroit convenable et à fournir le matériel, les matières et les services nécessaires pour vérifier, examiner, mettre à l’essai et sceller l’instrument.

(3) Si la conception, la construction ou l’emplacement de l’instrument sont tels que la vérification nécessite l’emploi de matériel ou d’accessoires spéciaux ou encore une somme de travail extraordinaire, le propriétaire ou le détenteur de l’instrument doit fournir ce matériel, ces accessoires ou la main-d’œuvre qu’exige l’inspecteur.

#### ENTRETIEN ET RÉGLAGE DES INSTRUMENTS

**34.** Les instruments doivent être maintenus en bon état de fonctionnement et tenus propres lorsque les conditions de propreté peuvent influencer sur leur bon fonctionnement.

**35.** Les dispositifs de réglage d’un instrument ne doivent être utilisés que pour remédier aux conditions de fonctionnement qu’ils ont pour objet de contrôler; ils ne doivent pas être utilisés pour compenser une mauvaise installation ou la défectuosité ou l’usure de certains éléments.

**35.1** La personne qui modifie, règle ou répare un instrument de telle façon que l’exactitude des mesures risque d’être faussée, doit prendre les mesures pour voir à ce que l’instrument soit aussitôt calibré afin que l’erreur soit le plus près possible de zéro dans les limites de sa plage normale de fonctionnement.

**5. Le paragraphe 49(2)<sup>3</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) Lorsqu’une marchandise est pesée ou mesurée au moyen d’un instrument pour lequel la marge de tolérance est prévue aux articles 192, 193 ou 268, la marge de tolérance applicable à la marchandise est égale à une fois et demie la marge de tolérance en service prévue pour l’instrument.

**6. L’article 65<sup>4</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**65.** (1) Sous réserve du paragraphe (2), la présente partie établit :

a) les normes de conception, de composition, de construction et de fonctionnement obligatoires pour l’approbation, en application de l’article 3 de la Loi, des catégories, types ou modèles d’instruments qui y sont mentionnés, en vue de leur utilisation dans le commerce;

b) les caractéristiques de leur installation et utilisation.

(2) La présente partie ne s’applique pas aux appareils de pesage visés par l’*Arrêté établissant les normes applicables aux appareils de pesage à fonctionnement non automatique*.

**7. La définition de « appareil », à l’article 120 du même règlement, est remplacée par ce qui suit :**

« appareil » Tout appareil de pesage ou appareil de mesure utilisé dans le commerce non visé par l’*Arrêté établissant les normes applicables aux appareils de pesage à fonctionnement non automatique*. (*machine*)

**8. Les articles 122 et 123 du même règlement sont abrogés.**

<sup>3</sup> SOR/89-570

<sup>4</sup> SOR/94-691

<sup>3</sup> DORS/89-570

<sup>4</sup> DORS/94-691

- 9. Section 128 of the Regulations is repealed.**
- 10. Section 133 of the Regulations is repealed.**
- 11. Sections 145 to 148<sup>5</sup> of the Regulations are repealed.**
- 12. The definition “machine” in section 150 of the Regulations is replaced by the following:**  
 “machine” means a weighing machine for use in trade, other than one referred to in the *Order Establishing Specifications Relating to Non-automatic Weighing Devices*; (*appareil*)
- 13. Sections 152 to 156 of the Regulations are repealed.**
- 14. Sections 159 to 168 of the Regulations are repealed.**
- 15. Section 170 of the Regulations is repealed.**
- 16. Section 173<sup>5</sup> of the Regulations is repealed.**
- 17. Sections 174<sup>2</sup> and 175<sup>2</sup> of the Regulations are replaced by the following:**
- 174.** Subject to sections 181 to 184 and 188 to 193, where a known test load set out in column I of an item of a table to section 176 or 177 is applied to a machine for the purpose of determining compliance with the acceptance limits of error, the machine is within the acceptance limits of error in respect of that known test load if the load registered by each means of registration of the machine is not greater or less than the known test load by an amount in excess of the amount set out in column II of that item.
- 175.** Subject to sections 181 to 184 and 188 to 193, where a known test load set out in column I of an item of a table to section 176 or 177 is applied to a machine for the purpose of determining compliance with in-service limits of error, the machine is within the in-service limits of error in respect of that known test load if the load registered by each means of registration of the machine is not greater or less than the known test load by an amount in excess of the amount set out in column III of that item.
- 18. The portion of section 176<sup>3</sup> of the Regulations before the table is replaced by the following:**
- 176.** Subject to sections 188, 192 and 193, the limits of error set out in the following table apply to all machines registering in metric units of mass:
- 19. The portion of section 177<sup>3</sup> of the Regulations before the table is replaced by the following:**
- 177.** Subject to sections 188, 192 and 193, the limits of error set out in the following table apply to all machines registering in avoirdupois units of mass or weight:
- 20. Sections 178 to 180<sup>3</sup> of the Regulations are repealed.**
- 21. Sections 186<sup>3</sup> and 187<sup>2</sup> of the Regulations are repealed.**
- 22. Sections 194<sup>3</sup> and 195<sup>3</sup> of the Regulations are repealed.**
- 23. Sections 197 to 201<sup>6</sup> of the Regulations are repealed.**
- 24. Section 205<sup>5</sup> of the Regulations is repealed.**
- 25. Sections 207 to 209 of the Regulations are repealed.**

- 9. L'article 128 du même règlement est abrogé.**
- 10. L'article 133 du même règlement est abrogé.**
- 11. Les articles 145 à 148<sup>5</sup> du même règlement sont abrogés.**
- 12. La définition de « appareil », à l'article 150 du même règlement, est remplacée par ce qui suit :**  
 « appareil » Tout appareil de pesage utilisé dans le commerce non visé par l'*Arrêté établissant les normes applicables aux appareils de pesage à fonctionnement non automatique*. (*machine*)
- 13. Les articles 152 à 156 du même règlement sont abrogés.**
- 14. Les articles 159 à 168 du même règlement sont abrogés.**
- 15. L'article 170 du même règlement est abrogé.**
- 16. L'article 173<sup>5</sup> du même règlement est abrogé.**
- 17. Les articles 174<sup>2</sup> et 175<sup>2</sup> du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**
- 174.** Sous réserve des articles 181 à 184 et 188 à 193, lorsqu'aux fins de la vérification du respect de la marge de tolérance à l'acceptation, une charge connue figurant à la colonne I d'un tableau des articles 176 ou 177 est déposée sur un appareil, celui-ci respecte la marge de tolérance à l'acceptation relativement à la charge connue si la charge indiquée par chacun de ses dispositifs indicateurs n'accuse pas, par rapport à la charge connue, un écart plus grand que la valeur indiquée à la colonne II.
- 175.** Sous réserve des articles 181 à 184 et 188 à 193, lorsqu'aux fins de la vérification du respect de la marge de tolérance en service, une charge connue figurant à la colonne I d'un tableau des articles 176 ou 177 est déposée sur un appareil, celui-ci respecte la marge de tolérance en service relativement à la charge connue si la charge indiquée par chacun de ses dispositifs indicateurs n'accuse pas, par rapport à la charge connue, un écart plus grand que la valeur indiquée à la colonne III.
- 18. Le passage de l'article 176<sup>3</sup> du même règlement précédant le tableau est remplacé par ce qui suit :**
- 176.** Sous réserve des articles 188, 192 et 193, les marges de tolérance prévues dans le tableau suivant s'appliquent à tous les appareils qui enregistrent en unités métriques de masse :
- 19. Le passage de l'article 177<sup>3</sup> du même règlement précédant le tableau est remplacé par ce qui suit :**
- 177.** Sous réserve des articles 188, 192 et 193, les marges de tolérance prévues dans le tableau suivant s'appliquent à tous les appareils qui enregistrent en unités avoirdupois de masse ou de poids :
- 20. Les articles 178 à 180<sup>3</sup> du même règlement sont abrogés.**
- 21. Les articles 186<sup>3</sup> et 187<sup>2</sup> du même règlement sont abrogés.**
- 22. Les articles 194<sup>3</sup> et 195<sup>3</sup> du même règlement sont abrogés.**
- 23. Les articles 197 à 201<sup>6</sup> du même règlement sont abrogés.**
- 24. L'article 205<sup>5</sup> du même règlement est abrogé.**
- 25. Les articles 207 à 209 du même règlement sont abrogés.**

<sup>5</sup> SOR/93-234<sup>6</sup> SOR/93-234; SOR/90-118<sup>5</sup> DORS/93-234<sup>6</sup> DORS/93-234; DORS/90-118

## COMING INTO FORCE

**26. These Regulations come into force on February 12, 1998.**

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT**

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

**Description**

This RIAS concerns the revocation of those sections of the *Weights and Measures Regulations* and the actual Ministerial Specifications pertaining to non-automatic weighing devices and their replacement by new specifications for that category of weighing devices.

The *Weights and Measures Regulations* and Ministerial Specifications prescribe design, composition, construction, performance, installation and use requirements for weighing and measuring devices, including non-automatic weighing devices. These requirements, drafted mainly for mechanical devices, were adopted in 1974 and have not been up-dated since. They are obsolete considering current weighing and measuring device technology, and differ significantly from standards applied by Canada's major trading partners.

The modifications to the *Weights and Measures Regulations* will:

(1) exempt non-automatic weighing devices from requirements contained in the Regulations, since new specifications are being proposed for this type of device; and

(2) eliminate from the Regulations certain technical requirements that are obsolete or that will become redundant as a consequence of the adoption of new specifications.

For example: the actual section 21 of the Regulations pertaining to marking will be modified so that they will no longer apply to non-automatic weighing devices, new requirements being proposed.

As a second example: sections 152, 153 and 154 in Part V of the *Weights and Measures Regulations* that prescribed design, composition and construction requirements for the levers of mechanical scales will be revoked. They are unduly prescriptive, inapplicable and they concern device types that are outdated considering new technology.

The new Specifications for Non-Automatic Weighing Devices will replace the actual requirements prescribed by the *Weights and Measures Regulations*.

**Alternatives**

**Alternative 1: Maintain Actual Requirements (Status Quo)**

This option was not retained since most of the actual requirements are, on one hand obsolete, and, on the other hand, different and incompatible in many regards with other countries' requirements, particularly those of the United States. Such incompatibility contributes to barriers to free trade and remains an obstacle to increasing Canadian business competitiveness.

## ENTRÉE EN VIGUEUR

**26. Le présent règlement entre en vigueur le 12 février 1998.**

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)*

**Description**

Cette initiative vise à abroger les exigences contenues dans le *Règlement sur les poids et mesures* et les normes ministérielles qui s'appliquent aux appareils de pesage à fonctionnement non automatique pour faire place à l'adoption de nouvelles normes pour cette catégorie d'instruments.

Le *Règlement sur les poids et mesure* et les Normes ministérielles prescrivent les exigences de conception, de construction, de rendement, d'installation et d'utilisation des appareils de pesage et de mesure, incluant les appareils de pesage à fonctionnement non automatique. Ces exigences qui ont été formulées principalement pour les appareils mécaniques, furent adoptées en 1974, et n'ont pas été mises à jour depuis. Certaines de ces exigences sont désuètes, compte tenu de la nouvelle technologie qui prévaut dans le domaine des appareils de pesage et de mesure, et diffèrent de façon importante des normes qu'appliquent les principaux partenaires commerciaux du Canada.

Les modifications au *Règlement sur les poids et mesures* ont pour objet :

(1) d'une part, de soustraire les appareils de pesage à fonctionnement non automatique de l'application des exigences techniques contenues dans le *Règlement sur les poids et mesures* puisque de nouvelles normes sont proposées pour ce type d'appareils, et

(2) d'autre part, d'éliminer du *Règlement sur les poids et mesures* certaines exigences techniques qui sont désuètes ou deviendront redondantes en raison de l'adoption des nouvelles normes.

Par exemple : l'article 21 du règlement portant sur le marquage sera modifié de sorte qu'ils ne s'appliquent plus aux appareils de pesage à fonctionnement non automatique, de nouvelles exigences étant proposées.

Un second exemple : les articles 152, 153 et 154 de la partie V du *Règlement sur les poids et mesures* qui prescrivent des exigences de conception, de composition, de construction et d'assemblage des leviers de balances mécaniques seront abrogés. Ces exigences sont inutilement restrictives, inapplicables, et visent des types d'appareils qui sont désuets considérant la technologie actuelle.

Les nouvelles normes pour les appareils à fonctionnement non automatique remplaceront les exigences contenues dans le présent *Règlement sur les poids et mesures*.

**Solutions de rechange**

**Solution 1: le maintien des exigences actuelles**

Cette option n'a pas été retenue parce que plusieurs des exigences actuelles sont, d'une part désuètes, et d'autre part, différentes et incompatibles avec les exigences des autres pays, en particuliers celles des États-Unis. Ceci contribue à maintenir des obstacles au libre-échange et à réduire les chances des entreprises canadiennes d'accroître leur compétitivité.

**Alternative 2: Guidelines Rather Than Regulations**

The absence of legal standards would allow weighing devices that are inferior in terms of design and reliability to reach the Canadian market. Such a situation would impose unfair competition on manufacturers and users of quality devices. It would jeopardize equity in trade transactions that are based on measurement which would impact on the confidence that Canadians and Canada's trading partners have in the Weights and Measures system and program. Therefore, this option was rejected.

**Alternative 3: Adoption of Up-dated Legal Standards**

This option will allow Canada to more closely harmonize its weights and measures related standards with those of its major trading partners. This will contribute to reduced barriers to free trade and to potential increased competitiveness for Canadian businesses in both domestic and foreign markets. Canada will be in a position to maintain equity in the Canadian market place, and will take advantage of the high degree of confidence in its Weights and Measures system and program that has been traditionally offered by its trading partners. There exists no other alternative.

The adoption of new specifications for non-automatic weighing devices will render some sections of the *Weights and Measures Regulations* redundant and, in certain cases, contradictory. These requirements must be revised to exempt non-automatic weighing devices from their application, or revoked.

***Benefits and Costs***

The adoption and enforcement of the specifications will generate costs for both the Department of Industry and weighing device manufacturers.

The Department of Industry will have to absorb the costs of re-training its weights and measures inspection staff and the accredited personnel from the private sector, as well as certain costs for holding seminars intended for device manufacturers and dealers. These estimated costs are \$100,000 to \$125,000.

Device manufacturers may have to modify the design of some of the device models that they intend to submit for approval, after the implementation date of the specifications. However, these costs will be largely offset by the fact that the same model, with no major modifications, will be acceptable in both Canada and United States, the standards being compatible.

Moreover, the adoption of the specifications will help maintain and/or expand the United States/Canada Mutual Recognition Program of Type Evaluation. Under this program, manufacturers may have their devices evaluated and tested in either country and obtain approvals for both countries. Benefits of this program include a reduction of both costs and delays for obtaining approvals and marketing their products.

No major additional costs are foreseen for device users and the Canadian public.

***Consultation***

Over one hundred weighing device manufacturers, importers and dealers, associations of device users and manufacturers, the Consumers' Association of Canada, and other interested parties

**Solution 2 : l'abolition des exigences réglementaires et leur remplacement par un guide volontaire**

L'absence de normes réglementaires risque de favoriser l'arrivée, sur le marché canadien, d'appareils de pesage inférieurs en précision et durabilité. Cette situation nuirait à la compétitivité des fabricants et des usagers d'appareils de gamme acceptable. Un risque élevé existe de voir diminuer le niveau d'équité dans les transactions fondées sur la mesure, suivi d'une baisse de confiance des Canadiens et des partenaires commerciaux du Canada dans la qualité de son système et ses programmes de poids et mesures. Cette option n'a donc pas été retenue.

**Solution 3 : l'adoption de nouvelles normes réglementaires**

Cette option permettra au Canada d'harmoniser davantage ses exigences de poids et mesures avec celles de ses principaux partenaires commerciaux. Ceci contribuera à réduire les obstacles au commerce et à favoriser une compétitivité accrue pour les entreprises canadiennes, tant sur le marché canadien qu'à l'étranger. Le Canada pourra maintenir un niveau d'équité élevé au sein du marché canadien, et continuera de profiter de la confiance de ses partenaires commerciaux dans son système et ses programmes de poids et mesures. Cette solution apparaît comme la seule réaliste.

L'adoption de nouvelles normes visant les appareils de pesage à fonctionnement non automatique rendront certaines exigences du *Règlement sur les poids et mesures* redondantes et, dans certains cas, contradictoires. Ces exigences doivent être révisées afin de soustraire les appareils de pesage à fonctionnement non automatique de leur application, ou abolies.

***Coûts et avantages***

Le remplacement des exigences contenues dans le Règlement par de nouvelles normes entraîneront certains coûts, à la fois pour le ministère de l'Industrie et pour les fabricants d'appareils.

Le Ministère devra assumer les coûts reliés à la formation de son personnel d'inspection et des personnes accréditées au sein des entreprises privées, et certains coûts reliés à la tenue de sessions d'information sur les nouvelles normes à l'intention des fabricants et installateurs d'appareils. On estime que ces coûts se situeront entre 100 000 \$ et 125 000 \$.

Les fabricants d'appareils devront modifier la conception de certains des appareils qu'ils soumettront pour approbation, après la date d'adoption des normes. Cependant, ces coûts seront largement compensés par le fait que le même modèle d'appareil, sans devoir être modifié, sera accepté au Canada et aux États-Unis, les normes étant compatibles.

De plus, l'adoption des normes favorisera le maintien et l'expansion du *Programme Canada/États-Unis de reconnaissance mutuelle des évaluations de modèles*. En vertu de ce programme, les fabricants peuvent soumettre leurs appareils soit au Canada ou soit aux États-Unis pour l'obtention d'une approbation dans les deux pays. Cette entente réduit les coûts et les délais pour l'obtention des approbations et la mise en marché des appareils.

On ne prévoit aucun coût supplémentaire important pour les utilisateurs d'appareils ou pour le public canadien.

***Consultations***

Plus d'une centaine de fabricants, d'importateurs et de fournisseurs d'appareils de pesage, d'associations représentant les fabricants et les utilisateurs de ces appareils, de l'Association des

were consulted and the vast majority of them are in agreement with the replacement of existing requirements contained in the *Weights and Measures Regulations* by new specifications.

The specifications, while being closer to international weights and measures related standards, reflect Canadian priorities and interests, and take into account the North American commercial context.

The specifications receive a high degree of acceptance from most of the interested parties including Industry Canada.

This regulation was republished in the *Canada Gazette*, Part I on June 14, 1997 and no comments were received.

### **Compliance**

These modifications will have no impact on compliance mechanisms.

### **Contact**

Curtis Cook  
Program Officer  
Measurement Canada  
Department of Industry  
11 Holland Avenue, Tower A  
5<sup>th</sup> Floor, Suite 513  
Ottawa, Ontario  
K1A 0C9  
Telephone: (613) 952-0646  
FAX: (613) 952-1736

consommateurs du Canada et d'autres parties intéressées ont été consultés et acquiescent en grande majorité à l'abrogation des exigences actuelles contenues dans le *Règlement sur les poids et mesures* et leur remplacement par de nouvelles normes.

Les normes, tout en étant plus près des normes internationales de poids et mesures, reflètent les priorités et les intérêts canadiens et tiennent compte du contexte commercial nord américain.

Les normes jouissent d'un degré d'acceptation élevé de la part de la grande majorité des intervenants intéressés, incluant Industrie Canada.

La publication préalable de ces modifications dans la *Gazette du Canada*, Partie I, du 14 juin 1997, n'a suscitée aucune réaction publique.

### **Conformité**

Ces modifications n'auront aucune incidence sur les mécanismes de conformité.

### **Personne-ressource**

Curtis Cook  
Agent de programme  
Mesures Canada  
Ministère de l'Industrie  
11, avenue Holland, Tour A  
5<sup>e</sup> étage, Bureau 513  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0C9  
Téléphone : (613) 952-0646  
TÉLÉCOPIEUR : (613) 952-1736



Registration  
SOR/98-116 13 February, 1998

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

### Special Appointment Regulations, No. 1998-2

P.C. 1998-178 13 February, 1998

Whereas, pursuant to subsection 41(1) of the *Public Service Employment Act*, the Public Service Commission has decided that it is neither practicable nor in the best interests of the Public Service to apply that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, to Donald Drummond on his appointment to the position of Associate Deputy Minister of Finance, and while employed in that position, and has, on January 22, 1998, excluded Donald Drummond from the operation of that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, on his appointment to the position of Associate Deputy Minister of Finance, and while employed in that position;

And whereas, pursuant to subsection 37(1) of the *Public Service Employment Act*, the Public Service Commission recommends that the Governor in Council make the annexed *Special Appointment Regulations, No. 1998-2*;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council,

(a) on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsection 41(1) of the *Public Service Employment Act*, hereby approves the exclusion made on January 22, 1998 by the Public Service Commission of Donald Drummond from the operation of that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, on his appointment to the position of Associate Deputy Minister of Finance, and while employed in that position; and

(b) on the recommendation of the Prime Minister and the Public Service Commission, pursuant to subsection 37(1) of the *Public Service Employment Act*, hereby makes the annexed *Special Appointment Regulations, No. 1998-2*.

#### SPECIAL APPOINTMENT REGULATIONS, NO. 1998-2

##### GENERAL

1. The Governor in Council may appoint Donald Drummond to the position of Associate Deputy Minister of Finance, to hold office during pleasure.

##### COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on February 13, 1998.

Enregistrement  
DORS/98-116 13 février 1998

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

### Règlement n° 1998-2 portant affectation spéciale

C.P. 1998-178 13 février 1998

Attendu que, en vertu du paragraphe 41(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, la Commission de la fonction publique estime qu'il est difficilement réalisable et contraire aux intérêts de la fonction publique d'appliquer cette loi, à l'exception des articles 32, 33 et 34, à Donald Drummond lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de sous-ministre délégué des Finances, et a, le 22 janvier 1998, exempté Donald Drummond de l'application de cette loi, à l'exception des articles 32, 33 et 34, lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de sous-ministre délégué des Finances;

Attendu que, en vertu du paragraphe 37(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, la Commission de la fonction publique recommande que le gouverneur en conseil prenne le *Règlement n° 1998-2 portant affectation spéciale*, ci-après,

À ces causes, Son Excellence le Gouverneur général en conseil :

a) sur recommandation du premier ministre et en vertu du paragraphe 41(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, approuve l'exemption de l'application de cette loi, à l'exception des articles 32, 33 et 34, accordée par la Commission de la fonction publique le 22 janvier 1998 à Donald Drummond lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de sous-ministre délégué des Finances;

b) sur recommandation du premier ministre et de la Commission de la fonction publique et en vertu du paragraphe 37(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, prend le *Règlement n° 1998-2 portant affectation spéciale*, ci-après.

#### RÈGLEMENT N° 1998-2 PORTANT AFFECTATION SPÉCIALE

##### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. Le gouverneur en conseil peut nommer Donald Drummond au poste de sous-ministre délégué des Finances, à titre amovible.

##### ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 13 février 1998.

Registration  
SOR/98-117 13 February, 1998

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

### Special Appointment Regulations, No. 1998-3

P.C. 1998-181 13 February, 1998

Whereas, pursuant to subsection 41(1) of the *Public Service Employment Act*, the Public Service Commission has decided that it is neither practicable nor in the best interests of the Public Service to apply that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, to J. Michael Horgan on his appointment to the position of Executive Vice-President and Associate Deputy Minister of the Atlantic Canada Opportunities Agency, and while employed in that position, and has, on January 28, 1998, excluded J. Michael Horgan from the operation of that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, on his appointment to the position of Executive Vice-President and Associate Deputy Minister of the Atlantic Canada Opportunities Agency, and while employed in that position;

And whereas, pursuant to subsection 37(1) of the *Public Service Employment Act*, the Public Service Commission recommends that the Governor in Council make the annexed *Special Appointment Regulations, No. 1998-3*;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council,

(a) on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsection 41(1) of the *Public Service Employment Act*, hereby approves the exclusion made on January 28, 1998 by the Public Service Commission of J. Michael Horgan from the operation of that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, on his appointment to the position of Executive Vice-President and Associate Deputy Minister of the Atlantic Canada Opportunities Agency, and while employed in that position; and

(b) on the recommendation of the Prime Minister and the Public Service Commission, pursuant to subsection 37(1) of the *Public Service Employment Act*, hereby makes the annexed *Special Appointment Regulations, No. 1998-3*.

### SPECIAL APPOINTMENT REGULATIONS, NO. 1998-3

#### GENERAL

1. The Governor in Council may appoint J. Michael Horgan to the position of Executive Vice-President and Associate Deputy Minister of the Atlantic Canada Opportunities Agency, to hold office during pleasure.

#### COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on March 30, 1998.

Enregistrement  
DORS/98-117 13 février 1998

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

### Règlement n° 1998-3 portant affectation spéciale

C.P. 1998-181 13 février 1998

Attendu que, en vertu du paragraphe 41(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, la Commission de la fonction publique estime qu'il est difficilement réalisable et contraire aux intérêts de la fonction publique d'appliquer cette loi, à l'exception des articles 32, 33 et 34, à J. Michael Horgan lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de premier vice-président et sous-ministre délégué de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, et a, le 28 janvier 1998, exempté J. Michael Horgan de l'application de cette loi, à l'exception des articles 32, 33 et 34, lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de premier vice-président et sous-ministre délégué de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique;

Attendu que, en vertu du paragraphe 37(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, la Commission de la fonction publique recommande que le gouverneur en conseil prenne le *Règlement n° 1998-3 portant affectation spéciale*, ci-après,

À ces causes, Son Excellence le Gouverneur général en conseil :

a) sur recommandation du premier ministre et en vertu du paragraphe 41(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, approuve l'exemption de l'application de cette loi, à l'exception des articles 32, 33 et 34, accordée par la Commission de la fonction publique le 28 janvier 1998 à J. Michael Horgan lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de premier vice-président et sous-ministre délégué de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique;

b) sur recommandation du premier ministre et de la Commission de la fonction publique et en vertu du paragraphe 37(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, prend le *Règlement n° 1998-3 portant affectation spéciale*, ci-après.

### RÈGLEMENT N° 1998-3 PORTANT AFFECTATION SPÉCIALE

#### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. Le gouverneur en conseil peut nommer J. Michael Horgan au poste de premier vice-président et sous-ministre délégué de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, à titre amovible.

#### ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 30 mars 1998.

Registration  
SOR/98-118 13 February, 1998

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

**Schedule I.1 of the Act, amendment**

P.C. 1998-184 13 February, 1998

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsections 3(1.1)<sup>a</sup> and (1.2) of the *Financial Administration Act*, hereby amends, effective February 23, 1998, Schedule I.1 to that Act by striking out the reference to the Federal Office of Regional Development — Quebec in column I opposite the name of the Minister of Industry in column II and by substituting for it a reference to the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec.

Enregistrement  
DORS/98-118 13 février 1998

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

**Annexe I.1 de la Loi — Modification**

C.P. 1998-184 13 février 1998

Sur recommandation du premier ministre et en vertu des paragraphes 3(1.1)<sup>a</sup> et (1.2) de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil modifie l'annexe I.1 de cette loi en remplaçant, à la colonne I, la mention « Bureau fédéral de développement régional (Québec) » figurant en regard de la mention « Le ministre de l'Industrie » de la colonne II par la mention « Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec », laquelle modification entre en vigueur le 23 février 1998.

<sup>a</sup> S.C. 1992, c. 1, s. 70(2)

<sup>a</sup> L.C. 1992, ch. 1, par. 70(2)

Registration  
SOR/98-119 13 February, 1998

PRIVACY ACT

### Schedule to the Act, amendment

P.C. 1998-186 13 February, 1998

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsection 77(2) of the *Privacy Act*, hereby amends the schedule to that Act, in accordance with the annexed schedule, effective February 23, 1998.

#### SCHEDULE

**1. The schedule<sup>1</sup> to the *Privacy Act* is amended by**  
**(a) deleting under the heading “Other Government Institutions” the following:**

Federal Office of Regional Development — Quebec  
*Bureau fédéral de développement régional (Québec)*

**(b) adding in alphabetical order under the heading “Other Government Institutions” the following:**

Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec

*Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec*

Enregistrement  
DORS/98-119 13 février 1998

LOI SUR LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS  
PERSONNELS

### Annexe de la Loi — Modification

C.P. 1998-186 13 février 1998

Sur recommandation du premier ministre et en vertu du paragraphe 77(2) de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil modifie, conformément à l'annexe ci-après, l'annexe de cette loi, lesquelles modifications entrent en vigueur le 23 février 1998.

#### ANNEXE

**1. L'annexe<sup>1</sup> de la *Loi sur la protection des renseignements personnels* est modifiée :**

**a) par suppression, sous l'intertitre « Autres institutions fédérales » de ce qui suit :**

Bureau fédéral de développement régional (Québec)  
*Federal Office of Regional Development — Quebec*

**b) par adjonction, selon l'ordre alphabétique, sous l'intertitre « Autres institutions fédérales, » de ce qui suit :**

Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec

*Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec*

<sup>1</sup> SOR/92-97

<sup>1</sup> DORS/92-97

Registration  
SOR/98-120 13 February, 1998

ACCESS TO INFORMATION ACT

**Schedule I of the Act, amendment**

P.C. 1998-187 13 February, 1998

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsection 77(2) of the *Access to Information Act*, hereby amends Schedule I to that Act in accordance with the annexed schedule, effective February 23, 1998.

SCHEDULE

**1. Schedule I<sup>1</sup> to the *Access to Information Act* is amended by**

**(a) deleting under the heading “Other Government Institutions” the following:**

Federal Office of Regional Development — Quebec  
*Bureau fédéral de développement régional (Québec)*

**(b) adding in alphabetical order under the heading “Other Government Institutions” the following:**

Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec

*Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec*

Enregistrement  
DORS/98-120 13 février 1998

LOI SUR L'ACCÈS À L'INFORMATION

**Annexe I de la Loi — Modification**

C.P. 1998-187 13 février 1998

Sur recommandation du premier ministre et en vertu du paragraphe 77(2) de la *Loi sur l'accès à l'information*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil modifie, conformément à l'annexe ci-après, l'annexe I de cette loi, lesquelles modifications entrent en vigueur le 23 février 1998.

ANNEXE

**1. L'annexe I<sup>1</sup> de la *Loi sur l'accès à l'information* est modifiée :**

**a) par suppression sous l'intertitre « Autres institutions fédérales », de ce qui suit :**

Bureau fédéral de développement régional (Québec)  
*Federal Office of Regional Development — Quebec*

**b) par adjonction, selon l'ordre alphabétique, sous l'intertitre « Autres institutions fédérales, » de ce qui suit :**

Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec

*Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec*

<sup>1</sup> SOR/92-96

<sup>1</sup> DORS/92-96

Registration  
SOR/98-121 16 February, 1998

HEALTH OF ANIMALS ACT

**Regulations Amending the Maximum Amounts for Destroyed Animals Regulations, 1992**

The Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to paragraph 55(c) of the *Health of Animals Act*<sup>a</sup>, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Maximum Amounts for Destroyed Animals Regulations, 1992*.

February 16, 1998

Lyle Vanclief  
Minister of Agriculture and Agri-Food

**REGULATIONS AMENDING THE MAXIMUM AMOUNTS FOR DESTROYED ANIMALS REGULATIONS, 1992**

AMENDMENTS

**1. Section 12 of the *Maximum Amounts for Destroyed Animals Regulations, 1992*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

**12.** (1) Compensation for the following costs related to the disposal of an animal may be paid to the owner of the animal:

(a) subject to subsection (2), if the animal is destroyed or required to be destroyed by slaughter at an abattoir under subsection 48(1) of the Act and it is transported to the abattoir within the period and in the manner specified in the notice of requirement delivered or sent under subsection 48(3) of the Act,

(i) the costs of transporting it to the abattoir that were paid or incurred by its owner to a maximum amount equal to the amount that a commercial trucker would normally charge for transporting it to the abattoir if it had not been required to be destroyed, and

(ii) any costs of slaughtering it at the abattoir that are related to the reason for which it was required to be destroyed and that were paid or incurred by its owner; and

(b) subject to subsection (3), if the animal is destroyed or required to be destroyed other than by slaughter at an abattoir under subsection 48(1) of the Act and it is destroyed and its carcass disposed of within the period and in the manner specified in the notice of requirement delivered or sent under subsection 48(3) of the Act,

(i) the costs of transporting it to the place of destruction and to the place of disposal of its carcass that were paid or incurred by its owner to a maximum amount equal to the amount that a commercial trucker would normally charge for transporting it or its carcass to the place of destruction and disposal if it had not been required to be destroyed,

Enregistrement  
DORS/98-121 16 février 1998

LOI SUR LA SANTÉ DES ANIMAUX

**Règlement modifiant le Règlement de 1992 sur les plafonds des valeurs marchandes des animaux détruits**

En vertu de l'alinéa 55c) de la *Loi sur la santé des animaux*<sup>a</sup>, le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire prend le *Règlement modifiant le Règlement de 1992 sur les plafonds des valeurs marchandes des animaux détruits*, ci-après.

Le 16 février 1998

Le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire,  
Lyle Vanclief

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE 1992 SUR LES PLAFONDS DES VALEURS MARCHANDES DES ANIMAUX DÉTRUITS**

MODIFICATION

**1. L'article 12 du *Règlement de 1992 sur les plafonds des valeurs marchandes des animaux détruits*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :**

**12.** (1) Une indemnité pour les frais suivants de disposition d'un animal peut être versée à son propriétaire :

a) sous réserve du paragraphe (2), dans le cas d'un animal qui est détruit ou doit l'être à un abattoir en application du paragraphe 48(1) de la Loi et qui est transporté à l'abattoir selon les modalités d'exécution et dans le délai précisés dans l'ordre signifié à personne ou par envoi postal en application du paragraphe 48(3) de la Loi :

(i) les frais payés ou engagés par le propriétaire pour le transport de l'animal à l'abattoir, jusqu'à concurrence du prix qu'une entreprise de camionnage exigerait normalement pour le transport de l'animal à l'abattoir si la destruction n'avait pas été ordonnée,

(ii) les frais payés ou engagés par le propriétaire pour l'abattage de l'animal qui sont liés au motif de l'ordre de destruction;

b) sous réserve du paragraphe (3), dans le cas d'un animal qui est détruit ou doit l'être ailleurs qu'à un abattoir en application du paragraphe 48(1) de la Loi et dont la destruction et la disposition du cadavre sont faites selon les modalités d'exécution et dans le délai précisés dans l'ordre signifié à personne ou par envoi postal en application du paragraphe 48(3) de la Loi :

(i) les frais payés ou engagés par le propriétaire pour le transport de l'animal à l'endroit de destruction et à l'endroit de disposition du cadavre, jusqu'à concurrence du prix qu'une entreprise de camionnage exigerait normalement pour le transport de l'animal ou du cadavre aux mêmes endroits si la destruction n'avait pas été ordonnée,

<sup>a</sup> S.C. 1990, c. 21

<sup>1</sup> SOR/93-492

<sup>a</sup> L.C. 1990, ch. 21

<sup>1</sup> DORS/93-492

(ii) the reasonable costs, as determined by the Minister, that were paid or incurred by the owner of the animal for cleaning and disinfecting the conveyance used to transport it or its carcass, and

(iii) the reasonable costs, as determined by the Minister, that were paid or incurred by the owner of the animal,

(A) for the supplies, equipment and labour used to destroy the animal and dispose of its carcass, or

(B) if a commercial service was used to destroy the animal and dispose of its carcass, the cost for that service.

(2) The maximum amount of compensation that may be paid under paragraph (1)(a) is an amount equal to

(a) if the carcass of the animal has not been condemned, the value of the carcass; and

(b) if the carcass of the animal has been condemned, the value, determined by the Minister, that the carcass of the animal would have had if it had not been condemned.

(3) The maximum amount of compensation that may be paid under subparagraph (1)(b)(iii) is an amount equal to the amount that a commercial service would normally charge to destroy the animal and dispose of its carcass.

COMING INTO FORCE

**2. These Regulations come into force on February 16, 1998.**

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT**

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

**Description**

This amendment to the *Maximum Amounts for Destroyed Animals Regulations, 1992*, will allow reasonable compensation to be paid to owners for costs relating to the disposal of animals that cannot be slaughtered in an abattoir.

The compensation program is administered by the Canadian Food Inspection Agency (CFIA) under the authority of the *Health of Animals Act* as part of the National Animal Health program which prevents or controls animal diseases, including those that would have a significant economic impact, and protects Canadians from diseases that can be transmitted by animals.

Compensation is paid to owners of animals required to be destroyed under section 48 of the *Health of Animals Act* to encourage owners to report diseases and to actively participate in eradication efforts. It is not an insurance plan intended to provide replacement value for an animal. The regulations already contain provisions to pay costs related to the slaughter of animals in an abattoir.

The present regulations permit the CFIA to pay for transportation and slaughter costs for animals it has ordered destroyed, provided that these animals are licensed to an abattoir for slaughter. Currently, there is no authority in the regulations to compensate owners for costs associated with the disposal of animals ordered destroyed under the *Health of Animals Act* that are not killed in an abattoir. Such animals are not sent to an abattoir

(ii) les frais raisonnables, selon l'évaluation du ministre, payés ou engagés par le propriétaire pour le nettoyage et la désinfection du véhicule ayant servi au transport de l'animal ou du cadavre,

(iii) les frais raisonnables, selon l'évaluation du ministre, payés ou engagés par le propriétaire :

(A) soit pour le matériel, l'équipement et la main-d'œuvre utilisés pour détruire l'animal et disposer du cadavre,

(B) soit pour les services de destruction et de disposition fournis par une entreprise commerciale.

(2) Le plafond de l'indemnité qui peut être versée en application de l'alinéa (1)a) est :

a) dans le cas où le cadavre de l'animal n'a pas été condamné, la valeur du cadavre;

b) dans le cas où le cadavre de l'animal a été condamné, la valeur, fixée par le ministre, que le cadavre aurait eue s'il n'avait pas été condamné.

(3) Le plafond de l'indemnité qui peut être versée en application du sous-alinéa (1)b)(iii) est le montant qu'une entreprise commerciale exigerait normalement pour détruire l'animal et disposer du cadavre.

ENTRÉE EN VIGUEUR

**2. Le présent règlement entre en vigueur le 16 février 1998.**

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)*

**Description**

La présente modification au *Règlement de 1992 sur les plafonds des valeurs marchandes des animaux détruits*, permettra le versement d'une indemnité raisonnable aux propriétaires pour les coûts engagés dans l'élimination des animaux qui ne peuvent être abattus à l'abattoir.

Le programme d'indemnisation est administré par l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) en vertu de la *Loi sur la santé des animaux*, dans le cadre du Programme national de santé des animaux (PNSA) qui prévient ou combat les maladies animales, y compris celles qui pourraient avoir une incidence économique importante, et qui protège les Canadiens contre les maladies transmissibles par les animaux.

L'indemnité est versée aux propriétaires d'animaux qui doivent être détruits en vertu de l'article 48 de la *Loi sur la santé des animaux* afin d'inciter les propriétaires à déclarer les maladies et à participer activement aux efforts d'éradication. Il ne s'agit pas d'un plan assurable visant à fournir une valeur de remplacement pour les animaux. Le Règlement prévoit déjà des dispositions sur le paiement des coûts relatifs au sacrifice des animaux à l'abattoir.

Le présent Règlement habilite l'ACIA à payer les coûts de transport et d'abattage des animaux qu'elle a condamnés à la destruction, pourvu que ces animaux soient abattus dans un abattoir agréé. Actuellement, le Règlement ne prévoit rien pour indemniser les propriétaires pour les coûts liés à l'élimination d'animaux condamnés à la destruction en vertu de la *Loi sur la santé des animaux* et qui ne sont pas sacrifiés à l'abattoir. Ces

for reasons of public health, disease control, market access, and/or consumer confidence in animal products.

In July 1997 following an independent review of the animal health compensation program, the CFIA began the process for a regulatory amendment that would authorize the payment of disposal costs for animals it orders destroyed. The consultation process with all industry groups has been completed and a recommendation to proceed with a regulatory amendment was passed at the national meeting of the Canadian Animal Health Consultative Committee held on December 8, 1997.

### *Alternatives*

#### **Option 1 — Disposal Costs for all animals**

Amend the regulations to authorize compensation for the disposal costs for all animals ordered destroyed by CFIA which are not amenable to slaughter at an abattoir.

**PROS:** Specific control of the disposal of all diseased animals, including Transmissible Spongiform Encephalopathy (TSE) infected or exposed animals, by the Agency to prevent their entry into the human or animal food chains, to limit human exposure to zoonotic diseases and to more effectively contain highly infectious diseases.

The broader provisions would provide the ability to address the increasing number of emerging diseases in a proactive manner and preclude the need for further regulatory amendment in the future.

This action supports the position of Health Canada that all TSE agents must not enter the human food chain and reflects the interests expressed by all livestock industry sectors in Canada through the Canadian Animal Health Consultative Committee.

The owners of animals affected by a disease other than TSE's that are ordered destroyed by CFIA and are not permitted to go to an abattoir for slaughter will be eligible to be compensated for their disposal costs.

The eligibility and equity resulting from the amendment will provide additional incentive for producers to report disease by reducing the negative economic impact on them.

Will enhance public perception and consumer confidence in the safety of animal products.

Will be a positive action by CFIA to aid in international market access negotiations relating to TSE's and will demonstrate credible control for potential emerging diseases of significance to humans and animals.

Livestock industry groups strongly support the need for immediate action.

**CONS:** Compensation for disposal costs will be paid by the federal government through the Consolidated Revenue Fund. The estimated annual costs are \$500,000.

animaux ne sont pas envoyés à l'abattoir pour des raisons de santé publique, de protection sanitaire, d'accès au marché et/ou de confiance du consommateur dans les produits d'origine animale.

En juillet 1997, après un examen indépendant du programme d'indemnisation zoosanitaire, l'ACIA a amorcé le processus de modification réglementaire qui autorisait l'acquittement des coûts d'élimination d'animaux condamnés à l'abattage. Le processus de consultation de tous les groupes sectoriels est terminé et une recommandation visant à aller de l'avant avec une modification réglementaire a été adoptée à la réunion nationale du Comité consultatif canadien sur l'hygiène vétérinaire (CCCHV), qui a eu lieu le 8 décembre 1997.

### *Solutions de rechange*

#### **Option 1 — Coût d'élimination de tous les animaux**

Modifier le Règlement de façon à autoriser l'indemnisation des propriétaires pour les coûts d'élimination de tous leurs animaux condamnés à l'abattage par l'ACIA, et qui ne peuvent être sacrifiés à l'abattoir.

**AVANTAGES :** Maîtrise de l'élimination de tous les animaux malades, y compris ceux infectés par l'encéphalopathie spongiforme transmissible (EST) ou exposés à la maladie, par l'ACIA afin de prévenir leur introduction dans la chaîne alimentaire humaine ou animale, de limiter l'exposition humaine aux zoonoses et de contenir plus efficacement certaines maladies très infectieuses.

Les dispositions plus générales permettront de s'attaquer au nombre croissant de nouvelles maladies de manière proactive et d'éliminer, à l'avenir, la nécessité d'autres modifications réglementaires.

Cette mesure appuie la position de Santé Canada visant à empêcher tous les agents responsables de l'EST d'entrer dans la chaîne alimentaire humaine et tient compte des intérêts exprimés par tous les secteurs des productions animales au Canada par l'entremise du CCCHV.

Les propriétaires d'animaux atteints d'une maladie autre que l'EST, qui sont condamnés à l'abattage par l'ACIA et qui ne peuvent pas aller à l'abattoir, seront admissibles à recevoir une indemnité pour acquitter leurs coûts d'élimination.

L'admissibilité et l'équité résultant de la modification permettra de mieux inciter les producteurs à déclarer les maladies en réduisant l'incidence économique négative qu'elles peuvent avoir sur eux.

La modification permettra d'améliorer la perception du public et la confiance du consommateur dans la salubrité des produits d'origine animale.

Elle constituera une mesure positive de l'ACIA destinée à favoriser les négociations sur l'accès au marché international pour ce qui est de l'EST, et démontrera la crédibilité de la lutte contre les maladies naissantes éventuelles



qui revêtent une importance pour les humains et les animaux.

Les groupes sectoriels d'éleveurs appuient sans réserve la nécessité d'une mesure immédiate.

**INCONVÉNIENTS :**

L'indemnité applicable au coûts d'élimination sera payée par le fédéral à même le Trésor.

Les coûts annuels estimatifs sont de 500 000 \$.

**Option 2 — Disposal costs for TSE Animals**

Amend the regulations to authorize compensation only for the disposal costs of TSE infected or exposed animals ordered destroyed by CFIA.

**PROS:** Specific control of the disposal of TSE infected or exposed animals by the Agency to prevent their entry into the human or animal food chains.

This action supports the position of Health Canada that all TSE agents must not enter the human food chain.

Enhances public perception and consumer confidence in the safety of animal products.

A positive action by CFIA which will aid in international market access negotiations relating to TSE's.

Livestock industry groups strongly support the need for immediate action.

**CONS:** An increased cost to the Consolidated Revenue Fund would result. The estimated annual costs are \$200,000.

The owners of animals affected by a disease other than TSE's that are ordered destroyed by CFIA and are not permitted to go to an abattoir for slaughter will not be compensated for their disposal costs. This could serve as a deterrent to the reporting of such diseases.

Limiting eligibility for compensation to TSE diseases would not address the risks associated with other emerging pathogens which could also have significant public health implications nor provide an effective control tool to limit the spread of highly infectious diseases.

**Option 3 — Funding for new scrapie research**

Provide funds for new scrapie research for a live animal test.

**PROS:** Could be seen as a positive action by CFIA to address the long term goals for scrapie control and eradication requested by industry.

May enhance CFIA's ability to identify scrapie infected animals and thereby reduce future impacts on compensation funds.

Would result in improved market access should scrapie be eradicated.

**CONS:** Increased demand for resources. The estimated annual costs to develop and apply the test are \$10 million.

**Option 2 — Coût d'élimination des animaux atteints d'EST**

Modifier le Règlement de façon à autoriser la seule indemnisation des coûts d'élimination des animaux infectés par l'EST ou exposés à la maladie, et condamnés à l'abattage par l'ACIA.

**AVANTAGES :** Maîtrise de l'élimination des animaux infectés par l'EST ou exposés à la maladie, pour prévenir leur introduction dans la chaîne alimentaire humaine ou animale.

Cette mesure appuie la position de Santé Canada visent à empêcher tous les agents responsables de l'EST d'entrer dans la chaîne alimentaire humaine.

Améliore la perception du public et la confiance du consommateur dans la salubrité des produits d'origine animale.

Une mesure positive de l'ACIA qui favorisera des négociations sur l'accès au marché international pour ce qui est de l'EST.

Les groupes sectoriels d'élevage appuient sans réserve la nécessité d'une mesure immédiate.

**INCONVÉNIENTS :**

Il en coûtera davantage au Trésor. Les coûts annuels estimatifs sont de 200 000 \$.

Les propriétaires d'animaux atteints d'une maladie autre que l'EST, qui sont condamnés à l'abattage par l'ACIA et ne peuvent pas aller à l'abattoir, ne seront pas indemnisés pour leurs coûts d'élimination. Cette mesure pourrait servir à dissuader les propriétaires de déclarer ce genre de maladie.

La restriction de l'admissibilité à l'indemnisation des maladies comme l'EST ne serait pas de nature à atténuer les risques liés à d'autres agents pathogènes naissants qui pourraient également avoir une incidence importante sur la santé publique, et ne pourrait fournir un outil de lutte efficace pour limiter la propagation de maladies très infectieuses.

**Option 3 — Financement de nouvelles recherches sur la tremblante du mouton**

Octroyer des fonds pour l'exécution de nouvelles recherches sur la tremblante du mouton et la mise au point d'une épreuve sur les animaux vivants.

**AVANTAGES :** Cette option pourrait être interprétée comme une intervention positive de la part de l'ACIA pour réaliser, à la demande du secteur, les objectifs à long terme de lutte contre la tremblante et l'éradication de cette maladie.

Cette option pourrait mieux permettre à l'ACIA d'identifier les animaux atteints de la tremblante et, par ce fait, réduire l'incidence

It requires a long term commitment by the Department to fund scrapie research in order to successfully address the detection of scrapie in the live animal.

Scrapie research is an expensive undertaking because of the biocontainment levels of the facilities required, recognized research specialists and the nature of the scrapie agent.

This is a duplication of research currently being conducted internationally.

The resource investment in research for developing a live animal test domestically would cost more than purchasing these tests as they become commercially available.

The investment in research does not address the immediate problem of adequate control and facilitation of reporting of the disease.

### ***Benefits and Costs***

#### Benefits

This amendment will encourage owners to report diseases controlled under the *Health of Animals Act* by reducing the economic impact that results when an owner reports that his animals have a disease which is reportable under the *Health of Animals Act*.

At the present time the owner must pay the cost of burial or incineration of the carcasses of animals for certain diseases, such as, scrapie, which cannot enter the food chain. Costs of disposing of these animals can have a significant economic impact on the owner and can lead to delays in reporting incidents of these diseases.

Early reporting of these diseases to veterinary inspectors is essential to allow early intervention of Agency staff and to minimize the spread of the disease and the impact on human and animal health and the economic viability of Canada's livestock sector.

According to Statistics Canada's 1996 Census of Agriculture, there were 4.7 million beef cows in Canada, just over 1.2 million dairy cows, a record 11 million hogs, 102.3 million hens and chickens, 864,850 sheep and lambs, 125,819 goats, 45,437 farmed bison, 69,883 deer and elk and 8,669 llamas.

de cette maladie sur les programmes d'indemnisation.

Cette option permettrait d'améliorer l'accès aux marchés si on parvient à éliminer la tremblante du mouton.

#### **INCONVÉNIENTS :**

Accroissement de la demande de ressources. On estime à 10 millions de dollars les coûts annuels de mise au point et d'application de l'épreuve.

Le Ministère devra s'engager à long terme à financer la recherche sur la tremblante du mouton afin que l'on puisse réussir à dépister cette maladie chez les animaux vivants.

La recherche sur cette maladie est une entreprise coûteuse en raison des niveaux exigés de confinement biologique des installations, de l'affectation de spécialistes reconnus aux recherches et de la nature même de l'agent pathogène de la maladie.

Ces travaux feraient double emploi avec la recherche actuellement menée à l'échelle internationale.

Les investissements en ressources de recherches pour la mise au point, à l'échelle nationale, d'une épreuve sur les animaux vivants seraient plus élevés que l'achat de cette épreuve dans le commerce lorsqu'elle y sera disponible.

Les investissements en recherches ne permettent pas de faire face à la réalité immédiate, qui exige des mesures de lutte suffisantes, ni de faciliter la déclaration de cette maladie.

#### ***Avantages et coûts***

#### Avantages

Cette modification incitera les propriétaires à déclarer les maladies visées par la *Loi sur la santé des animaux* et atténuera l'incidence économique des déclarations de cas de maladies à désignation obligatoire aux termes de cette loi.

À l'heure actuelle, le propriétaire d'animaux atteints de certaines maladies, dont la tremblante du mouton, doit assumer le coût de l'enfouissement ou de l'incinération des carcasses qui ne peuvent être écoulées sur le circuit alimentaire. Les coûts d'élimination de ces animaux pourraient avoir une incidence économique importante sur le propriétaire et occasionner des retards dans la déclaration des cas de ces maladies.

Il est essentiel que l'on signale rapidement les foyers de ces maladies aux inspecteurs vétérinaires afin que le personnel de l'Agence puisse intervenir sur le champ et que soient minimisées la propagation de la maladie et son incidence sur la santé de l'homme et des animaux et sur la viabilité économique du secteur canadien de l'élevage.

Selon le Recensement de l'agriculture de Statistique Canada, on dénombrait 4,7 millions de vaches de race bouchère au Canada en 1996, un peu plus de 1,2 million de vaches laitières, un nombre record de 11 millions de porcs, 102,3 millions de poules et de poulets, 864 850 moutons et agneaux, 125 819 chèvres, 45 437 bisons d'élevage, 69 883 cerfs et wapitis, et 8 669 llamas.

The value of shipments (a measure of the value of production at the food processing level) of red meat and poultry products processors in Canada was in excess of \$13.1 billion in 1996. The value of shipments of fluid and industrial milk products was approximately, \$7.5 billion that year and the value of fresh and processed eggs was at \$500 million.

Exports of livestock and animal products to all countries exceeded \$4.99 billion in 1996.

#### Costs

It is estimated that approximately \$200,000 is needed to compensate owners for disposal costs associated with reportable diseases such as scrapie and tuberculosis for the balance of the fiscal year 1997-98.

It is estimated based on the level of scrapie and tuberculosis identified in 1997, that the amount of compensation for disposal costs in 1998-99 will be \$500,000.

#### **International Trade**

This will be seen as a positive action which will aid in our international market access negotiations particularly those relating to TSE's. It will demonstrate credible control for potential emerging diseases of significance to humans and animals.

#### **Consultation**

In July 1997, the CFIA began the process for a regulatory amendment that would authorize the payment of disposal costs for animals it orders destroyed. The consultation process with all industry groups has been completed and a recommendation to proceed with a regulatory amendment was passed at the national meeting of the Canadian Animal Health Consultative Committee meeting held December 8, 1997.

#### **Compliance and Enforcement**

The authority to prescribe regulations allowing payment of compensation for costs associated with the disposal of animals is contained in section 55(c) of the *Health of Animals Act*, S.C. 1990, c. 21.

All compensation paid under the regulation is recommended by a veterinary inspector designated under the *Health of Animals Act*. The veterinarian is also responsible for comparison of disposal costs with commercial organisations to ensure they are reasonable.

#### **Contact**

Dr. Claude Lavigne  
Deputy Director  
Animal Health Division  
Canadian Food Inspection Agency  
59 Camelot Drive  
Nepean, Ontario  
K1A 0Y9  
Tel.: (613) 952-8000, ext. 4767  
FAX: (613) 993-4336

La valeur des expéditions (qui est une mesure de la valeur de la production au niveau de la transformation des aliments) des transformateurs canadiens de viandes rouges et de produits avicoles dépassait 13,1 milliards de dollars en 1996. Par ailleurs, celle des produits de lait de consommation et de transformation s'établissait à environ 7,5 milliards de dollars cette année-là et on a expédié pour 500 millions de dollars d'œufs frais et transformés.

Les exportations de produits de l'élevage vers tous les pays dépassaient 4,99 milliards de dollars en 1996.

#### Coûts

On estime que d'ici à la fin de l'exercice 1997-1998, il faudra environ 200 000 \$ pour indemniser les propriétaires à l'égard des coûts d'élimination des carcasses atteintes de maladies à déclaration obligatoire comme la tremblante du mouton et la tuberculose.

On estime également que d'après la fréquence de la tremblante du mouton et de la tuberculose qui prévaut en 1997, les indemnités s'établiront à 500 000 \$ en 1998-1999.

#### **Commerce international**

Cette décision serait interprétée comme une mesure positive qui nous faciliterait la tâche dans nos négociations d'accès aux marchés internationaux, particulièrement dans le cas des EST. Elle démontrerait que nous appliquons des mesures de lutte crédibles à l'égard d'éventuelles maladies d'importance pour les humains et les animaux.

#### **Consultations**

En juillet 1997, l'ACIA a entrepris un processus de modification de la réglementation qui l'autoriserait à acquitter les frais d'élimination pour les animaux dont elle ordonnerait l'abattage. La consultation des groupes sectoriels est terminée et une recommandation de modification de la réglementation a été adoptée à la réunion nationale du Comité consultatif canadien sur l'hygiène des bovins qui s'est tenue le 8 décembre 1997.

#### **Application et contrôle de la conformité**

C'est l'alinéa 55c) de la *Loi sur la santé des animaux* (L.C. 1990, ch. 21) qui autorise la prise de règlements à l'égard du paiement d'indemnités pour les coûts liés à l'élimination d'animaux.

Toutes les indemnités versées aux termes du règlement sont recommandés par un inspecteur vétérinaire désigné à ce titre par la *Loi sur la santé des animaux*. Ce vétérinaire est aussi chargé de comparer les frais d'élimination avec les tarifs des organismes commerciaux et ainsi de vérifier s'ils sont raisonnables.

#### **Personne-ressource**

D<sup>r</sup> Claude Lavigne  
Division de la santé des animaux  
Agence canadienne d'inspection des aliments  
59, promenade Camelot  
Nepean (Ontario)  
K1A 0Y9  
Téléphone : (613) 952-8000, poste 4767  
TÉLÉCOPIEUR : (613) 993-4336

Registration  
SOR/98-122 19 February, 1998

HEALTH OF ANIMALS ACT

### **Honeybee Importation Prohibition Regulations, 1997**

The Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to section 14 of the *Health of Animals Act*<sup>a</sup>, hereby makes the annexed *Honeybee Importation Prohibition Regulations, 1997*.

Ottawa, February 14, 1998

Lyle Vanclief  
Minister of Agriculture and Agri-Food

#### **HONEYBEE IMPORTATION PROHIBITION REGULATIONS, 1997**

##### PROHIBITION

1. No person shall import any bee of the genus *Apis*, commonly known as honeybees, into Canada or any Canadian port from the United States, except for the State of Hawaii, during the period beginning on the date of the coming into force of these Regulations and ending on December 31, 1999.

##### REPEAL

2. The *Honeybee Importation Prohibition Regulations, 1996*<sup>1</sup> are repealed.

##### COMING INTO FORCE

3. These Regulations come into force on February 19, 1998.

#### **REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

##### **Description**

The *Health of Animals Act* controls the importation of animals into Canada in order to prevent the introduction of diseases which pose a threat to human health and safety or could seriously affect Canada's agricultural industry.

This regulation extends the present prohibition on the importation of honeybees from the mainland United States (U.S.) until December 31, 1999. The importation of honeybees from the U.S. has been prohibited since 1987, when varroa mite was first found in that country. The possibility of importing honeybees that have the aggressive characteristics of Africanized honeybees has also become an issue.

<sup>a</sup> S.C. 1990, c. 21  
<sup>1</sup> SOR/96-100

Enregistrement  
DORS/98-122 19 février 1998

LOI SUR LA SANTÉ DES ANIMAUX

### **Règlement de 1997 interdisant l'importation des abeilles domestiques**

En vertu de l'article 14 de la *Loi sur la santé des animaux*<sup>a</sup>, le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire prend le *Règlement de 1997 interdisant l'importation des abeilles domestiques*, ci-après.

Ottawa, le 14 février 1998

Le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire,  
Lyle Vanclief

#### **RÈGLEMENT DE 1997 INTERDISANT L'IMPORTATION DES ABEILLES DOMESTIQUES**

##### INTERDICTION

1. Il est interdit, au cours de la période commençant à la date d'entrée en vigueur du présent règlement et se terminant le 31 décembre 1999, d'importer, sur le territoire canadien et à tout point d'entrée canadien, des abeilles du genre *Apis*, communément appelées abeilles domestiques, en provenance des États-Unis, à l'exclusion de l'État d'Hawaï.

##### ABROGATION

2. Le *Règlement de 1996 interdisant l'importation des abeilles domestiques*<sup>1</sup> est abrogé.

##### ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent règlement entre en vigueur le 19 février 1998.

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

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

##### **Description**

La *Loi sur la santé des animaux* régit l'importation des animaux au Canada, afin d'empêcher l'introduction de maladies qui posent un risque pour la santé et la sécurité des humains ou pourraient avoir de graves répercussions sur l'industrie agricole canadienne.

Le Règlement proroge l'interdiction actuelle d'importer des abeilles domestiques du territoire continental des États-Unis (É.-U.), jusqu'au 31 décembre 1999. L'importation d'abeilles domestiques des États-Unis est interdite depuis 1987, année où la varroase y a été signalée pour la première fois. Le risque d'importation d'abeilles domestiques qui ont acquis le caractère agressif des abeilles africanisées est devenu un autre sujet de préoccupation.

<sup>a</sup> L.C. 1990, ch. 21  
<sup>1</sup> DORS/96-100

The varroa mite feeds on the larvae and pupae of the honeybee which can result in increased mortality and lower breeding success. If the beekeeper does not intervene through the use of chemicals, infestation almost always results in the death of infected colonies. The disease has devastated the population of wild colonies of honeybees in the United States.

Since the varroa mite was first found in Canada in 1989, it has spread to apiaries in at least seven provinces. Agriculture and Agri-Food Canada terminated its varroa control program in 1993 because of the continued spread of varroasis across the Canada/U.S. border. The level of varroa mite infestation in Canada is fairly low (e.g., 24% of hives in 1996) and the disease is largely confined to certain areas in affected provinces.

At this time, Prince Edward Island, Nova Scotia, and Newfoundland are free of the mite and control the movement of honeybees into the province to prevent the introduction of the mite. The governments of British Columbia, Alberta, Saskatchewan, Manitoba and Quebec also have some control over the movement of honeybees into the province. New Brunswick encourages self sufficiency in the production of queens and has reduced the importation of honeybees on the basis of an educational program. All of the above provinces either require treatment of infected hives or have strong educational programs to encourage producers to treat infected hives.

In the U.S., where there are no regulations to prevent its spread, the level of mite infestation is high. Varroasis is found in most states. A new honeybee disease known as Parasitic Mite Syndrome has also been found in the U.S. and has been reported in several mainland states. The disease is suspected to be a viral infection associated with the varroa mite and, possibly, other mites.

Another reason for prohibiting the importation of honeybees from the U.S. is the possibility of introducing Africanized honeybees which are significantly more defensive of their hives than the European stock. These bees have been known to cause fatalities in animals and, occasionally, in humans. There is no scientific evidence, at this time, to assure beekeepers or the general public that Africanized honeybees cannot survive in Canada during the winter.

The Africanized honeybee was detected in the U.S. after the 1987 import ban. The Africanized honeybee has been reported in Texas, New Mexico, Arizona, and California. Texas and California are major honeybee-producing states and may ship bees to several other states. There is no inexpensive practical detection method to differentiate between Africanized bees and honeybees.

The hybridization of Canadian honeybees with Africanized honeybees would result in apiaries becoming less efficient honey-producers. Africanized honeybees are more aggressive, become agitated easily and tend to swarm more readily than Canadian honeybees. These characteristics make Africanized honeybees a risk for humans and animals.

In 1993, the department pre-published a regulatory amendment that would have removed the import prohibition and replaced it with a regulation requiring an import permit. The Canadian Honey Council (CHC), the Canadian Association of Professional

La mite varroa se nourrit des larves et des nymphes de l'abeille domestique, provoquant une hausse de la mortalité et nuisant au succès de l'élevage. Si l'apiculteur n'applique pas de traitement chimique, l'infestation provoque presque toujours la mort des colonies infestées. La varroase a dévasté les colonies sauvages d'abeilles domestiques aux États-Unis.

Depuis que le premier varroa a été signalé au Canada en 1989, cet acarien s'est propagé naturellement à des ruchers d'au moins sept provinces. Agriculture et Agroalimentaire Canada a mis fin à son programme de lutte contre le varroa en 1993, en raison de la propagation continue de la varroase à la frontière. Toutefois, le taux d'infestation par le varroa reste assez faible au Canada (p. ex., 24 % des ruches en 1996), et la maladie est surtout concentrée à certains endroits dans les provinces touchées.

Pour l'instant, l'Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve demeurent exempts de l'acarien et réglementent l'entrée d'abeilles domestiques sur leur territoire. Les gouvernements de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba et du Québec appliquent le même type de restrictions. Le Nouveau-Brunswick incite les apiculteurs à produire leurs propres reines et a su réduire l'importation d'abeilles domestiques en offrant un programme éducatif. Toutes les provinces susmentionnées exigent le traitement des ruches infestées, ou bien appliquent des programmes intensifs d'éducation pour inciter les apiculteurs à traiter les ruches infestées.

Le niveau d'infestation aux États-Unis, où il n'existe aucun règlement pour empêcher la propagation du varroa, est élevé. Cet acarien a été signalé dans la plupart des états américains. Une nouvelle maladie des abeilles, surnommée syndrome de l'acarien parasite, a également été signalée dans plusieurs états continentaux des États-Unis.

On pense qu'il s'agit d'une virose associée au varroa, et peut-être à d'autres acariens. L'interdiction d'importer des abeilles domestiques des États-Unis découle aussi de la possibilité d'introduire au Canada des abeilles africanisées qui défendent leurs ruches avec beaucoup plus d'agressivité que leurs homologues européennes. Les attaques de ce type d'abeilles ont causé la mort d'animaux et, à l'occasion, d'humains. À l'heure actuelle, il n'existe pas de données scientifiques qui offriraient aux apiculteurs ou à la population la garantie que les abeilles africanisées ne peuvent survivre à l'hiver canadien.

Les abeilles africanisées ont été signalées aux États-Unis après l'entrée en vigueur de l'interdiction à l'importation des abeilles en 1987. Elles ont été repérées au Texas, au Nouveau-Mexique, en Arizona et en Californie. Le Texas et la Californie sont de gros producteurs d'abeilles qui peuvent approvisionner plusieurs autres états. Il n'existe aucune méthode peu coûteuse et pratique de distinguer les abeilles africanisées des abeilles européennes.

L'hybridation d'abeilles domestiques canadiennes avec des abeilles africanisées réduirait l'efficacité de la production de miel. Les abeilles africanisées sont plus agressives, deviennent vite agitées et ont tendance à former des essaims plus facilement que les abeilles canadiennes. En raison de ces caractéristiques, les abeilles africanisées posent un risque pour les humains et les animaux.

En 1993, le Ministère a fait la publication préalable d'une modification réglementaire visant à abroger l'interdiction à l'importation et à la remplacer par un règlement exigeant un permis d'importation. Le Conseil canadien du miel (CCM), l'Association

Apiculturists (CAPA), and many beekeepers demanded that the prohibition regulation be maintained.

As a result of comments received during the prepublication period, the department hired Dr. Clay Switzer to conduct an in-depth study of the bee import prohibition issue. In response to Dr. Switzer's recommendations, the department extended the border closure until December 31, 1995. The department also completed a risk assessment that indicated:

- (a) opening the border would result in the importation of packaged bees and queen bees infested with varroa mites; and
- (b) the risk of introducing Africanized bees through importation is medium/high.

In 1995 after consultation with the industry and provincial governments the prohibition was extended to December 1997. This proposal will extend the prohibition against the importation of honeybees from mainland United States for a further two years, until December 31, 1999.

### **Alternatives**

#### **1. Import Permit**

To allow the current Honeybee Prohibition Regulation to expire and replace it with a regulation requiring a permit to import bees from mainland U.S.

Permits are currently used to allow bees to be imported from Hawaii, Australia and New Zealand. The permits are based on a complex protocol developed in consultation with the exporting country and on the advice of experts and the affected industry.

This alternative is unacceptable to the industry due to the lack of scientific certainty of the effectiveness of the pesticide fluvalinate as a treatment for varroa. The industry is also concerned about the possibility of inadvertently importing Africanized strains of honeybees.

#### **2. To allow the current Honeybee Prohibition Regulation to expire without replacing it**

This alternative would open the border completely to varroa and tracheal mites and to Africanized honeybees and their hybrids. It is unacceptable because of the risk it poses to human health and safety from Africanized bees or their hybrids and the damage to beekeepers' livelihoods from mites.

#### **3. Extend the Honeybee Prohibition Regulation to December 31, 1999**

This alternative was chosen because it was supported by the industry, the provinces, and scientific evidence from the Agency risk assessment. The continuation of the prohibition was supported by the CHC and consultation with the honey sector. The Agency risk assessment indicated that the import prohibition should be extended.

canadienne des apiculteurs professionnels (ACAP) et de nombreux apiculteurs ont toutefois demandé le maintien de l'interdiction.

Pour répondre aux commentaires reçus pendant la période faisant suite à la publication préalable, le Ministère a confié au D<sup>r</sup> Clay Switzer la tâche de mener une étude approfondie sur l'interdiction d'importer des abeilles. À la suite des recommandations de ce dernier, le Ministère a décidé de proroger l'interdiction jusqu'au 31 décembre 1995. Le Ministère a également mené une évaluation du risque qui a montré ce qui suit :

- a) l'ouverture de la frontière aurait pour conséquence l'importation d'abeilles en paquets et de reines infestées par le varroa;
- b) le risque d'introduction d'abeilles africanisées par l'importation varie de moyen à élevé.

En 1995, après consultation de l'industrie et des gouvernements provinciaux, l'interdiction a été prolongée jusqu'à décembre 1997. La présente proposition prorogera de deux autres années l'interdiction d'importer des abeilles domestiques du territoire continental des États-Unis, soit jusqu'au 31 décembre 1999.

### **Solutions de rechange**

#### **1. Permis d'importation**

Laisser le règlement actuel interdisant l'importation des abeilles venir à échéance et le remplacer par un règlement exigeant un permis d'importation.

À l'heure actuelle, les abeilles en provenance d'Hawaï, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande doivent être accompagnées d'un permis. La délivrance de permis se fonde sur un protocole complexe qui a été élaboré après consultation du pays exportateur et est conforme à l'avis des experts et de l'industrie touchée.

Cette solution est inacceptable pour l'industrie, à cause de l'incertitude vis-à-vis l'efficacité de l'antiparasitaire fluvalinate contre le varroa. L'industrie s'inquiète également de la possibilité d'importer des abeilles africanisées par mégarde.

#### **2. Laisser venir à échéance le règlement actuel, qui interdit l'importation des abeilles, sans le remplacer**

Cette solution aurait pour effet de permettre l'entrée du varroa et de l'acarien de l'abeille ainsi que des abeilles africanisées et de leurs hybrides, sans aucune restriction. Elle est inacceptable en raison du risque que posent les abeilles africanisées et leurs hybrides à la santé et à la sécurité des humains, et du préjudice que les acariens pourraient causer aux apiculteurs.

#### **3. Proroger jusqu'au 31 décembre 1999 le règlement interdisant l'importation des abeilles**

Cette solution a été choisie parce qu'elle a reçu l'appui de l'industrie et des provinces et se fonde sur les données scientifiques recueillies par l'Agence pour son évaluation du risque. La prolongation de l'interdiction est également appuyée par le CCM et l'industrie du miel. Les résultats de l'évaluation du risque menée par l'Agence laisse voir que l'interdiction à l'importation devrait être reconduite.

**Benefits and Costs****Benefits**

The continuation of the prohibition will delay the spread of the varroa and tracheal mites to bees within Canada and the introduction of the Africanized honeybee. Since the major natural spread of the varroa mites is limited by the distance bees fly, the prohibition is most effective in those areas that are not close to the United States border.

The delay in the spread of the mites in turn will benefit the honey industry by minimizing the costs of replacing hives that die of the disease and reducing the number of hives that have to be treated with chemicals. The prohibition will alleviate the concerns that when varroa becomes widespread, many of the wild pollinators may disappear. The delay will also give a longer period for research into means of minimizing the impact of the varroa mite. Research currently underway includes breeding work on bumble bees, leaf cutter bees, and honeybees resistant to mites (Buckfast bees).

**Costs**

This decision will have a negligible affect on Canadians who are not involved in beekeeping. The CHC and CAPA have suggested that if varroa mites become widespread in Canada, all beekeepers would have to use chemical controls. Beekeepers would incur additional treatment costs of \$10/colony. Some respondents suggested that the potential annual expenditure by the industry could be two to three million dollars per year. This cost could be delayed by keeping the border closed.

The prohibition denies access to the cheaper replacement queens from the mainland United States and any improvement in genetics they might represent. This cost is at least partly balanced by the fact that infected queens produce weaker hives that are not as productive either in the production of honey or the pollination of crops. In addition queens imported from the mainland represent a larger risk of importing the aggressive Africanized honeybee which could be a threat to human health and safety.

**Trade Implications**

The North American Free Trade Agreement and the World Trade Organization require that sanitary and phytosanitary measures be based on scientific principles of risk assessment. The Agency risk assessment supports the recommendation to continue the ban, given that Africanized bees are not present in Canada and are prevalent in certain states of the U.S. Moreover, the incidence of varroa mite in Canada is fairly low, and subject to control in most provinces.

It is not anticipated that the U.S. will react negatively to the extension. The presence of varroa mite and especially Africanized bees in the U.S. is also of concern to the U.S. industry. The United States has had a no import policy for many years (except from Canada) and is currently being challenged by New Zealand to show why bee imports would pose a risk to U.S. honeybees.

**Avantages et coûts****Avantages**

La prolongation de l'interdiction retardera la propagation du varroa et de l'acarien de l'abeille et l'introduction d'abeilles africanisées sur le territoire canadien. Comme la propagation naturelle du varroa est surtout limitée par la distance que peuvent parcourir les abeilles, l'interdiction est particulièrement appropriée pour les régions éloignées de la frontière américaine.

L'industrie du miel profitera d'un délai de la propagation de l'acarien, car les coûts de remplacement des ruches tuées par la maladie resteront faibles et moins de ruches devront recevoir un traitement chimique. L'interdiction atténuera la crainte que de nombreux pollinisateurs sauvages soient éventuellement victimes de la propagation du varroa. Le délai permettra également de mener davantage de recherches sur les moyens de minimiser les effets du varroa. La recherche en cours porte entre autres sur la reproduction des faux-bourçons, de la mégachile de la luzerne et des abeilles domestiques (abeilles Buckfast) résistant aux acarions.

**Coûts**

Cette décision ne touchera pas les Canadiens qui ne pratiquent pas l'apiculture. Le CCM et l'ACAP allèguent que, si le varroa se répand au Canada, tous les apiculteurs devront utiliser des produits chimiques antiparasitaires. Les apiculteurs assumeraient alors des frais de traitement additionnels de 10 \$ par colonie. Les représentants de l'industrie pensent que cette dernière pourrait alors payer des frais annuels de deux à trois millions de dollars. Ces coûts pourraient être retardés si la frontière demeure fermée.

L'interdiction empêche l'accès aux reines de remplacement du territoire continental des États-Unis, qui sont moins coûteuses et plus faciles à obtenir, et retarde l'amélioration du potentiel génétique. Ce coût est au moins en partie compensé par le fait que les ruches des reines infestées sont plus faibles et que, par conséquent, leur production de miel ou leur pollinisation des cultures est moins bonne. De plus, l'entrée de reines du territoire continental pose un risque accru d'importation d'abeilles africanisées agressives, qui pourraient menacer la santé et la sécurité des humains.

**Incidence sur le commerce extérieur**

L'Accord de libre-échange nord-américain et l'Organisation mondiale du commerce exigent que les mesures sanitaires et phytosanitaires se fondent sur des principes scientifiques d'évaluation du risque. L'évaluation du risque menée par l'Agence appuie la recommandation de maintenir l'interdiction, car les abeilles africanisées sont fréquentes dans certains États américains et sont absentes du Canada. De plus, l'incidence du varroa au Canada est faible et limitée aux régions longeant la frontière, et cet acarien fait l'objet d'un contrôle dans la plupart des provinces.

On ne prévoit pas que les États-Unis réagissent négativement à la prorogation. La présence du varroa, et tout particulièrement de l'abeille africanisée aux États-Unis, préoccupe d'ailleurs également l'industrie apicole américaine. Les États-Unis maintiennent depuis plusieurs années une politique d'interdiction des importations (à l'exception du Canada). La Nouvelle Zélande leur a demandé de faire connaître les raisons qui feraient que l'importation d'abeilles néo-zélandaises soit considérée comme une menace envers les abeilles américaines.

**Consultation**

The proposed regulation was prepublished in the *Canada Gazette Part I* on November 8, 1997. A written response to the border closure document was received from Jean-Marc Labonté, President of the Canadian Honey Packers Association. Mr. Labonté met with CFIA personnel and indicated his opposition to the extension of the border closure regulation.

The Blueberry Growers Association did not submit a written comment but it is known from past experience that the growers in the Maritimes have felt that an open border would allow for bees to travel into Canada for pollination purposes.

At its annual meeting in January 1997, the CHC passed a resolution requesting that the department extend the current importation ban for a further two years to December 31, 1999. The resolution is based on fears that the varroa mite will spread and that Africanized bees will be introduced.

As a result of the 1993 proposal to allow importation, extensive consultation was conducted with industry groups and individuals. The extension of the prohibition will be opposed by a number of beekeepers and by blueberry producers in the Atlantic area who wish to purchase less expensive bees from the mainland United States.

The provincial authorities in British Columbia, Alberta, Manitoba, Quebec, Ontario, Newfoundland, Prince Edward Island, Nova Scotia and New Brunswick all support the continued prohibition on the import of honeybees from the mainland United States.

**Compliance and Enforcement**

Section 16 of the *Health of Animals Act* requires anyone importing any animal, including honeybees, into Canada to present the animal to an inspector or to a Customs officer.

Customs officers will detain any shipments of honeybees until they are inspected by departmental staff. Shipments of bees which do not meet the legal requirements will be refused entry into Canada or will be destroyed by Canadian Food Inspection Agency inspectors.

Section 65 of the *Health of Animals Act*, S.C. 1990, c. 21 provides for punishment on conviction of refusing or neglecting to perform a duty imposed by the Act or the Regulations.

**Contact**

Dr. W.J. McElheran  
Animal Health Division  
Canadian Food Inspection Agency  
59 Camelot Drive  
Nepean, Ontario  
K1A 0Y9  
Tel.: (613) 225-2342, ext. 4628  
FAX: (613) 228-6630

**Consultations**

Le projet de règlement a été préalablement publié dans la *Gazette du Canada Partie I* le 8 novembre 1997. M. Jean-Marc Labonté, président de l'Association des emballeurs de miel du Canada, a répondu par écrit au document sur la fermeture de la frontière aux importations d'abeilles. Il a rencontré des représentants de l'ACIA, à qui il a fait part de son opposition à la prolongation du règlement.

Par ailleurs, l'Association des producteurs de bleuets n'a pas réagi par écrit à cette publication, mais nous savons à la lumière d'expériences passées que les producteurs des Maritimes pensent que l'ouverture de la frontière permettrait d'importer des abeilles au Canada à des fins de pollinisation.

À son assemblée annuelle de janvier 1997, le CCM a adopté une résolution demandant au Ministère de prolonger de deux autres années l'interdiction actuelle, soit jusqu'au 31 décembre 1999. La résolution se fonde sur la crainte à l'égard de la propagation du varroa et de l'introduction d'abeilles africanisées.

La proposition d'autoriser l'importation mise de l'avant par Agriculture et Agroalimentaire Canada en 1993 a donné lieu à de vastes consultations auprès de groupements sectoriels et de particuliers. Un certain nombre d'apiculteurs et de producteurs de bleuets des provinces de l'Atlantique qui désirent acheter des abeilles moins coûteuses du territoire continental américain s'opposent à la prorogation de l'interdiction.

Les autorités provinciales de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, du Manitoba, du Québec, de l'Ontario, de Terre-Neuve, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick appuient le maintien de l'interdiction d'importer des abeilles du territoire continental des États-Unis.

**Conformité et respect**

L'article 16 de la *Loi sur la santé des animaux* exige que quiconque importe des animaux au Canada, y compris des abeilles, les présente à un inspecteur du Ministère ou à un agent des douanes.

Les agents des douanes retiendront tout envoi d'abeilles jusqu'à ce qu'il soit inspecté par un employé du Ministère. Les envois d'abeilles qui ne sont pas conformes aux exigences juridiques ne pourront entrer au Canada ou seront détruites par des inspecteurs de l'Agence canadienne d'inspection des aliments.

L'article 65 de la *Loi sur la santé des animaux*, S.C. 1990, ch. 21, prévoit l'imposition de peines à quiconque est déclaré coupable de refuser de remplir des tâches prévues dans la Loi ou le Règlement ou de négliger de le faire.

**Personne-ressource**

D<sup>r</sup> W.J. McElheran  
Division de la santé des animaux  
Agence canadienne d'inspection des aliments  
59, promenade Camelot  
Nepean (Ontario)  
K1A 0Y9  
Téléphone : (613) 225-2342, poste 4628  
TÉLÉCOPIEUR : (613) 228-6630



Registration  
SOR/98-123 19 February, 1998

ARCTIC WATERS POLLUTION PREVENTION ACT  
MOTOR VEHICLE TRANSPORT ACT, 1987  
CANADA SHIPPING ACT  
DEPARTMENT OF TRANSPORT ACT

### Regulations Amending Certain Department of Transport Regulations (Miscellaneous Program), No. 3

P.C. 1998-220 19 February, 1998

Whereas, pursuant to subsection 3(1) of the *Motor Vehicle Transport Act, 1987*<sup>a</sup>, the Minister of Transport has consulted with the Government of British Columbia concerning section 3 of the annexed Regulations;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, hereby makes the annexed *Regulations Amending Certain Department of Transport Regulations (Miscellaneous Program), No. 3*, pursuant to

- (a) subsection 12(1) of the *Arctic Waters Pollution Prevention Act*;
- (b) subsection 3(1) of the *Motor Vehicle Transport Act, 1987*<sup>a</sup>;
- (c) paragraph 231(1)(d), section 314<sup>b</sup>, subsections 338(1)<sup>c</sup> and 339(1), sections 342, 389<sup>d</sup> and 408, subsections 562(2) to (4) and 562.1(1)<sup>e</sup> and sections 656 to 658<sup>f</sup> of the *Canada Shipping Act*; and
- (d) section 16 of the *Department of Transport Act*.

#### REGULATIONS AMENDING CERTAIN DEPARTMENT OF TRANSPORT REGULATIONS (MISCELLANEOUS PROGRAM), NO. 3

ARCTIC WATERS POLLUTION PREVENTION  
ACT AND CANADA SHIPPING ACT

##### *Ship Station Radio Regulations*

1. Paragraph (e) of the definition “VHF coverage area” in subsection 2(1) of the *Ship Station Radio Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:

(e) all waters that are within a coverage radius of a Canadian Coast Guard radio station providing a continuous maritime mobile distress and safety service on 156.8 MHz and that are defined in the publication *Radio Aids to Marine Navigation*, published by the Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans. (*zones VHF*)

Enregistrement  
DORS/98-123 19 février 1998

LOI SUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX ARCTIQUES  
LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS  
LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA  
LOI SUR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS

### Règlement correctif visant certains règlements (ministère des Transports), n° 3

C.P. 1998-220 19 février 1998

Attendu que, conformément au paragraphe 3(1) de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*<sup>a</sup>, le ministre des Transports a consulté le gouvernement de la Colombie-Britannique concernant l'article 3 du règlement ci-après,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement correctif visant certains règlements (ministère des Transports), n° 3*, ci-après, en vertu :

- a) du paragraphe 12(1) de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*;
- b) du paragraphe 3(1) de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*<sup>a</sup>;
- c) de l'alinéa 231(1)d), de l'article 314<sup>b</sup>, des paragraphes 338(1)<sup>c</sup> et 339(1), des articles 342, 389<sup>d</sup> et 408, des paragraphes 562(2) à (4) et 562.1(1)<sup>e</sup> et des articles 656 à 658<sup>f</sup> de la *Loi sur la marine marchande du Canada*;
- d) de l'article 16 de la *Loi sur le ministère des Transports*.

#### RÈGLEMENT CORRECTIF VISANT CERTAINS RÈGLEMENTS (MINISTÈRE DES TRANSPORTS), N° 3

LOI SUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX ARCTIQUES ET LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

##### *Règlement sur les stations radio de navires*

1. L'alinéa e) de la définition de « zones VHF », au paragraphe 2(1) du *Règlement sur les stations radio de navires*<sup>1</sup>, est remplacé par ce qui suit :

e) aux eaux situées dans un rayon de couverture d'une station radio de la Garde côtière canadienne assurant un service mobile maritime de détresse et de sécurité continu sur 156,8 MHz et qui sont définies dans la publication *Aides radio à la navigation maritime* publiée par la Garde côtière canadienne, ministère des Pêches et des Océans. (*VHF coverage area*)

<sup>a</sup> R.S., c. 29 (3rd Supp.)

<sup>b</sup> R.S., c. 6 (3rd Supp.), s. 35

<sup>c</sup> R.S., c. 6 (3rd Supp.), s. 47

<sup>d</sup> R.S., c. 6 (3rd Supp.), s. 56

<sup>e</sup> R.S., c. 6 (3rd Supp.), s. 78

<sup>f</sup> S.C. 1993, c. 36, ss. 4 and 5; R.S., c. 6 (3rd Supp.), s. 84

<sup>1</sup> SOR/78-219

<sup>a</sup> L.R., ch. 29 (3<sup>e</sup> suppl.)

<sup>b</sup> L.R., ch. 6 (3<sup>e</sup> suppl.), art. 35

<sup>c</sup> L.R., ch. 6 (3<sup>e</sup> suppl.), art. 47

<sup>d</sup> L.R., ch. 6 (3<sup>e</sup> suppl.), art. 56

<sup>e</sup> L.R., ch. 6 (3<sup>e</sup> suppl.), art. 78

<sup>f</sup> L.C. 1993, ch. 36, art. 4 et 5; L.R., ch. 6 (3<sup>e</sup> suppl.), art. 84

<sup>1</sup> DORS/78-219

## MOTOR VEHICLE TRANSPORT ACT, 1987

*Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations, 1994*

**2. Subsection 7(5) of the French version of the *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations, 1994*<sup>2</sup> is replaced by the following:**

(5) Durant les périodes visées aux alinéas (2)c) et (4)c), le conducteur ne peut accumuler plus de 75 heures de service avant d'avoir eu au moins 24 heures de repos consécutives.

**3. The portion of item 6 of Schedule III to the Regulations in column II is replaced by the following:**

Column II	
Item	Position
6.	Senior Vice-President, Operations Insurance Corporation of British Columbia

## CANADA SHIPPING ACT

*Crew Accommodation Regulations*

**4. Subsection 13(1)<sup>3</sup> of the English version of the *Crew Accommodation Regulations*<sup>4</sup> is replaced by the following:**

**13.** (1) Subject to subsection (2), the fee payable by the master of a ship for an inspection, and for travelling time related to the inspection, that is made pursuant to subsection 12(1) and carried out during the hours set out in column I of an item of the table to this subsection is the greater of the fees set out in columns II and III of that item.

*Dangerous Goods Shipping Regulations*

**5. The definition "IMO Code"<sup>5</sup> in subsection 2(1) of the *Dangerous Goods Shipping Regulations*<sup>6</sup> is replaced by the following:**

"IMO Code" means volumes 1 to 4 of the 1996 edition of the *International Maritime Dangerous Goods Code; (Code OMI)*

**6. Subsection 19(3)<sup>7</sup> of the Regulations is repealed.**

*St. Clair and Detroit River Navigation Safety Regulations*

**7. Section 16<sup>8</sup> of the French version of the *St. Clair and Detroit River Navigation Safety Regulations*<sup>9</sup> is replaced by the following:**

**16.** Dans les rivières St. Clair et Détroit, aucun navire ne doit mouiller de façon à pouvoir éviter dans le chenal ou en travers des routes de navigation.

## LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS

*Règlement de 1994 sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*

**2. Le paragraphe 7(5) de la version française du *Règlement de 1994 sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*<sup>2</sup> est remplacé par ce qui suit :**

(5) Durant les périodes visées aux alinéas (2)c) et (4)c), le conducteur ne peut accumuler plus de 75 heures de service avant d'avoir eu au moins 24 heures de repos consécutives.

**3. La colonne II de l'article 6 de l'annexe III du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

Colonne II	
Article	Poste
6.	Senior Vice-President, Operations Insurance Corporation of British Columbia

## LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

*Règlement sur le logement de l'équipage*

**4. Le paragraphe 13(1)<sup>3</sup> de la version anglaise du *Règlement sur le logement de l'équipage*<sup>4</sup> est remplacé par ce qui suit :**

**13.** (1) Subject to subsection (2), the fee payable by the master of a ship for an inspection, and for travelling time related to the inspection, that is made pursuant to subsection 12(1) and carried out during the hours set out in column I of an item of the table to this subsection is the greater of the fees set out in columns II and III of that item.

*Règlement sur le transport par mer des marchandises dangereuses*

**5. La définition de « Code OMI »<sup>5</sup>, au paragraphe 2(1) du *Règlement sur le transport par mer des marchandises dangereuses*<sup>6</sup>, est remplacée par ce qui suit :**

« Code OMI » *Code maritime international des marchandises dangereuses*, édition 1996, volumes 1 à 4. (*IMO Code*)

**6. Le paragraphe 19(3)<sup>7</sup> du même règlement est abrogé.**

*Règlement sur la sécurité de la navigation dans les rivières St. Clair et Détroit*

**7. L'article 16<sup>8</sup> de la version française du *Règlement sur la sécurité de la navigation dans les rivières St. Clair et Détroit*<sup>9</sup> est remplacé par ce qui suit :**

**16.** Dans les rivières St. Clair et Détroit, aucun navire ne doit mouiller de façon à pouvoir éviter dans le chenal ou en travers des routes de navigation.

<sup>2</sup> SOR/94-716

<sup>3</sup> SOR/95-268

<sup>4</sup> C.R.C., c. 1418

<sup>5</sup> SOR/95-536

<sup>6</sup> SOR/81-951

<sup>7</sup> SOR/96-437

<sup>8</sup> SOR/94-130

<sup>9</sup> SOR/84-335

<sup>2</sup> DORS/94-716

<sup>3</sup> DORS/95-268

<sup>4</sup> C.R.C., ch. 1418

<sup>5</sup> DORS/95-536

<sup>6</sup> DORS/81-951

<sup>7</sup> DORS/96-437

<sup>8</sup> DORS/94-130

<sup>9</sup> DORS/84-335

*Oil Pollution Prevention Regulations**Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures*

**8. The portion of section 6 of the *Oil Pollution Prevention Regulations*<sup>10</sup> before paragraph (a) is replaced by the following:**

6. Every oil tanker of 150 tons gross tonnage or more and any other ship of 400 tons gross tonnage or more that carries oil as fuel or as cargo shall keep on board an English or French version of

**9. (1) Paragraph 8(2)(b) of the Regulations is replaced by the following:**

(b) voyages of 72 hours or less in duration that take place entirely within Canadian waters or fishing zones within 50 nautical miles of the nearest land.

**(2) Subsection 8(3) of the English version of the Regulations is replaced by the following:**

(3) The owner of an oil tanker that is engaged exclusively in voyages that take place entirely within Canadian waters or fishing zones within 50 nautical miles of the nearest land need not submit the plans and specifications for equipment referred to in subparagraphs (1)(a)(iii) and (iv) or fit that equipment on the oil tanker.

**10. (1) Paragraph 19(1)(a) of the Regulations is repealed.**

**(2) Paragraph 19(2)(a) of the Regulations is repealed.**

**11. The portion of paragraph 31(b) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:**

(b) no oily mixture

**12. Paragraph 34(d) of the Regulations is amended by striking out the word "or" at the end of subparagraph (i) and by replacing subparagraph (ii) with the following:**

(ii) in the case of an oil tanker that is put into service after December 31, 1979, more than 1/30,000 of the cargo of which the oily mixture forms part, or

(iii) notwithstanding subparagraph (i), in the case of an oil tanker that is transferred to Canadian registry after February 16, 1993, more than 1/30,000 of the cargo of which the oily mixture forms part; and

**13. Paragraph 42(c) of the English version of the Regulations is replaced by the following:**

(c) the supervisor of the transfer operation at the loading facility, unloading facility or other ship, as the case may be, has reported readiness for the commencement of the transfer operation;

DEPARTMENT OF TRANSPORT ACT

*Government Airport Concession Operations Regulations*

**14. Paragraph 2(2)(a)<sup>11</sup> of the French version of the *Government Airport Concession Operations Regulations*<sup>12</sup> is replaced by the following:**

a) un véhicule utilisé principalement pour assurer le transport de passagers à destination ou en provenance d'installations médicales ou entre celles-ci;

**8. Le passage de l'article 6 du *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures*<sup>10</sup> précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

6. Les pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux et tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux qui transporte des hydrocarbures comme combustible ou cargaison conservent à bord, dans leur version française ou anglaise, les documents suivants :

**9. (1) L'alinéa 8(2)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) soit que des trajets d'une durée de 72 heures ou moins uniquement dans les eaux canadiennes ou dans les zones de pêche situées en deçà de 50 milles marins de la terre ferme la plus proche.

**(2) Le paragraphe 8(3) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(3) The owner of an oil tanker that is engaged exclusively in voyages that take place entirely within Canadian waters or fishing zones within 50 nautical miles of the nearest land need not submit the plans and specifications for equipment referred to in subparagraphs (1)(a)(iii) and (iv) or fit that equipment on the oil tanker.

**10. (1) L'alinéa 19(1)a) du même règlement est abrogé.**

**(2) L'alinéa 19(2)a) du même règlement est abrogé.**

**11. Le passage de l'alinéa 31b) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :**

b) aucun mélange d'hydrocarbures :

**12. Le sous-alinéa 34d)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(ii) de 1/30 000 de la cargaison dont fait partie le mélange d'hydrocarbures, dans le cas d'un pétrolier mis en service après le 31 décembre 1979,

(iii) par dérogation au sous-alinéa (i), de 1/30 000 de la cargaison dont fait partie le mélange d'hydrocarbures, dans le cas d'un pétrolier dont l'immatriculation est transférée au registre canadien après le 16 février 1993;

**13. L'alinéa 42c) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(c) the supervisor of the transfer operation at the loading facility, unloading facility or other ship, as the case may be, has reported readiness for the commencement of the transfer operation;

LOI SUR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS

*Règlement sur l'exploitation de concessions aux aéroports du gouvernement*

**14. L'alinéa 2(2)a)<sup>11</sup> de la version française du *Règlement sur l'exploitation de concessions aux aéroports du gouvernement*<sup>12</sup> est remplacé par ce qui suit :**

a) un véhicule utilisé principalement pour assurer le transport de passagers à destination ou en provenance d'installations médicales ou entre celles-ci;

<sup>10</sup> SOR/93-3

<sup>11</sup> SOR/96-88

<sup>12</sup> SOR/79-373

<sup>10</sup> DORS/93-3

<sup>11</sup> DORS/96-88

<sup>12</sup> DORS/79-373

**15. Paragraph 8(1)(b)<sup>8</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

(b) in a commercial passenger vehicle or courtesy vehicle set out in column II of an item of the schedule from any place at an airport set out in column I of that item to any place outside the airport, if arrangements have been made for the transportation by or on behalf of the passenger before the arrival of the vehicle at the airport.

**16. Section 10.1<sup>13</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

**10.1** The airport manager may establish a dispatch service at a designated airport.

**17. Subsection 11(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**11.** (1) Subject to sections 13 and 14, where an operator of a commercial passenger vehicle or courtesy vehicle requires a permit to operate that vehicle at an airport pursuant to subsection 4(1) or (2), the airport manager at the airport may, on written application for it, issue a permit to the operator permitting the operation of that vehicle at that airport subject to such terms and conditions as the airport manager deems necessary.

COMING INTO FORCE

**18. These Regulations come into force on February 19, 1998.**

**REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

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

**Description**

These Regulations reflect non-substantive changes and deal with issues raised by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJC). The following provides information relating to the regulatory proposals for the Miscellaneous Program:

1. *Ship Station Radio Regulations*
  - as a result of the transfer of the Canadian Coast Guard from the Department of Transport, the definition “VHF coverage area” has been replaced to reflect “Department of Fisheries and Oceans”. (administrative)
2. *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations, 1994*
  - corrects a discrepancy in the French version of subsection 7(5) by adding the words “plus de”. (editorial)
  - as a result of amendments to the *Motor Vehicle Act* of British Columbia, updates the reference in item 6 of Schedule III to read “Senior Vice-President, Operations, Insurance Corporation of British Columbia”. (administrative)
3. *Crew Accommodation Regulations*
  - replaces the words “greater of the fee set out in columns II and III of that item” in the English version of subsection 13(1) with “greater of the fees set out in columns II and III of that item”. (SJC)

<sup>13</sup> SOR/85-255

**15. L’alinéa 8(1)(b)<sup>8</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) au moyen d’un véhicule commercial de passagers ou d’un véhicule de courtoisie visés à la colonne II de l’annexe, d’un endroit situé à un aéroport visé à la colonne I à un endroit situé hors de l’aéroport, lorsque des dispositions ont été prises pour le transport par le passager ou en son nom avant l’arrivée du véhicule à l’aéroport.

**16. L’article 10.1<sup>13</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**10.1** Le directeur d’un aéroport peut établir un service de répartition à un aéroport désigné.

**17. Le paragraphe 11(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**11.** (1) Sous réserve des articles 13 et 14, lorsque l’exploitant d’un véhicule commercial de passagers ou d’un véhicule de courtoisie a besoin d’un permis pour exploiter le véhicule en cause à un aéroport en vertu de paragraphes 4(1) ou (2) le directeur de l’aéroport peut, sur demande écrite, délivrer un permis autorisant l’exploitant à exploiter, selon les modalités que le directeur de l’aéroport juge nécessaires, le véhicule en cause à l’aéroport.

ENTRÉE EN VIGUEUR

**18. Le présent règlement entre en vigueur le 19 février 1998.**

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)*

**Description**

Les changements apportés aux règlements ne sont pas substantiels et corrigent des problèmes soulevés par le Comité mixte permanent d’examen de la réglementation (CMPER). Voir ce qui suit pour toute explication du Règlement correctif :

1. *Règlement sur les stations radio de navires*
  - étant donné que la Garde côtière canadienne ne relève plus du ministère des Transports, la définition de « zones VHF » a été remplacée pour qu’il soit tenu compte du « ministère des Pêches et des Océans ». (administratif)
2. *Règlement de 1994 sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*
  - corrige une incohérence dans la version française du paragraphe 7(5) par adjonction des mots « plus de ». (rédaction)
  - en raison des modifications au *Motor Vehicle Act* de la Colombie-Britannique, met à jour la référence, à l’article 6 de l’annexe III, le texte se lisant comme suit : « Senior Vice-President, Operations, Insurance Corporation of British Columbia ». (administratif)
3. *Règlement sur le logement de l’équipage*
  - remplace les mots « greater of the fee set out in columns II and III of that item » de la version anglaise du paragraphe 13(1) par « greater of the fees set out in columns II and III of that item ». (CMPER)

<sup>13</sup> DORS/85-255

4. *Dangerous Goods Shipping Regulations*  
 — updates the definition “IMO Code” to refer to the current edition of the Code. (editorial)  
 — repeals subsection 19(3). (SJC)
5. *St. Clair and Detroit River Navigation Safety Regulations*  
 — corrects a discrepancy in the French version of section 16 by replacing “dévier” with “éviter”. (SJC)
6. *Oil Pollution Prevention Regulations*  
 — deletes the phrase “in addition to the Oil Record Book mentioned in section 5,” from section 6. (SJC)  
 — replaces the term “miles” by “nautical miles” in paragraph 8(2)(b) and subsection 8(3). (SJC)  
 — repeals paragraphs 19(1)(a) and 19(2)(a) as the requirements set out in those paragraphs are found elsewhere in the regulations. (SJC)  
 — replaces the phrase “no bilge water” by “no oily mixture” in paragraph 31(b). (SJC)  
 — replaces subparagraph 34(d)(ii) to provide clarification as to which of the two standards respecting the quantity of oil permitted to be discharged into the sea applies. (SJC)  
 — replaces the word “reports” by “has reported” in the English version. (SJC)
7. *Government Airport Concession Operations Regulations*  
 — corrects a discrepancy in the French version of paragraph 2(2)(a) by adding the word “principalement”. (SJC)  
 — clarifies the intent of the English and French versions to indicate that the passenger be transported to a place outside the airport. (SJC)  
 — as a result of the repeal of the *Airport Ground Transportation Fees Regulations* by SOR/97-387 of July 28, 1997, reference to the regulations in section 10.1 and subsection 11(1) has been removed. (editorial)
4. *Règlement sur le transport par mer des marchandises dangereuses*  
 — met à jour la référence à l'édition revue dans la définition de « Code OMI ». (rédaction)  
 — abroge paragraphe 19(3). (CMPER)
5. *Règlement sur la sécurité de la navigation dans les rivières St. Clair et Détroit*  
 — corrige une incohérence dans la version française de l'article 16, « dévier » étant remplacé par « éviter ». (CMPER)
6. *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures*  
 — supprime le syntagme « en sus du registre des hydrocarbures visé à l'article 5, » à l'article 6. (CMPER)  
 — remplace le terme « milles » par « milles marins » à l'alinéa 8(2)(b) de la version française ainsi que le terme « miles » par « nautical miles » dans la version anglaise du paragraphe 8(3). (CMPER)  
 — abroge les alinéas 19(1)(a) et 19(2)(a) parce que les exigences qui y sont énoncées se trouvent ailleurs dans le règlement. (CMPER)  
 — remplace le syntagme « aucune eau de cale » par « aucun mélange d'hydrocarbures » à l'alinéa 31(b). (CMPER)  
 — remplace le sous-alinéa 34(d)(ii) pour préciser laquelle des deux normes s'applique en ce qui concerne la quantité d'hydrocarbures qui peut être rejetée dans la mer. (CMPER)  
 — remplace le mot « reports » par « has reported » dans la version anglaise. (CMPER)
7. *Règlement sur l'exploitation de concessions aux aéroports du gouvernement*  
 — corrige une incohérence dans la version française de l'alinéa 2(2)(a) par adjonction du mot « principalement ». (CMPER)  
 — clarifie l'intention des versions anglaise et française pour montrer que le transport de passager se fait à un endroit situé hors de l'aéroport. (CMPER)  
 — en raison de l'abrogation du *Règlement sur les redevances de transport terrestre dans les aéroports* par DORS/97-387 du 28 juillet 1997, la note de renvoi au règlement à l'article 10.1 et au paragraphe 11(1) a été abrogée. (rédaction)

It is expected that these changes will have little impact on Canadians. The Miscellaneous Amendments Regulations were developed to streamline the regulatory process as well as to reduce costs.

Ces changements devraient avoir une faible incidence sur les Canadiens. Le Règlement correctif vise à rationaliser le processus de réglementation ainsi qu'à réduire les coûts.

#### Contact

Sherill Besser  
 Senior Counsel  
 Transport Canada  
 344 Slater Street  
 Ottawa, Ontario  
 K1A 0N5  
 Telephone: (613) 993-4554

#### Personne-ressource

Sherill Besser  
 Avocate-conseil  
 Transports Canada  
 344, rue Slater  
 Ottawa (Ontario)  
 K1A 0N5  
 Téléphone : (613) 993-4554

Registration  
SOR/98-124 19 February, 1998

RAILWAY SAFETY ACT

**Order Repealing Certain Regulations Made under the Railway Safety Act (Miscellaneous Program)**

P.C. 1998-221 19 February, 1998

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 119(5) of the *Railway Safety Act*<sup>a</sup>, hereby makes the annexed *Order Repealing Certain Regulations Made under the Railway Safety Act (Miscellaneous Program)*.

**ORDER REPEALING CERTAIN REGULATIONS MADE UNDER THE RAILWAY SAFETY ACT (MISCELLANEOUS PROGRAM)**

REPEALS

1. The *Locomotive Wheels Regulations*<sup>1</sup> are repealed.
2. The *Railway Motive Power Equipment Regulations*<sup>2</sup> are repealed.
3. The *Railway Safety Glazing Regulations*<sup>3</sup> are repealed.

COMING INTO FORCE

4. This Order comes into force on March 18, 1998.

**REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

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

**Description**

This Order repeals the *Locomotive Wheels Regulations*, the *Railway Motive Power Equipment Regulations* and the *Railway Safety Glazing Regulations*. The Minister of Transport has approved the *Railway Locomotive Inspection and Safety Rules* which come into force effective March 18, 1998. Since the Rules cover the same subject matter, the three regulations become redundant.

It is expected that the repeals will have little impact on Canadians. The Miscellaneous Amendments Regulations were developed to streamline the regulatory process as well as to reduce costs.

Enregistrement  
DORS/98-124 19 février 1998

LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

**Décret correctif visant l'abrogation de certains règlements pris en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire**

C.P. 1998-221 19 février 1998

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 119(5) de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*<sup>a</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret correctif visant l'abrogation de certains règlements pris en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire*, ci-après.

**DÉCRET CORRECTIF VISANT L'ABROGATION DE CERTAINS RÈGLEMENTS PRIS EN VERTU DE LA LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE**

ABROGATIONS

1. Le *Règlement sur les roues de locomotive*<sup>1</sup> est abrogé.
2. Le *Règlement sur le matériel de traction des chemins de fer*<sup>2</sup> est abrogé.
3. Le *Règlement sur le vitrage de sécurité des trains*<sup>3</sup> est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le présent décret entre en vigueur le 18 mars 1998.

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)*

**Description**

Cette soumission abroge le *Règlement sur les roues de locomotive*, le *Règlement sur le matériel de traction des chemins de fer* et le *Règlement sur le vitrage de sécurité des trains*. Le ministre des Transports a approuvé le *Règlement relatif à l'inspection et à la sécurité des locomotives de chemin de fer* à compter du 18 mars 1998. Compte tenu que le règlement vise le même sujet, les trois règlements seront redondants.

Ces abrogations devraient avoir une faible incidence sur les Canadiens. Le règlement correctif vise à rationaliser le processus de réglementation ainsi qu'à réduire les coûts.

<sup>a</sup> R.S., c. 32 (4th Supp.)

<sup>1</sup> C.R.C., c. 1159

<sup>2</sup> C.R.C., c. 1169

<sup>3</sup> SOR/82-1016

<sup>a</sup> L.R., ch. 32 (4<sup>e</sup> suppl.)

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1159

<sup>2</sup> C.R.C., ch. 1169

<sup>3</sup> DORS/82-1016

**Contact**

Ian Naish  
Chief  
Policy Regulations and Standards  
Transport Canada  
10th Floor  
Tower C, Place de Ville  
330 Sparks Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5  
Telephone: (613) 998-1926

**Personne-ressource**

Ian Naish  
Chef  
Politiques, règlements et normes  
Transports Canada  
10<sup>e</sup> étage  
Tour C, Place de Ville  
330, rue Sparks  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5  
Téléphone : (613) 998-1926

Registration  
SOR/98-125 19 February, 1998

MOTOR VEHICLE SAFETY ACT

### Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Vehicle Overloading)

P.C. 1998-222 19 February, 1998

Whereas, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*<sup>a</sup>, a copy of a proposed amendment to the *Motor Vehicle Safety Regulations*, substantially in the form set out in the schedule hereto, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 28, 1995, and a reasonable opportunity was thereby afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect thereto;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 5 and subsection 11(1) of the *Motor Vehicle Safety Act*<sup>a</sup>, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Vehicle Overloading)*.

#### REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS (VEHICLE OVERLOADING)

##### AMENDMENTS

1. (1) The definitions “designated seating capacity” and “vehicle capacity mass”<sup>1</sup> in subsection 2(1) of the *Motor Vehicle Safety Regulations* are replaced by the following:

“designated seating capacity” means the number of designated seating positions provided in a vehicle or, in the case of a motor home that has a GVWR greater than 4 536 kg, may, at the option of the manufacturer, mean the number of sleeping positions provided in the motor home; (*nombre désigné de places assises*)

“vehicle capacity mass” means the cargo-carrying capacity plus the product obtained by multiplying the designated seating capacity by 70 kg; (*charge maximale du véhicule*)

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

“cargo-carrying capacity” means the mass that is equal to or less than the result obtained by subtracting from the gross vehicle weight rating the sum of

- (a) the unloaded vehicle mass,
- (b) the product obtained by multiplying the designated seating capacity by, in the case of a school bus, 55 kg or, in any other case, 70 kg, and
- (c) in the case of a vehicle having living or sanitary accommodations, the mass of its fresh water, hot water and propane tanks, but not its waste water tanks, when full; (*capacité de chargement*)

“cutaway chassis” means a chassis-cab that has the back of the cab cut out for the intended installation of a structure that

Enregistrement  
DORS/98-125 19 février 1998

LOI SUR LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE

### Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (surcharge des véhicules)

C.P. 1998-222 19 février 1998

Attendu que, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*<sup>a</sup>, le projet de modification du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*, conforme en substance à l'annexe ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 28 octobre 1995 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 et du paragraphe 11(1) de la *Loi sur la sécurité automobile*<sup>a</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (surcharge des véhicules)*, ci-après.

#### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES (SURCHARGE DES VÉHICULES)

##### MODIFICATIONS

1. (1) Les définitions de « charge maximale du véhicule »<sup>1</sup> et « nombre désigné de places assises », au paragraphe 2(1) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

« charge maximale du véhicule » Somme de la capacité de chargement et du produit du nombre désigné de places assises par 70 kg. (*vehicle capacity mass*)

« nombre désigné de places assises » Le nombre de places assises désignées que compte le véhicule ou, au choix du fabricant, dans le cas d'une autocaravane dont le PNBV est supérieur à 4 536 kg, le nombre de places couchées qu'elle compte. (*designated seating capacity*)

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

« capacité de chargement » Masse égale ou inférieure au résultat obtenu en soustrayant du poids nominal brut du véhicule la somme des éléments suivants :

- a) la masse du véhicule sans charge;
- b) le produit du nombre désigné de places assises par 55 kg, dans le cas d'un autobus scolaire, ou par 70 kg, dans tout autre cas;
- c) dans le cas d'un véhicule équipé pour servir de logement ou muni d'installations sanitaires, la masse de ses réservoirs d'eau douce, d'eau chaude et de propane remplis mais non des réservoirs d'eaux usées. (*cargo-carrying capacity*)

« châssis tronqué » Châssis-cabine muni d'une cabine dont l'arrière est découpé exprès pour l'installation d'une structure

<sup>a</sup> S.C. 1993, c. 16  
<sup>1</sup> SOR/79-339

<sup>a</sup> L.C. 1993, ch. 16  
<sup>1</sup> DORS/79-339



permits the driver to enter the back of the vehicle from the driver's compartment; (*châssis tronqué*)

“recreational trailer” means a trailer designed to provide temporary living accommodation for travel, vacation or recreational use; (*remorque de camping*)

**2. The Regulations are amended by adding the following after section 5.1:**

GROSS VEHICLE WEIGHT RATING

**5.2** The gross vehicle weight rating of a vehicle shall be not less than the sum of

- (a) the unloaded vehicle mass,
- (b) the cargo-carrying capacity,
- (c) the product obtained by multiplying the designated seating capacity by 55 kg in the case of a school bus, or by 70 kg in any other case, and
- (d) in the case of a vehicle having living or sanitary accommodations, the mass of its fresh water, hot water and propane tanks, but not its waste water tanks, when full.

**3. Subsection 6(8)<sup>2</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

(8) In the case of a multipurpose passenger vehicle or bus manufactured from a cutaway chassis, a motor home or a recreational trailer, the compliance label shall display the following information in both official languages:

- (a) the cargo-carrying capacity of the vehicle, expressed in kilograms;
- (b) the designated seating capacity, except in the case of a recreational trailer;
- (c) in the case of a motor home, the total mass of the occupants, expressed in kilograms, that is obtained by multiplying the designated seating capacity by 70 kg; and
- (d) in the case of a motor home or a recreational trailer,
  - (i) the mass of the fresh water, hot water and waste water tanks, expressed in kilograms, when full, and
  - (ii) a statement that the displayed cargo-carrying capacity is determined with the fresh water and hot water tanks full and the waste water tanks empty.

(8.1) The information referred to in subsection (8) may be displayed on a separate label applied to the vehicle beside the compliance label or in a conspicuous or readily accessible location.

**4. Section 8 of the Regulations is amended by adding the following after paragraph (a):**

- (a.1) respect the gross axle weight ratings and gross vehicle weight rating of the vehicle recommended by the original manufacturer or, where the company increases the ratings, ensure that they are
  - (i) increased in accordance with the original manufacturer's written recommendations, or
  - (ii) within the load-carrying capacity of the vehicle's components when the completed vehicle is loaded for its intended use;

permettant au conducteur de passer du poste de conduite à l'arrière du véhicule. (*cutaway chassis*)

« remorque de camping » Remorque conçue pour servir de logement temporaire en voyage, en vacances ou à des fins récréatives. (*recreational trailer*)

**2. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 5.1, de ce qui suit :**

POIDS NOMINAL BRUT DU VÉHICULE

**5.2** Le poids nominal brut du véhicule ne doit pas être inférieur à la somme des valeurs suivantes :

- a) la masse du véhicule sans charge;
- b) la capacité de chargement;
- c) le produit du nombre désigné de places assises par 55 kg, dans le cas d'un autobus scolaire, ou par 70 kg, dans tout autre cas;
- d) dans le cas d'un véhicule équipé pour servir de logement ou muni d'installations sanitaires, la masse de ses réservoirs d'eau douce, d'eau chaude et de propane remplis mais non des réservoirs d'eaux usées.

**3. Le paragraphe 6(8)<sup>2</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(8) Dans le cas des autocaravanes, des remorques de camping et des véhicules de tourisme à usages multiples et autobus fabriqués à partir d'un châssis tronqué, l'étiquette de conformité doit porter les renseignements suivants, dans les deux langues officielles :

- a) la capacité de chargement du véhicule, exprimée en kilogrammes;
- b) le nombre désigné de places assises, sauf dans le cas des remorques de camping;
- c) dans le cas des autocaravanes, la masse totale des occupants exprimée en kilogrammes, laquelle correspond au produit du nombre désigné de places assises par 70 kg;
- d) dans le cas des autocaravanes et des remorques de camping :
  - (i) d'une part, la masse des réservoirs d'eau douce, d'eau chaude et d'eaux usées remplis, exprimée en kilogrammes,
  - (ii) d'autre part, la mention que la capacité de chargement indiquée est celle du véhicule lorsque les réservoirs d'eau douce et d'eau chaude sont remplis et que les réservoirs d'eaux usées sont vides.

(8.1) Les renseignements visés au paragraphe (8) peuvent figurer sur une étiquette distincte apposée sur le véhicule à côté de l'étiquette de conformité ou à un endroit bien en vue ou d'accès facile.

**4. L'article 8 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa a), de ce qui suit :**

- a.1) respecter les poids nominaux bruts sur l'essieu et le poids nominal brut du véhicule recommandés par le fabricant initial ou, si ces poids nominaux sont augmentés par l'entreprise, veiller à ce qu'ils soient, selon le cas :
  - (i) augmentés conformément aux recommandations écrites du fabricant initial,
  - (ii) dans les limites du poids en charge des pièces du véhicule, une fois le véhicule complet chargé pour l'usage auquel il est destiné;

<sup>2</sup> SOR/95-147

<sup>2</sup> DORS/95-147

**5. (1) Subsection 9(1) of the Regulations is amended by adding the following after paragraph (a):**

(a.1) respect the gross axle weight ratings and gross vehicle weight rating of the vehicle recommended by the original manufacturer or, where the company increases the ratings, ensure that they are

- (i) increased in accordance with the original manufacturer's written recommendations, or
- (ii) within the load-carrying capacity of the vehicle's components when the altered vehicle is loaded for its intended use;

**(2) Paragraph 9(1)(c) of the Regulations is amended by striking out the word "and" at the end of subparagraph (iv), by adding the word "and" at the end of subparagraph (v) and by adding the following after subparagraph (v):**

(vi) in the case of a multipurpose passenger vehicle or bus manufactured from a cutaway chassis, a motor home or a recreational trailer, the information referred to in subsection 6(8).

**(3) Section 9 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):**

(3) In the case of a motor home or a recreational trailer, the information referred to in subparagraph (1)(c)(vi) may be displayed on a separate label applied to the vehicle beside the compliance label or in a conspicuous or readily accessible location.

**6. Section 208 of Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after subsection (10):**

(10.1) In the case of a motor home, the number of designated seating positions with seat belts shall not be less than the number of sleeping positions.

COMING INTO FORCE

**7. These Regulations come into force on April 1, 1999.****REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Regulations.)***Description**

The overloading of altered vehicles and vehicles built in multiple stages occurs when the gross vehicle weight rating (GVWR) set by the original manufacturer is exceeded by a subsequent-stage manufacturer or when the vehicle has insufficient cargo-carrying capacity. At the time this amendment was proposed, the *Motor Vehicle Safety Regulations* did not oblige intermediate- and final-stage manufacturers to respect the GVWR set by the original manufacturer. As a result, axles were sometimes added or the capacity of the suspension system and tires was sometimes increased, without other important load-bearing components, such as the frame, bearings, engine, drive train, and steering system, being upgraded as well. There was also no requirement in the Regulations for intermediate- and final-stage manufacturers to provide sufficient cargo-carrying capacity for a vehicle's intended use.

**5. (1) Le paragraphe 9(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa a), de ce qui suit :**

a.1) respecter les poids nominaux bruts sur l'essieu et le poids nominal brut du véhicule recommandés par le fabricant initial ou, si ces poids nominaux sont augmentés par l'entreprise, veiller à ce qu'ils soient, selon le cas :

- (i) augmentés conformément aux recommandations écrites du fabricant initial,
- (ii) dans les limites du poids en charge des pièces du véhicule, une fois le véhicule modifié chargé pour l'usage auquel il est destiné;

**(2) L'alinéa 9(1)(c) du même règlement est modifié par adjonction, après le sous-alinéa (v), de ce qui suit :**

(vi) dans le cas des autocaravanes, des remorques de camping et des véhicules de tourisme à usages multiples et autobus fabriqués à partir d'un châssis tronqué, les renseignements visés au paragraphe 6(8).

**(3) L'article 9 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :**

(3) Dans le cas d'une autocaravane ou d'une remorque de camping, les renseignements visés au sous-alinéa (1)(c)(vi) peuvent figurer sur une étiquette distincte apposée sur le véhicule à côté de l'étiquette de conformité ou à un endroit bien en vue ou d'accès facile.

**6. L'article 208 de l'annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (10), de ce qui suit :**

(10.1) Dans le cas des autocaravanes, le nombre de places assises désignées équipées d'une ceinture de sécurité ne doit pas être inférieur à celui des places couchées.

ENTRÉE EN VIGUEUR

**7. Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1999.****RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT  
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)***Description**

La surcharge des véhicules modifiés et des véhicules construits par étapes se produit lorsque le poids nominal brut du véhicule (PNBV) prescrit par le fabricant initial est dépassé par un fabricant d'une étape ultérieure ou que le véhicule a une capacité de chargement insuffisante. Au moment où cette modification a été proposée, le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* n'obligeait pas les fabricants à l'étape intermédiaire et à l'étape finale à respecter le PNBV fixé par le fabricant initial. C'est ainsi qu'ils ajoutaient parfois des essieux au véhicule ou qu'ils accroissaient la capacité du système de suspension et des pneus sans toutefois que les autres principaux éléments portants, comme le châssis, les roulements, le moteur, la transmission et la direction ne soient nécessairement améliorés en même temps. Le Règlement n'obligeait pas non plus les fabricants à l'étape intermédiaire et à l'étape finale à offrir une capacité de chargement suffisante pour l'utilisation que l'on prévoyait faire d'un véhicule.

The problem of insufficient cargo-carrying capacity was encountered most frequently with motor homes, converted vans, campers, ambulances, and school buses. For instance, the GVWR of an ambulance did not always allow for the necessary medical furnishings, equipment, and supplies. Or, a recreational vehicle became overloaded once the water, waste, food, clothing, and heating and cooking fuel were added. According to *A'Weigh We Go*, an organization that weighs recreational vehicles (RV) and gives safety seminars, of 2,534 motor homes weighed, 69% exceeded one or more weight rating. Specifically, 34% of the vehicles weighed exceeded the tire load ratings, 41% exceeded the GVWR, and 54% exceeded a gross axle weight rating (GAWR).

In order to ensure that vehicles are provided with sufficient cargo-carrying capacity, this amendment changes the requirements governing how the gross vehicle weight rating is determined. Previously contained in subsection 6(8) of the general provisions, these requirements are now to be found in section 5.2, which has been added to the Regulations. As before, the GVWR must include the vehicle's unloaded vehicle mass, whose definition remains unchanged, and the mass of its occupants, the calculation of which is also the same. However, the term "rated cargo mass" has been replaced by "cargo-carrying capacity", which is newly defined in the Regulations. In the case of vehicles with living or sanitary accommodations, such as motor homes and recreational vehicles, this amendment also requires that the GVWR include the mass of the fresh water, hot water, and propane tanks filled to their maximum capacity. The mass of the full waste water tanks is excluded.

The term "cargo-carrying capacity" has been defined as the mass that is equal to or less than the result obtained by subtracting from the GVWR the sum of the following: the unloaded vehicle mass; the mass of the occupants; and in the case of vehicles with living or sanitary accommodations, the mass of the fresh water, hot water, and propane tanks filled to their maximum capacity, waste water tanks excluded. This amendment will ensure that the mass of the full fresh water, hot water, and propane tanks does not reduce a vehicle's cargo-carrying capacity.

In order to help prevent vehicle overloading, this amendment also requires that additional information be included on the compliance labels of motor homes, of recreational trailers, and of multipurpose passenger vehicles (MPV) and buses manufactured from a cutaway chassis. Subsection 6(8) now requires that the compliance label state the following in both official languages:

- the cargo-carrying capacity of the vehicle;
- the designated seating capacity, except in the case of a recreational trailer;
- for a motor home, the total mass of the occupants that can be accommodated; and
- in the case of a motor home or a recreational trailer, the mass of the fresh water, hot water, and waste water tanks when full, as well as a statement explaining that the cargo-carrying capacity was determined with the fresh water and hot water tanks full and the waste water tanks empty.

Le problème d'une capacité de chargement insuffisante se rencontrait le plus souvent dans le cas des autocaravanes, des fourgonnettes modifiées, des remorques de camping, des ambulances et des autobus scolaires. Par exemple, le PNBV d'une ambulance n'autorisait pas toujours l'ajout des accessoires, du matériel et des fournitures médicales nécessaires. Un véhicule récréatif devenait aussi surchargé avec la masse combinée de l'eau, des déchets, des aliments, des vêtements et du carburant pour le chauffage, la cuisine et l'éclairage. Selon *A'Weigh We Go*, un organisme qui pèse les véhicules récréatifs (VR) et qui offre des séminaires sur la sécurité, sur les 2 534 autocaravanes pesées, 69 % dépassaient un ou plusieurs poids nominaux. En particulier, 34 % des véhicules dépassaient la charge nominale indiquée sur les pneus, 41 % le PNBV et 54 % le poids nominal brut sur l'essieu (PNBE).

Pour s'assurer que les véhicules aient une capacité de chargement suffisante, la présente modification amende les exigences qui régissent la façon de calculer le poids nominal brut d'un véhicule. Ces exigences qui figuraient au préalable au paragraphe 6(8) des dispositions générales se retrouvent désormais à l'article 5.2 qui a été ajouté au Règlement. Comme avant, le PNBV doit comprendre la masse du véhicule sans charge, dont la définition reste inchangée, et la masse de ses occupants dont le calcul reste également le même. Toutefois, l'expression « masse nominale de la charge des marchandises » a été remplacée par l'expression « capacité de chargement » dont une nouvelle définition figure dans le Règlement. Dans le cas d'un véhicule équipé pour servir de logement ou muni d'installations sanitaires, comme les autocaravanes et les véhicules récréatifs, la présente modification exige que le PNBV inclut la masse des réservoirs d'eau douce, d'eau chaude et de propane remplis à pleine capacité. La masse des réservoirs d'eaux usées est exclue.

L'expression « capacité de chargement » a été définie comme la masse égale ou inférieure au résultat obtenu en soustrayant du poids nominal brut du véhicule la somme des éléments suivants : la masse du véhicule sans charge, la masse des occupants et, dans le cas d'un véhicule équipé pour servir de logement ou muni d'installations sanitaires, la masse de ses réservoirs d'eau douce, d'eau chaude et de propane remplis à pleine capacité, mais non des réservoirs d'eaux usées. Cette modification aura pour effet d'assurer que la masse des réservoirs d'eau douce, d'eau chaude et de propane remplis à pleine capacité ne réduise pas la capacité de chargement d'un véhicule.

Pour aider à prévenir la surcharge des véhicules, cette modification stipule également qu'il faut ajouter d'autres renseignements sur l'étiquette de conformité des autocaravanes, des remorques de camping ainsi que des véhicules de tourisme à usages multiples et des autobus fabriqués à partir d'un châssis tronqué. Le paragraphe 6(8) stipule désormais que l'étiquette de conformité doit porter les renseignements suivants, dans les deux langues officielles :

- la capacité de chargement du véhicule;
- le nombre désigné de places assises, sauf dans le cas des remorques de camping;
- dans le cas des autocaravanes, la masse totale des occupants qui peuvent y prendre place;
- dans le cas des autocaravanes et des remorques de camping, la masse des réservoirs d'eau douce, d'eau chaude et d'eaux usées remplis à pleine capacité, ainsi que la mention que la capacité de chargement indiquée est celle du véhicule lorsque les réservoirs d'eau douce et d'eau chaude sont pleins et que les réservoirs d'eaux usées sont vides.

Subsection 6(8.1) allows the above information to be displayed on a separate label "in a conspicuous or readily accessible location", which would include the inside of a cupboard or closet door. The above requirements also apply to altered motor homes, altered recreational trailers, and altered MPVs and buses manufactured from a cutaway chassis.

While the foregoing changes address the problem of insufficient cargo-carrying capacity, the intent of this amendment is also to set out the conditions under which a subsequent-stage manufacturer may increase the GAWRs and the GVWR of an altered vehicle or a vehicle completed from a chassis-cab. Section 8, which governs vehicles completed from a chassis-cab, and section 9, which applies to altered vehicles, have been changed to stipulate that the GAWRs and the GVWR set by the original manufacturer must be respected. However, in order to permit intermediate- and final-stage manufacturers to increase GAWRs and GVWRs, when necessary, sections 8 and 9 also specify that increases must be done in accordance with the original manufacturer's recommendations or that they must be within the load-carrying capacity of the vehicle's components when the altered or completed vehicle is loaded for its intended use. In the latter instance, the requirements of paragraph 5(1)(g) of the *Motor Vehicle Safety Act* are such that intermediate- and final-stage manufacturers will have to keep records corroborating that any increases to the GAWRs and GVWRs are in fact within the load-carrying capacity of the components of the altered or completed vehicle.

Two additional changes made by this amendment pertain specifically to motor homes. The number of seat belts installed in a motor home may be no less than the number of sleeping positions, and in the case of a motor home with a GVWR greater than 4 536 kg, it is permissible to base the designated seating capacity on the number of sleeping positions.

This amendment also changes the definition of "vehicle capacity mass" to refer to "cargo-carrying capacity" rather than to "rated cargo mass". In addition, definitions for "cutaway chassis" and "recreational trailer" have been added to the Regulations.

#### **Changes Made to the Proposal Published in the *Canada Gazette Part I***

Several important changes were made to the proposal that was published in the *Canada Gazette Part I* on October 28, 1995. The proposal redefined the term "unloaded vehicle mass" to stipulate that a vehicle's mass must include all the equipment necessary to carry out its intended function. In addition, the proposed definition required, in the case of a vehicle with living or sanitary accommodations, that the mass of the full fresh water, hot water, and propane tanks, but not the mass of the full waste water tanks, be included in the unloaded vehicle mass. In this amendment, the definition of "unloaded vehicle mass" has not been changed; instead, the way in which the GVWR is determined and the definition of "cargo-carrying capacity" have been amended. The mass of the full fresh water, hot water, and propane tanks must be included in the calculation of the GVWR and excluded from the cargo-carrying capacity.

Le paragraphe 6(8.1) stipule que les renseignements ci-dessus peuvent figurer sur une étiquette distincte « apposée sur le véhicule à côté de l'étiquette de conformité ou à un endroit bien en vue ou d'accès facile », ce qui peut être l'intérieur d'une armoire ou de la porte d'un placard. Ces mêmes exigences s'appliquent aux autocaravanes modifiées, aux remorques de camping modifiées ainsi qu'aux véhicules de tourisme à usages multiples et aux autobus modifiés et fabriqués à partir d'un châssis tronqué.

Alors que les changements mentionnés plus haut règlent le problème d'une capacité de chargement insuffisante, le but de cette modification est aussi d'établir les critères selon lesquels les fabricants des étapes ultérieures sont autorisés à augmenter le PNBE et le PNBV d'un véhicule modifié ou construit sur un châssis-cabine. L'article 8 qui régit les véhicules construits sur un châssis-cabine et l'article 9 qui s'applique aux véhicules modifiés ont été amendés et stipulent désormais que le PNBE et le PNBV établis par le fabricant initial doivent être respectés. Toutefois, pour permettre aux fabricants à l'étape intermédiaire et à l'étape finale d'augmenter au besoin le PNBE et le PNBV, les articles 8 et 9 stipulent également que, lorsqu'ils sont augmentés, ils doivent l'être conformément aux recommandations du fabricant initial ou ne pas dépasser les limites du poids en charge des pièces du véhicule modifié ou du véhicule complet lorsqu'il est chargé pour l'usage auquel il est destiné. Dans ce dernier cas, les dispositions de l'alinéa 5(1)(g) de la *Loi sur la sécurité automobile* exigent que les fabricants intermédiaires et finaux tiennent des dossiers confirmant que l'augmentation ne dépasse pas les limites du poids en charge des pièces du véhicule modifié ou du véhicule complet.

Deux autres changements résultant de cette modification ont trait expressément aux autocaravanes. Le nombre désigné de places assises équipées d'une ceinture de sécurité ne doit pas être inférieur à celui des places couchées, et dans le cas d'une autocaravane dont le PNBV est supérieur à 4 536 kg, il est permis d'établir le nombre désigné de places assises en fonction du nombre de places couchées.

Cette modification a également pour effet de changer la définition de « charge maximale du véhicule » qui désigne la « capacité de chargement » plutôt que la « masse nominale de la charge des marchandises ». En outre, les définitions de « châssis tronqué » et de « remorque de camping » ont été ajoutées au Règlement.

#### **Changements apportés à la proposition publiée dans la *Gazette du Canada Partie I***

Plusieurs changements importants ont été apportés à la proposition qui a été publiée dans la *Gazette du Canada Partie I* le 28 octobre 1995. Dans la proposition, l'expression « masse du véhicule sans charge » avait été redéfinie pour stipuler que la masse d'un véhicule devait englober tout l'équipement nécessaire pour remplir la fonction à laquelle il était destiné. De plus, la définition proposée stipulait dans le cas d'un véhicule équipé pour servir de logement ou muni d'installations sanitaires que la masse des réservoirs d'eau douce, d'eau chaude et de propane remplis à pleine capacité, mais non des réservoirs d'eaux usées remplis à pleine capacité, devait être incluse dans la masse du véhicule sans charge. Dans la présente modification, la définition de « masse du véhicule sans charge » n'a pas été modifiée; en revanche, on a modifié la façon de calculer le PNBV ainsi que la définition de « capacité de chargement ». La masse des réservoirs d'eau douce, d'eau chaude et de propane remplis à pleine capacité doit être comprise dans le calcul du poids nominal brut du véhicule mais exclue de la capacité de chargement.

The applicability of the requirements governing the additional information to be provided on the compliance label was also changed. In the proposal, subsection 6(8) applied to vans and MPVs "altered by a person other than the manufacturer who completed the main assembly of the vehicle" and to all vehicles manufactured from a cutaway chassis. Subsection 6(8) has been amended to apply only to MPVs and buses manufactured from a cutaway chassis, thereby excluding trucks manufactured from a cutaway chassis. In order to clarify that altered motor homes and recreational trailers, as well as altered MPVs and buses manufactured from a cutaway chassis were also subject to the requirement to include additional information on the label, subparagraph 9(1)(c)(vi) was added to the Regulations.

Changes were also made with respect to the provisions governing the GAWRs and the GVWR of altered vehicles and vehicles completed from chassis-cabs. Paragraphs 8(1)(a.1) and 9(1)(a.1) now permit subsequent-stage manufacturers to increase the weight ratings of these vehicles, provided either that the ratings are increased in accordance with the original manufacturer's written recommendations or that the increase is within the load-carrying capacity of the vehicle's components when the altered or completed vehicle is loaded for its intended use. The initial proposal did not permit the GAWRs and the GVWR of an altered vehicle or a vehicle completed from a chassis-cab to be changed under any circumstances.

The definition of "designated seating capacity" was amended to allow manufacturers, if they so choose, to base the designated seating capacity on the number of sleeping positions, rather than the number of seating positions, in motor homes with a GVWR greater than 4 536 kg. Since the definition of "unloaded vehicle mass" was not changed, the term "unloaded vehicle weight" has not been replaced, as was originally proposed.

### **Implementation**

This amendment is effective on April 1, 1999.

### **Alternatives**

Until now, the Department of Transport has relied on voluntary action by the automotive industry to address the problem of vehicle overloading; this approach has not been effective. The requirements of this amendment do not harmonize with those of the United States; however, the Department believes it is necessary to make this amendment in order to reduce the incidence of vehicle overloading. An alternative approach to changing how the GVWR is determined and to specifying the conditions under which GAWRs and GVWRs may be increased would be to introduce requirements governing the loading of specific components, such as the frame, bearings, engine, drive train, and steering system.

### **Benefits and Costs**

In some instances, the restrictions introduced by this amendment on how GAWRs and GVWRs may be increased may require that some vehicles be built on heavier chassis. Since the cost of a heavier chassis is about the same as that of purchasing and upgrading the load-bearing capacity of a lighter one, the new requirements are not expected to increase the cost of altered

L'applicabilité des exigences régissant les renseignements supplémentaires à ajouter à l'étiquette de conformité a également été modifiée. Dans la proposition, le paragraphe 6(8) s'appliquait aux fourgonnettes et aux véhicules de tourisme à usages multiples « modifiés par une personne autre que le fabricant qui a procédé à l'assemblage principal du véhicule » de même qu'à tous les véhicules fabriqués à partir d'un châssis tronqué. Le paragraphe 6(8) a été modifié pour ne s'appliquer qu'aux véhicules de tourisme à usages multiples et aux autobus fabriqués à partir d'un châssis tronqué, ce qui exclut donc les camions fabriqués à partir de ce même type de châssis. Pour préciser clairement que l'exigence d'ajouter des renseignements complémentaires sur l'étiquette s'applique aux autocaravanes et aux remorques de camping modifiées ainsi qu'aux véhicules de tourisme à usages multiples et aux autobus modifiés et fabriqués à partir d'un châssis tronqué, on a ajouté le sous-alinéa 9(1)(c)(vi) au Règlement.

Des changements ont également été apportés aux dispositions régissant le PNBE et le PNBV des véhicules modifiés et des véhicules construits sur un châssis-cabine. Les alinéas 8(1)(a.1) et 9(1)(a.1) autorisent désormais les fabricants des étapes ultérieures à augmenter les poids nominaux de ces véhicules, sous réserve que ces poids nominaux soient augmentés conformément aux recommandations écrites du fabricant initial, ou que l'augmentation se situe dans les limites du poids en charge des pièces du véhicule modifié ou du véhicule complet lorsqu'il est chargé pour l'usage auquel il est destiné. La proposition originale ne permettait en aucun cas de modifier le PNBE et le PNBV d'un véhicule modifié ou d'un véhicule construit sur un châssis-cabine.

La définition du « nombre désigné de places assises » a été modifiée pour permettre aux fabricants, s'ils le désirent, d'établir le nombre désigné de places assises en fonction du nombre de places couchées, plutôt que du nombre de places assises, dans les autocaravanes dont le PNBV est supérieur à 4 536 kg. Étant donné que la définition de « masse du véhicule sans charge » n'a pas été modifiée, l'expression « poids du véhicule sans charge » n'a pas été remplacée, comme on le proposait à l'origine.

### **Entrée en vigueur**

Cette modification entre en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1999.

### **Solutions envisagées**

Jusqu'à présent, le ministère des Transports s'est fié aux mesures volontaires prises par l'industrie automobile pour régler le problème de la surcharge des véhicules, approche qui s'est avérée insatisfaisante. Les exigences imposées par cette modification ne s'harmonisent pas avec celles des États-Unis. Toutefois, le Ministère est d'avis qu'une modification est nécessaire pour réduire la surcharge des véhicules. Un autre moyen permettant de modifier la façon dont le PNBV est calculé et stipulant les conditions selon lesquelles le PNBE et le PNBV peuvent être augmentés serait l'adoption de dispositions régissant la charge d'éléments particuliers, comme le châssis, les roulements, le moteur et les organes de transmission et de direction.

### **Avantages et coûts**

Dans certains cas, les restrictions imposées par la présente modification sur la façon d'augmenter le PNBE et le PNBV peuvent nécessiter la fabrication de certains véhicules sur des châssis plus lourds. Étant donné que le coût d'un châssis plus lourd est à peu près le même que le coût d'achat et d'augmentation de la capacité de chargement d'un châssis plus léger, ces nouvelles

vehicles or vehicles built in multiple stages. However, it may affect the ride of some motor homes since heavier chassis have stiffer suspensions.

The cost of some altered vehicles and some vehicles built in multiple stages may be increased by this amendment because it will require greater cooperation between the original manufacturer and the component and subsequent-stage manufacturers. The necessity for subsequent-stage manufacturers to keep component and engineering records that justify their increases in weight ratings may also add to the cost of these vehicles. However, according to information provided by the Canadian Transportation Equipment Association as part of its comments, about 10% of heavy-duty class 6, 7, and 8 chassis require a change in GAWR and GVWR in order to accommodate the user's needs, which represents a small proportion of the work done by the vehicle altering and finishing industry. This amendment will also increase auditing costs for the Department because it adds a requirement for records related to increases in GAWRs and GVWRs to be maintained by subsequent-stage manufacturers.

Requiring that vehicles be clearly labelled with their cargo-carrying capacity will encourage manufacturers to provide sufficient capacity and allow purchasers to make informed choices, which is expected to reduce the incidence of overloading. The cost of enlarging the existing label or adding a new one is expected to be small.

Because vehicle overloading is a serious safety hazard that can cause poor handling, brake inefficiencies, and the premature wear of suspension and steering components, the Department of Transport concluded that the costs associated with this amendment are justified, and it expects that the new requirements will improve motor vehicle safety.

### **Consultation**

The Department published its intention to make this amendment in the *Canada Gazette* Part I on October 28, 1995. Before pre-publication, the Department consulted with manufacturers through their regular meetings, and it requested comments on the proposed initiative. In response to pre-publication, the Department received comments from the Canadian Transportation Equipment Association; Chrysler Canada Ltd.; General Motors of Canada Limited; Lehman Trikes, Inc.; the Ministry of Transportation and Highways of British Columbia; the Motor Vehicle Manufacturers' Association, now known as the Canadian Vehicle Manufacturers' Association; and Saskatchewan Government Insurance. Although not in direct response to pre-publication, Winnebago Industries also contacted the Department about several issues of concern.

All the commenters supported the intent of this initiative, which is to prevent vehicle overloading; however, several had strong objections to the proposed changes to the definition of the term "unloaded vehicle mass" and to the proposed restriction on exceeding the GAWRs and the GVWR specified by the original manufacturer. After the close of the comment period, the Department received additional letters from the Canadian Transportation Equipment Association (CTEA) and Chrysler Canada reiterating their objections. The Engineering Committee of the Motor

exigences ne devraient pas majorer le coût des véhicules modifiés ou des véhicules construits par étapes. Cela risque toutefois d'affecter la conduite de certaines autocaravanes car les châssis plus lourds ont des suspensions plus rigides.

La présente modification risque de majorer le coût de certains véhicules modifiés de même que de certains véhicules construits par étapes, car elle nécessitera une plus grande coopération entre le fabricant initial et les fabricants de pièces et ceux des étapes ultérieures. L'obligation qui incombera aux fabricants des étapes ultérieures de tenir des dossiers des pièces et des dossiers techniques justifiant leur augmentation des poids nominaux risque également de majorer le coût de ces véhicules. Toutefois, selon l'Association d'équipement de transport canadienne, près de 10 % des châssis lourds de classe 6, 7 et 8 requièrent un changement du PNBE et du PNBV pour satisfaire aux besoins des utilisateurs, ce qui représente une infime partie des travaux réalisés par le secteur de modification et de finition de ce type de véhicule. La présente modification aura également pour effet de majorer les coûts de vérification pour le Ministère car elle l'obligera à tenir des dossiers au sujet des augmentations du PNBE et du PNBV par les fabricants des étapes ultérieures.

L'obligation d'indiquer la capacité de chargement sur une étiquette apposée sur le véhicule incitera les fabricants à offrir une capacité suffisante et permettra aux acheteurs de faire des choix avisés, ce qui devrait réduire les risques de surcharge. Les coûts d'agrandissement de l'étiquette existante ou d'ajout d'une nouvelle étiquette devraient être assez minimales.

Étant donné que la surcharge d'un véhicule présente de sérieux risques pour la sécurité en raison d'une mauvaise tenue de route, du manque d'efficacité des freins et de l'usure prématurée de la suspension et des organes de direction, le ministère des Transports en conclut que les coûts liés à cette modification sont justifiés, et il s'attend à ce que les nouvelles exigences améliorent la sécurité des véhicules automobiles.

### **Consultations**

Le Ministère a publié son intention d'apporter cette modification dans la *Gazette du Canada* Partie I du 28 octobre 1995. Avant la publication du préavis, le Ministère a discuté avec les fabricants dans le cadre de réunions régulières, et il leur a demandé leur avis au sujet du projet de modification. En réponse à la publication préalable de cette modification, le Ministère a reçu des commentaires de l'Association d'équipement de transport canadienne, de Chrysler Canada Ltée, de General Motors du Canada Limitée, de Lehman Trikes, Inc., du *Ministry of Transportation and Highways* de la Colombie-Britannique, de l'Association des fabricants de véhicules à moteur qui est aujourd'hui connue sous l'appellation d'Association canadienne des constructeurs de véhicules, et de la *Saskatchewan Government Insurance Office*. Bien que son intervention ne soit pas directement liée au préavis en question, la société Winnebago Industries a également contacté le Ministère à propos de plusieurs sujets de préoccupation.

Tous les intervenants qui ont formulé des commentaires appuyaient les buts visés par le projet de modification, lequel est d'empêcher la surcharge des véhicules; toutefois, plusieurs s'objectaient fortement au projet de modifier la définition de l'expression « masse du véhicule sans charge » et à celui de limiter le dépassement du PNBE et du PNBV prescrits par le fabricant initial. Après la clôture de la période de commentaires, le Ministère a reçu d'autres lettres de l'Association d'équipement de transport canadienne et de Chrysler Canada Ltée, pour réitérer

Vehicle Manufacturers' Association also submitted two position papers in October 1996.

In January 1996, the CTEA formally requested a meeting with the Department to discuss the concerns of its members. This meeting and numerous others took place over the course of 1996. By early 1997, it was agreed that the definition of "unloaded vehicle mass" would remain the same and that the calculation for determining the gross vehicle weight rating and the definition of "cargo-carrying capacity" would be changed instead. In addition, the requirements governing GAWRs and the GVWR were relaxed to permit their increase, as long as it was done in the manner recommended by the original manufacturer.

In March 1997, the Department prepared this amendment for publication in the *Canada Gazette Part II*. However, at a meeting held in April with the Canadian Vehicle Manufacturers' Association (CVMA) to discuss its persistent concerns about the restrictions that were about to be imposed on increases to GAWRs and GVWRs, the original equipment manufacturers informed the Department that they would not provide subsequent-stage manufacturers with the technical advice they required in order to increase GAWRs or GVWRs. As a result, the Department was obliged to withdraw this amendment and redraft the requirements governing increases to the GAWRs and GVWRs of altered vehicles and vehicles built in multiple stages.

In early June, the Department sent a letter to members of the automotive industry requesting their comments on new proposed requirements, which were substantially the same as those contained here. Comments were received from the Canadian Recreational Vehicle Association, the CTEA, Ford, and the National Truck Equipment Association. The commenters agreed with the proposed requirements; the CTEA and Ford also suggested minor wording changes, which are outlined below.

#### **Comments Received in Response to the Published Proposal**

The Canadian Transportation Equipment Association stated that its members agreed it was important to safety that the GAWRs and the GVWR of the original manufacturer be respected. However, it objected to the statement made in the Regulatory Impact Analysis Statement that the manufacturer of the original vehicle was best placed to determine the overall load a vehicle could handle. The CTEA explained that technical information relating to component load rating and capacities was available through an informal network which supplied specifications, even when they were confidential, in order to evaluate the suitability of a chassis to a particular application. According to a survey of the CTEA's members, chassis-cab manufacturers sometimes make agreements with original equipment manufacturers to increase GAWRs and GVWRs. The CTEA also maintained that preventing intermediate- and final-stage manufacturers from exceeding the GAWRs and the GVWR set by the original manufacturer would increase testing costs, which could in turn restrict the manufacture of special application vehicles and eliminate a sector of the automotive industry.

One purpose of this amendment is to formalize the consulting process, where it exists, and to ensure that consultation takes

leur désaccord. Le comité technique de l'Association des fabricants de véhicules à moteur a également présenté deux mémoires en octobre 1996.

En janvier 1996, l'AETC a officiellement demandé une réunion avec le Ministère pour discuter des préoccupations de ses membres. Cette réunion et de nombreuses autres ont eu lieu au cours de l'année 1996. Au début de 1997, on s'est entendu pour que la définition de « masse du véhicule sans charge » reste la même et pour que l'on modifie en revanche le calcul du poids nominal brut du véhicule et la définition de « capacité de chargement ». En outre, les dispositions régissant le PNBE et le PNBV ont été assouplies pour autoriser leur augmentation, sous réserve que cela se fasse conformément aux recommandations du fabricant initial.

En mars 1997, le Ministère a préparé la présente modification pour la publier dans la *Gazette du Canada Partie II*. Toutefois, à une réunion qui a eu lieu au mois d'avril avec l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV) en vue de discuter de ses préoccupations persistantes sur les limites que l'on s'appropriait à imposer aux augmentations du PNBE et du PNBV, les fabricants initiaux ont avisé le Ministère qu'ils ne fourniraient pas aux fabricants des étapes ultérieures les conseils techniques dont ils pourraient avoir besoin pour accroître le PNBE ou le PNBV. En conséquence, le Ministère a été contraint de retirer cette modification et de revoir les dispositions régissant l'augmentation du PNBE et du PNBV des véhicules modifiés et des véhicules construits par étapes.

Au début de juin, le Ministère a adressé une lettre aux membres de l'industrie automobile pour solliciter leurs commentaires sur les nouvelles exigences proposées, qui sont essentiellement les mêmes que celles contenues dans les présentes. Le Ministère a reçu des commentaires de l'Association canadienne des véhicules récréatifs, de l'AETC, de Ford et de la *National Truck Equipment Association*. Ces intervenants ont approuvé les exigences proposées; l'AETC et Ford ont également suggéré quelques modifications mineures au libellé qui sont précisées ci-après.

#### **Commentaires reçus en réponse au projet de modification publié**

L'Association d'équipement de transport canadienne a affirmé que ses membres reconnaissent l'importance pour la sécurité du respect des PNBE et PNBV du fabricant initial. Elle s'est opposée toutefois à l'énoncé du Résumé de l'étude d'impact de la réglementation selon lequel le fabricant du véhicule initial est le mieux placé pour déterminer la capacité de chargement globale d'un véhicule. L'AETC a fait observer que les renseignements techniques concernant les charges nominales et les capacités de chargement des éléments pouvaient être obtenus par l'intermédiaire d'un réseau non officiel qui fournit des spécifications, même lorsque celles-ci sont confidentielles, pour déterminer si un châssis convient à un usage donné. D'après un sondage réalisé auprès des membres de l'AETC, les fabricants de châssis-cabines concluent parfois des ententes avec les fabricants initiaux pour accroître les PNBE et PNBV. L'AETC soutient également que le fait d'empêcher les fabricants à l'étape intermédiaire et à l'étape finale de dépasser les PNBE et PNBV fixés par le fabricant initial risque d'accroître les coûts des essais, ce qui à son tour limitera la fabrication de véhicules à usage spécial et entraînera la disparition d'un segment de l'industrie automobile.

L'un des buts de cette modification est d'officialiser le processus de consultation déjà en place et de faire en sorte qu'il soit

place in every instance. In response to the CTEA's comments, paragraphs 8(1)(a.1) and 9(1)(a.1) were amended to clarify that the GAWRs and the GVWR of a vehicle could be increased by the intermediate- or final-stage manufacturer, if the increase was carried out in the manner recommended by the original manufacturer. The manner in which the upgrade could be done was to be set out in the original manufacturer's body builders manual or worked out on a case-by-case basis between the original and subsequent-stage manufacturers.

The CTEA also defended the practice of upgrading the load-carrying capacity of a vehicle by adding an axle, and it suggested that Canada adopt the U.S. approach of allowing vehicle alterers to recertify vehicles, modifying weight ratings if necessary, based on engineering analysis and previous experience carrying out similar alterations. The Department of Transport believes that it is of the utmost importance that the load-bearing limit of each individual component be respected and that to go beyond these limits creates a potentially serious safety hazard. Therefore, it preferred the approach of allowing the GAWRs and the GVWR of a vehicle to be increased only in accordance with the original manufacturer's instructions.

In its comments, the CTEA requested that the Department undertake a process similar to that being conducted in the U.S. As part of a reevaluation of its entire certification system for vehicles built in multiple stages, the National Highway Traffic Safety Administration is assessing the possibility of establishing guidelines for the after-market conversion of work-related vehicles. The CTEA indicated it would be pleased to work in conjunction with the Department to develop similar guidelines for the Canadian industry. The CTEA also reiterated its previously stated intention to form a Chassis Manufacturers' Engineering Advisory Committee to represent the interests of its members. The Department encourages the formation of such a committee and would be pleased to participate in reviewing the Canadian system for certifying vehicles built in multiple stages.

In its written comments and in a meeting with the Department, the CTEA expressed its belief that "the original intent of this amendment was to deal with the situation in the RV industry" and that the amendment's scope was later expanded to include the entire commercial vehicle manufacturing sector. It was never the Department's intention to restrict the applicability of this amendment to recreational vehicles. The CTEA also urged the Department not to subject the commercial vehicle manufacturing sector to the requirements of this amendment. Since overloading is a problem that can occur with all altered vehicles and all vehicles built in multiple stages, this request was not granted.

At the meeting mentioned above, the CTEA expressed concern that the requirement to affix a label displaying the vehicle's cargo-carrying capacity could make the original manufacturer liable for alterations carried out by a subsequent-stage manufacturer. In response to this concern, subparagraph 9(1)(c)(vi) has been added. It stipulates that alterers must provide the same information on the compliance label as original manufacturers. In other words, if the cargo-carrying capacity of a vehicle is reduced as a result of alterations carried out by a subsequent-stage manufacturer, the new capacity must be indicated on the label. The CTEA also mentioned that, in its opinion, trucks should be excluded from this requirement. In response, the wording of the

utilisé dans chaque cas. En réponse aux commentaires de l'AETC, le libellé des alinéas 8(1)(a.1) et 9(1)(a.1) a été modifié pour indiquer clairement que le PNBE et le PNBV d'un véhicule peuvent être augmentés par le fabricant à l'étape intermédiaire ou à l'étape finale, pourvu que celui-ci procède selon les recommandations du fabricant initial. La façon de procéder doit être indiquée dans le manuel de construction de la carrosserie du fabricant initial ou déterminée de manière individuelle entre le fabricant initial et les fabricants des étapes ultérieures.

L'AETC a également défendu la pratique qui consiste à augmenter la capacité de chargement d'un véhicule par l'ajout d'un essieu et a proposé que le Canada suive l'exemple des États-Unis qui permettent aux modificateurs de véhicules de certifier à nouveau les véhicules et de modifier les poids nominaux au besoin, en se fondant sur des analyses techniques et des expériences antérieures de modifications comparables. Le ministère des Transports croit pour sa part qu'il est de la plus haute importance que la limite de chargement de chaque élément soit respectée, car le dépassement de ces limites crée de sérieux risques pour la sécurité. C'est pourquoi il préfère autoriser l'augmentation du PNBE et du PNBV d'un véhicule, à la condition que cela se fasse conformément aux recommandations du fabricant initial.

Dans ses commentaires, l'AETC a demandé au Ministère d'entreprendre un processus comparable à celui qui a été amorcé aux États-Unis. Dans le cadre d'une réévaluation de tout son système de certification des véhicules construits par étapes, la *National Highway Traffic Safety Administration* étudie la possibilité d'adopter des lignes directrices relativement à la conversion en rattrapage de véhicules destinés au travail. L'AETC a déclaré qu'elle serait heureuse de collaborer avec le Ministère à l'élaboration de lignes directrices de même nature s'appliquant à l'industrie canadienne. L'AETC a également réitéré son intention de mettre sur pied un comité consultatif technique des fabricants de châssis qui défendrait les intérêts de ses membres. Le Ministère encourage la formation d'un tel comité et serait heureux de participer à l'examen du système canadien de certification des véhicules construits par étapes.

Dans ses commentaires écrits et lors d'une réunion avec le Ministère, l'AETC s'est dite convaincue que l'objectif original de cette modification était de régler les problèmes de l'industrie des VR et que la portée de la modification avait été élargie par la suite à l'ensemble du secteur de la fabrication des véhicules commerciaux. Il n'a jamais été dans les intentions du Ministère de limiter l'applicabilité de cette modification aux véhicules récréatifs. L'AETC a également prié le Ministère de ne pas assujettir le secteur de la fabrication des véhicules commerciaux aux exigences de cette modification. Étant donné que la surcharge est un problème qui peut affecter tous les véhicules modifiés et tous les véhicules construits par étapes, le Ministère n'a pas accédé à cette demande.

Lors de la réunion mentionnée plus haut, l'AETC a dit craindre que l'obligation d'apposer une étiquette affichant la capacité de charge d'un véhicule risque de rendre le fabricant initial responsable des modifications apportées par les fabricants des étapes ultérieures. C'est pour répondre à cette préoccupation qu'on a ajouté le sous-alinéa 9(1)(c)(vi). Celui-ci stipule que les modificateurs doivent fournir sur l'étiquette de conformité les mêmes renseignements que le fabricant initial. En d'autres termes, si la capacité de chargement d'un véhicule est réduite en raison des modifications qui y ont été apportées par un fabricant des étapes ultérieures, la nouvelle capacité doit être indiquée sur l'étiquette. L'AETC a également fait savoir, qu'à son avis, les camions



applicability of subsection of 6(8) was changed to exclude trucks manufactured from a cutaway chassis.

Chrysler and the Motor Vehicle Manufacturers' Association both supported the objective of this amendment; however, they were very concerned that the proposed definition of "unloaded vehicle mass" would change the application of several sections of the *Motor Vehicle Safety Regulations* and referenced *Motor Vehicle Safety Test Methods*. They strongly objected to the phrase "equipment necessary to carry out its intended function", contained in the definition, and pointed out that the inclusion of the mass of the full fresh water, hot water, and propane tanks could require the unnecessary testing of vehicles whose GAWRs and GVWRs were well within those specified by the original manufacturer. As a result of these comments, the Department decided not to change the definition of "unloaded vehicle mass" and to require that the mass of the full fresh water, hot water, and propane tanks be accounted for in the determination of the GVWR. The Department would like to reiterate its position that the term "unloaded vehicle mass" means the mass of the vehicle as completed by the manufacturer and that it excludes only the mass of cargo and occupants.

General Motors of Canada also commented on the proposed definition of "unloaded vehicle mass" and requested that the word "permanent" be added before "equipment" to emphasize that only the equipment that is necessary to perform a vehicle's intended function, and not its cargo, must be included in a vehicle's unloaded vehicle mass. Since the definition of "unloaded vehicle mass" has not been changed, this comment no longer applies.

Winnebago Industries pointed out that it was preferable to base the estimated mass of occupants on the number of people who can sleep in a motor home rather than on the number of belted positions. Winnebago explained that it usually provides more occupant restraints than sleeping positions in its motor homes in order to give users a choice of seating positions when travelling and to allow extra passengers to be transported when the vehicle is not fully loaded. In response to Winnebago's comments, the definition "designated seating capacity", as it applies to motor homes with a GVWR greater than 4 536 kg, was changed to permit the designated seating capacity to be based on the number of sleeping positions, if the manufacturer so chooses.

Lehman Trikes, Inc., requested that motorcycles altered from a two-wheel to a three-wheel configuration be exempted from having to comply with the requirements of this amendment. This type of alteration involves adapting an automotive rear axle and wheels to a two-wheel motorcycle, thereby adding a heavier frame and suspension and larger brakes, wheels, and tires. These alterations, which are not carried out in consultation with the original manufacturer, cause the GVWR established by the original manufacturer to be exceeded.

Motorcycles subject to section 9 were not identified as a safety hazard with regard to overloading; consequently, motorcycles altered from a two-wheel to a three-wheel configuration were to be exempted from the requirements of paragraph 9(1)(a.1) in the final amendment. With the drafting of the new requirements that

devraient être dispensés de cette exigence. C'est pourquoi le libellé sur l'applicabilité du paragraphe 6(8) a été modifié pour en exclure les camions fabriqués à partir d'un châssis tronqué.

Chrysler et l'Association des fabricants de véhicules à moteur ont tous deux appuyé l'objectif de cette modification; mais elles craignaient que la définition proposée de « masse du véhicule sans charge » ne change l'application de plusieurs articles du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* et des *Méthodes d'essai sur la sécurité des véhicules automobiles* qui y font référence. Elles se sont fortement opposées à la phrase « équipement nécessaire pour remplir la fonction pour laquelle il est destiné » que renferme la définition et ont fait observer que l'inclusion de la masse des réservoirs d'eau douce, d'eau chaude et de propane remplis à pleine capacité risquait d'obliger la mise à l'essai inutile des véhicules dont les PNBE et PNBV sont largement inférieurs aux limites des masses prescrites par le fabricant initial. Suite à ces commentaires, le Ministère a décidé de ne pas modifier la définition de « masse du véhicule sans charge » et d'exiger que la masse des réservoirs d'eau douce, d'eau chaude et de propane remplis à pleine capacité figure dans le calcul du PNBV. Le Ministère aimerait réaffirmer sa position comme quoi l'expression « masse du véhicule sans charge » désigne la masse du véhicule tel qu'achevé par le fabricant et qu'elle n'exclut que la masse des charges et des occupants.

General Motors du Canada a également formulé des remarques sur le projet de définition de « masse du véhicule sans charge » et demandé que l'on ajoute le mot « permanent » après « équipement » pour bien souligner que seul l'équipement nécessaire pour remplir la fonction à laquelle le véhicule est destiné, et non pas sa charge, doit être inclus dans la masse du véhicule sans charge. Puisque la définition de « masse du véhicule sans charge » n'a pas été modifiée, ce commentaire n'a plus sa raison d'être.

Winnebago a souligné qu'il serait préférable de baser la masse estimée des occupants sur le nombre de personnes pouvant coucher dans une autocaravane plutôt que sur le nombre de places munies d'une ceinture de sécurité. Winnebago a expliqué qu'elle fournissait habituellement plus de ceintures de sécurité que de places couchées dans ses autocaravanes afin d'offrir aux utilisateurs un choix de places assises et de permettre le transport de passagers supplémentaires lorsque le véhicule n'est pas entièrement chargé. En réponse aux commentaires de Winnebago, la définition de « nombre désigné de places assises » en ce qui a trait aux autocaravanes dont le PNBV est supérieur à 4 536 kg a été modifiée pour permettre que le nombre désigné de places assises soit déterminé en fonction du nombre de places couchées, si le fabricant le désire.

Lehman Trikes, Inc. a demandé que les motocyclettes à deux roues dont la configuration a été modifiée pour les transformer en motocyclettes à trois roues soient dispensées de l'obligation de se conformer aux exigences établies par cette nouvelle disposition. Ce type de modification consiste à ajouter un essieu arrière et des roues à une motocyclette à deux roues, donc à accroître le poids de la suspension et du cadre ainsi que la taille des freins, des roues et des pneus. Ces modifications, qui ne sont pas effectuées en consultation avec le fabricant initial, entraînent le dépassement du PNBV établi par le fabricant initial.

Les motocyclettes assujetties à l'article 9 n'ont pas été considérées comme un danger pour la sécurité en ce qui a trait à la surcharge; par conséquent, les motocyclettes, dont la configuration a été modifiée pour les transformer en motocyclettes à trois roues, devaient être exemptées des dispositions de l'alinéa 9(1)a.1) de la

permit increases to GAWRs and GVWRs, it is no longer necessary to exempt motorcycles altered from a two-wheel to a three-wheel configuration. Accordingly, the manufacturers of these vehicles will be required to maintain records demonstrating that their increases to GAWRs and GVWRs are within the load-carrying of the altered motorcycle's components when it is loaded for its intended use.

The Province of British Columbia requested that the Department make the requirements of this amendment applicable to public passenger buses and tow trucks. If built in multiple stages or altered from another vehicle, buses and tow trucks are subject to the requirements governing increases to GAWRs and GVWRs. However, only low-capacity buses manufactured from a cutaway chassis are subject to the requirement for a label displaying the cargo-carrying capacity. According to the Department's review, large buses built on chassis without cabs are not usually prone to overloading due to cargo and are, therefore, not subject to the new labelling requirements. Tow trucks were not considered in our review. If accident statistics reveal that public passenger buses and tow trucks are a safety hazard because of overloading, consideration will be given to extending the requirements of this amendment to these vehicles.

#### **Comments Received in Response to the Department's Letter of June 1997**

In its letter to members of the automotive industry, the Department suggested that the following replace the provision that was to be added to section 8, entitled "Vehicle Completed from Chassis-cab", of the *Motor Vehicle Safety Regulations*. Essentially the same requirements were proposed for section 9, which pertains to altered vehicles. The suggested provision for section 8 specified that a company completing a vehicle from a chassis-cab must:

- (a.1) respect the gross axle weight ratings and gross vehicle weight rating of the vehicle recommended by the original manufacturer or, where the company increases the ratings, ensure that they are
  - (i) increased in accordance with the original manufacturer's recommendations, or
  - (ii) within the load-carrying capacity of the vehicle's components when the vehicle is loaded for its intended use as completed;

The Canadian Recreational Vehicle Association supported the proposed changes, as did the National Truck Equipment Association, which said it believed that "these changes would make it possible for multi-stage vehicle manufacturers to safely increase gross vehicle and axle ratings when necessary". Ford was in general agreement with the new requirements, but suggested the following changes (indicated in italics) to the wording of subparagraphs (a.1)(i) and (ii):

- (i) increased in accordance with the original *equipment* manufacturer's *written* recommendations, or
- (ii) within the load-carrying capacity of *all* the vehicle's components, *as concurred with or in accordance with instructions published by the original equipment manufacturer*, when the vehicle is loaded for its intended use as completed;

modification finale. Compte tenu du libellé des nouvelles dispositions qui autorisent l'augmentation du PNBE et du PNBV, il n'est plus nécessaire d'exempter les motocyclettes dont la configuration a été modifiée pour les transformer en motocyclettes à trois roues. C'est pourquoi les fabricants de ces véhicules devront tenir des dossiers démontrant que leur augmentation du PNBE et du PNBV se situe dans les limites de la capacité de charge des éléments de la motocyclette modifiée chargée pour remplir la fonction à laquelle elle est destinée.

La Colombie-Britannique a demandé que la portée de la modification soit élargie pour englober les autobus-voyageurs publics et les dépanneuses. S'ils sont construits par étapes ou modifiés à partir d'un autre véhicule, les autobus et les dépanneuses sont assujettis aux exigences régissant l'augmentation du PNBE et du PNBV. Toutefois, seuls les autobus à faible capacité fabriqués à partir d'un châssis tronqué sont assujettis à l'obligation d'afficher la capacité de chargement sur une étiquette. Selon l'étude réalisée par le Ministère, les gros autobus construits sur un châssis sans cabine ne sont généralement pas susceptibles d'être surchargés, ce qui explique qu'ils ne soient pas assujettis aux nouvelles obligations en matière d'étiquetage. Les dépanneuses n'ont pas été prises en considération dans le cadre de notre étude. Si les statistiques sur les accidents révèlent que les autobus-voyageurs publics et les dépanneuses présentent un risque pour la sécurité lié à une surcharge, on envisagera la possibilité d'étendre les exigences de cette modification à ces véhicules.

#### **Commentaires reçus en réponse à la lettre du Ministère de juin 1997**

Dans la lettre qu'il a adressée aux membres de l'industrie automobile, le Ministère a proposé que ce qui suit remplace la disposition ajoutée à l'article 8 intitulée « Véhicule fabriqué à partir d'un châssis-cabine » du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Pratiquement les mêmes exigences ont été proposées pour l'article 9 qui a trait aux véhicules modifiés. La disposition suggérée pour l'article 8 stipulait qu'une entreprise qui modifie un véhicule à partir d'un châssis-cabine doit :

- a.1) respecter les poids nominaux bruts sur l'essieu et le poids nominal brut du véhicule recommandés par le fabricant initial ou, si ces poids nominaux sont augmentés par l'entreprise, veiller à ce qu'ils soient, selon le cas :
  - (i) augmentés conformément aux recommandations du fabricant initial;
  - (ii) dans les limites du poids en charge des pièces du véhicule, lorsque le véhicule est chargé pour l'usage auquel il est destiné une fois achevé;

L'Association canadienne des véhicules récréatifs a appuyé les changements envisagés, tout comme la *National Truck Equipment Association*, qui a déclaré qu'elle estimait que ces changements permettraient aux fabricants de véhicules par étapes d'augmenter en toute sécurité le poids nominal brut du véhicule et celui sur l'essieu au besoin. Ford s'est en général dit d'accord avec les nouvelles dispositions, mais a proposé les changements suivants (indiqués en italiques) au libellé des alinéas a.1)(i) et (ii) :

- (i) augmentés conformément aux recommandations *écrites* du fabricant initial *du matériel*;
- (ii) dans les limites du poids en charge de *toutes* les pièces du véhicule *conformément aux directives publiées par le fabricant initial du matériel*, lorsque le véhicule est chargé pour l'usage auquel il est destiné une fois achevé;

The Department has adopted part of the suggested change to subparagraph (a.1)(i) and inserted the word “written” before “recommendation”. However, it has not changed subparagraph (a.1)(ii) because following Ford’s suggestion would prevent subsequent-stage manufacturers from increasing GAWRs and GVWRs based on their own engineering analysis. Such a restriction could prevent the manufacture of special application vehicles, a sector of the automotive industry that the CTEA argued in favour of preserving.

In response to Ford’s concern that, as original manufacturer, it could be held liable for the changes made to its vehicles by subsequent-stage manufacturers, the Department would like to point out that paragraph 5(1)(g) of the *Motor Vehicle Safety Act* requires manufacturers to maintain records related to the design, manufacture, testing, and field performance of vehicles and to furnish these records on request. This requirement makes subsequent-stage manufacturers responsible for increases to GAWRs and GVWRs that are not done in accordance with the original manufacturer’s recommendations.

The members of the CTEA supported the new requirements and proposed four wording changes. The Association suggested that “Truck Tractor” be added to the heading of section 8 so that it would read: “Vehicle Completed from Chassis-cab or Truck Tractor”. Although this suggestion is a good one, it has not been adopted because the heading of section 8 will be changed when the planned amendment governing incomplete vehicles comes into effect. The CTEA also suggested that paragraph (a.1) be changed to read:

respect the gross axle weight rating *established by the Axle Manufacturer*, and the gross vehicle weight rating of the vehicle *designated by the original chassis manufacturer*, or where the *second stage or final stage manufacturer changes the vehicle design*, ensure that they are:

The Department has not adopted the proposed wording for two reasons. The Regulations define the term “gross axle weight rating” as “the value specified by the vehicle manufacturer as the load-carrying capacity of a single axle system, as measured at the tire-ground interfaces”. Since the definition does not refer to the axle manufacturer, it would be inconsistent for paragraph (a.1) to do so. With regard to substituting the term “vehicle design” for the words “increases the ratings”, the Department believes that, since the intent of paragraph (a.1) is to specify the conditions under which GAWRs and GVWRs may be increased, it would be inaccurate to refer to vehicle design changes. The proposed change would also be restrictive as some changes in vehicle design do not affect weight ratings.

The CTEA’s third suggestion proposed the following as preferable wording for subparagraph (a.1)(i):

increased in accordance with the *incomplete vehicle documentation and other supporting documentation provided by the original chassis manufacturer*, or

This suggestion was not adopted; however, the Department believes that the addition of the word “written”, in accordance with Ford’s suggestion, partially fulfills the CTEA’s intent.

The following change in wording was also suggested for subparagraph (a.1)(ii):

within the *design capacity of the vehicle* when the vehicle is loaded for its intended use as completed;

Le Ministère a adopté une partie du changement proposé à l’alinéa a.1)(i) et a inséré le mot « écrites » après « recommandations ». Il n’a toutefois pas modifié l’alinéa a.1)(ii) car, en acceptant la proposition de Ford, cela empêcherait les fabricants des étapes ultérieures d’augmenter le PNBE et le PNBV en fonction de leur propre analyse technique. Une telle restriction empêcherait la fabrication de véhicules à usage spécialisé, secteur de l’industrie automobile que l’AETC tient beaucoup à préserver.

Pour répondre à la préoccupation de Ford qui affirmait qu’en tant que fabricant initial la compagnie risquait d’être tenue responsable des modifications apportées à ses véhicules par des fabricants des étapes ultérieures, le Ministère tient à souligner que l’alinéa 5(1)(g) de la *Loi sur la sécurité automobile* exige des fabricants qu’ils tiennent des dossiers sur la conception, la fabrication, les essais et le rendement sur le terrain des véhicules et qu’ils fournissent ces dossiers sur demande. En vertu de cette exigence, les fabricants des étapes ultérieures sont responsables des augmentations du PNBE et du PNBV qui sont faites conformément aux recommandations du fabricant initial.

Les membres de l’AETC souscrivaient aux nouvelles exigences et proposaient quatre modifications au libellé. L’Association suggérerait d’ajouter « tracteur routier » au titre de l’article 8 pour qu’il porte le titre suivant : « Véhicule fabriqué à partir d’un châssis-cabine ou d’un tracteur routier ». Malgré la valeur de cette suggestion, elle n’a pas été retenue en raison du fait que le titre de l’article 8 sera modifié lors de l’entrée en vigueur de la modification prévue régissant les véhicules incomplets. L’AETC suggérerait également de modifier l’alinéa a.1) de la façon suivante :

respecter les poids nominaux bruts *établis par le fabricant des essieux* et le poids nominal brut du véhicule *désigné par le fabricant initial du châssis*, ou lorsque le *fabricant à l’étape intermédiaire ou à l’étape finale modifie la conception du véhicule*, veiller à ce qu’ils soient selon le cas :

Le Ministère n’a pas adopté le libellé proposé pour deux raisons. Le règlement définit ainsi l’expression « poids nominal brut sur l’essieu » : « valeur spécifiée par le fabricant d’un véhicule comme le poids sur un seul essieu du véhicule en charge, mesuré à la surface entre le pneu et le sol ». Étant donné que la définition ne fait pas référence aux fabricants des essieux, il serait illogique que l’alinéa a.1) le fasse. Pour ce qui est de remplacer les mots « augmentation des poids nominaux » par l’expression « conception du véhicule », le Ministère juge que, puisque l’intention de l’alinéa a.1) est de prescrire les conditions d’augmentation du PNBE et du PNBV, il ne serait pas juste de faire référence aux changements de conception des véhicules. Le changement proposé serait également restrictif dans la mesure où certains changements de conception des véhicules n’affectent pas les poids nominaux.

La troisième suggestion de l’AETC proposait le libellé suivant comme étant préférable pour l’alinéa a.1) :

augmentés conformément à la *documentation du véhicule incomplet et à d’autres documents d’appui fournis par le fabricant initial du châssis*;

Cette suggestion n’a pas été retenue; toutefois, le Ministère estime que l’ajout du mot « écrites », conformément à la suggestion de Ford, répond partiellement au désir de l’AETC.

Le changement suivant de libellé a également été suggéré pour l’alinéa a.1)(ii) :

dans les limites de la *capacité de conception du véhicule* lorsque celui-ci est chargé pour l’usage auquel il est destiné une fois achevé;

In the Department's opinion, it is imperative to safety that the load-carrying capacity of the vehicle's components be respected when GAWRs and GVWRs are increased. As above, reference to the vehicle's design capacity, rather than its load-carrying capacity, could be restrictive in some instances.

### ***Compliance and Enforcement***

Motor vehicle manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products comply with the requirements of the *Motor Vehicle Safety Regulations*. The Department of Transport monitors the self-certification programs of manufacturers and importers by reviewing their test documentation, inspecting 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, shall be fined as prescribed in the *Motor Vehicle Safety Act*.

### ***Contact***

Charles Morton  
Road Safety and Motor Vehicle Regulation  
Department of Transport  
330 Sparks Street  
Place de Ville, Tower C  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5  
Telephone: (613) 998-1958  
FAX: (613) 998-4831  
Internet Address: MORTONC@TC.GC.CA

De l'avis du Ministère, il est impératif pour la sécurité que la capacité de chargement des pièces du véhicule soit respectée lors de l'augmentation du PNBE et du PNBV. À l'instar de ce qui précède, toute référence à la capacité de conception du véhicule, plutôt qu'à son poids en charge, risque d'être restrictive dans certains cas.

### ***Respect et exécution***

Les fabricants et importateurs de véhicules automobiles ont la responsabilité de s'assurer que leurs produits sont conformes aux exigences du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. 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. Lorsqu'un défaut est détecté, le fabricant ou l'importateur doit émettre un avis de défaut à l'intention des propriétaires et du ministre des Transports. Si 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 pourrait être condamné à une amende comme le prévoit la *Loi sur la sécurité automobile*.

### ***Personne-ressource***

Charles Morton  
Sécurité routière et réglementation automobile  
Ministère des Transports  
330, rue Sparks  
Place de Ville, Tour C  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5  
Téléphone : (613) 998-1958  
TÉLÉCOPIEUR : (613) 998-4831  
Adresse Internet : MORTONC@TC.GC.CA

Registration  
SOR/98-126 19 February, 1998

Enregistrement  
DORS/98-126 19 février 1998

PARLIAMENT OF CANADA ACT

LOI SUR LE PARLEMENT DU CANADA

**Senate Sessional Allowance (Suspension)  
Regulations**

**Règlement sur l'indemnité de session du Sénat  
(suspension)**

The Senate, pursuant to section 59 of the *Parliament of Canada Act*, hereby makes the annexed *Senate Sessional Allowance (Suspension) Regulations*.

En vertu de l'article 59 de la *Loi sur le parlement du Canada*, le Sénat prend le *Règlement sur l'indemnité de session du Sénat (suspension)*, ci-après.

February 19, 1998

Le 19 février 1998

**SENATE SESSIONAL ALLOWANCE  
(SUSPENSION) REGULATIONS**

**RÈGLEMENT SUR L'INDEMNITÉ DE SESSION  
DU SÉNAT (SUSPENSION)**

GENERAL

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. Where the Senate suspends one of its members from the service of the Senate, in addition to any deductions that may be made under the *Parliament of Canada Act*, there shall be deducted from the member's sessional allowance an amount equal to the amount of the sessional allowance otherwise payable for the period of the suspension.

1. Lorsque le Sénat suspend un de ses membres, est déduite de l'indemnité de session de celui-ci pour la période de suspension une somme égale au montant de l'indemnité de session qui lui serait payable, compte tenu de toute autre déduction effectuée aux termes de la *Loi sur le Parlement du Canada*.

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. These Regulations come into force on February 19, 1998.

2. Le présent règlement entre en vigueur le 19 février 1998.

Registration  
SOR/98-127 23 February, 1998

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

### Repayment of Receipts Regulations, 1997

T.B. 825983-1 19 February, 1998

The Treasury Board, pursuant to section 20 of the *Financial Administration Act*, hereby makes the annexed *Repayment of Receipts Regulations, 1997*.

#### REPAYMENT OF RECEIPTS REGULATIONS, 1997

##### EXCESS AMOUNT

1. (1) Where money has been received by a public officer as a deposit to ensure the doing of any act or thing and paid into the Consolidated Revenue Fund, the money must, where the act or thing has been done or where the deposit is otherwise no longer required, be repaid to the person who paid it.

(2) Where money that is received by a public officer as a deposit to ensure the doing of any act or thing and paid into the Consolidated Revenue Fund exceeds the amount prescribed for that purpose or, where no such amount has been prescribed, the amount required for that purpose, the excess amount must be repaid to the person who paid it.

##### PURPOSE NOT FULFILLED

2. Where money has been paid to a public officer for any purpose that has not been fulfilled and the money has been paid into the Consolidated Revenue Fund, the money paid, less the sum referred to in subsection 20(2) of the Act, must be repaid to the person who paid it, unless that person cannot be identified or located.

##### NON PUBLIC MONEY

3. Where money paid to the credit of the Receiver General is not public money, the money must be repaid to the person who paid it, unless that person cannot be identified or located.

##### REPEAL

4. *The Repayment of Receipts Regulations*<sup>1</sup> are repealed.

##### COMING INTO FORCE

5. *These Regulations come into force on February 23, 1998.*

Enregistrement  
DORS/98-127 23 février 1998

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

### Règlement de 1997 sur le remboursement de recettes

C.T. 825983-1 19 février 1998

En vertu de l'article 20 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le Conseil du Trésor prend le *Règlement de 1997 sur le remboursement de recettes*, ci-après.

#### RÈGLEMENT DE 1997 SUR LE REMBOURSEMENT DE RECETTES

##### SURPLUS

1. (1) Le fonctionnaire public qui a reçu, à titre de cautionnement en garantie d'exécution d'un acte ou d'une chose, des fonds qui ont été déposés au Trésor doit, si l'acte ou la chose a été exécuté ou si le cautionnement n'est plus requis, rembourser les fonds à la personne qui les a versés.

(2) Le fonctionnaire public qui a reçu, à titre de cautionnement en garantie d'exécution d'un acte ou d'une chose, des fonds qui ont été déposés au Trésor et qui excèdent le montant fixé à ce titre ou, si aucun montant n'a été fixé, le montant nécessaire à ce titre, doit rembourser l'excédent à la personne qui les a versés.

##### FIN NON RÉALISÉE

2. Lorsqu'un versement a été effectué auprès d'un fonctionnaire public et déposé au Trésor, à l'égard d'une fin non réalisée, le montant versé, moins le montant prévu au paragraphe 20(2) de la Loi, doit être remboursé à la personne qui a effectué le versement, à moins qu'elle ne puisse être identifiée ou localisée.

##### FONDS NON PUBLICS

3. Lorsque les fonds constituant une somme d'argent versée au crédit du receveur général ne sont pas des fonds publics, la somme doit être remboursée à la personne qui l'a versée, à moins qu'elle ne puisse être identifiée ou localisée.

##### ABROGATION

4. *Le Règlement sur le remboursement de recettes*<sup>1</sup> est abrogé.

##### ENTRÉE EN VIGUEUR

5. *Le présent règlement entre en vigueur le 23 février 1998.*

<sup>1</sup> C.R.C., c. 729

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 729

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT**

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

**Description**

The *Repayment of Receipts Regulations* were revised in the context of the comprehensive review of all the financial regulations made under the *Financial Administration Act*.

The thrust of these Regulations is to ensure a fair and uniform procedure is followed when public and non public money must be returned to the person who paid it.

**Alternatives**

The amendments are mostly editorial in nature. They do not change the original intent or the underlying substance of the Regulations.

**Benefits and Costs**

The amendments to the Regulations will improve its clarity and facilitate implementation by departments. There are no costs associated with the provisions of these Regulations.

**Consultation**

When the proposed Regulations were drafted, Treasury Board Legal Services were consulted.

**Compliance**

No particular compliance provisions need to be made.

**Contact**

Gilles Vézina  
Project Manager  
Financial Management Policy Division  
Deputy Comptroller General Branch  
Treasury Board Secretariat  
L'Esplanade Laurier, 8th Floor  
West Tower  
Ottawa, Ontario  
K1A 1E4  
Telephone: (613) 957-9660  
FAX: (613) 952-9613

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)*

**Description**

Le *Règlement sur le remboursement de recettes* a été révisé dans le cadre d'un examen complet de tous les règlements pris en vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

La visée ultime de ce règlement est d'assurer le traitement juste et uniforme du remboursement des fonds publics et non publics lorsque ces fonds doivent être remis à la personne qui a effectué le versement.

**Solutions de rechange envisagées**

Les amendements ne visent qu'à améliorer le texte du règlement et n'en changent ni l'intention initiale ni le fond.

**Avantages et coûts**

Les amendements améliorent la clarté du texte et en facilitent l'application par les ministères. Les dispositions de ce règlement ne comportent aucun coût.

**Consultations**

Les Services juridiques du Conseil du Trésor ont été consultés lors de la rédaction du règlement proposé.

**Mécanisme de conformité**

Aucun mécanisme de conformité n'est nécessaire.

**Personne-ressource**

Gilles Vézina  
Gestionnaire de projets  
Division de la politique de la gestion financière  
Direction du sous-contrôleur général  
Secrétariat du Conseil du Trésor  
L'Esplanade Laurier, 8<sup>e</sup> étage  
Tour Ouest  
Ottawa (Ontario)  
K1A 1E4  
Téléphone : (613) 957-9660  
TÉLÉCOPIEUR : (613) 952-9613

Registration  
SOR/98-128 23 February, 1998

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

**Receipt and Deposit of Public Money Regulations,  
1997**

T.B. 825983-2 19 February, 1998

The Treasury Board, pursuant to section 17<sup>a</sup> of the *Financial Administration Act*, hereby makes the annexed *Receipt and Deposit of Public Money Regulations, 1997*.

**RECEIPT AND DEPOSIT OF PUBLIC  
MONEY REGULATIONS, 1997**

INTERPRETATION

1. The definitions in this section apply in these Regulations.  
“Act” means the *Financial Administration Act*. (*Loi*)  
“financial institution” means an institution, corporation or other entity, incorporated, continued or formed by or under an Act of Parliament or the legislature of a province or under the laws of a foreign state or a political subdivision of that state, that holds deposits and honours cheques and other instructions for payment on behalf of its clients and includes a bank, a trust company and a cooperative credit society. (*institution financière*)

RECORD OF RECEIPTS AND DEPOSITS

2. Every person who collects or receives public money shall  
(a) record the following information in a register kept for that purpose:  
(i) the date of every receipt and deposit,  
(ii) the amounts received, deposited or withheld, and  
(iii) all other information required for identification or audit purposes; and  
(b) on request, or if directed to do so by the appropriate Minister, issue a receipt or acknowledgment for any public money collected or received.

CREDITING THE RECEIVER GENERAL

3. All public money collected or received must be deposited to the credit of the Receiver General with the Bank of Canada or one of its agencies or a branch of a financial institution  
(a) forthwith, if the money is received electronically;  
(b) once a day, if the money is received by other than electronic means, or, if it is not cost effective to do so,  
(i) once a week, or  
(ii) in exceptional circumstances and if authorized by the Receiver General, once a month.

<sup>a</sup> S.C. 1991, c. 24

Enregistrement  
DORS/98-128 23 février 1998

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

**Règlement de 1997 sur la réception et le dépôt des  
fonds publics**

C.T. 825983-2 19 février 1998

En vertu de l'article 17<sup>a</sup> de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le Conseil du Trésor prend le *Règlement de 1997 sur la réception et le dépôt des fonds publics*, ci-après.

**RÈGLEMENT DE 1997 SUR LA RÉCEPTION  
ET LE DÉPÔT DES FONDS PUBLICS**

DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.  
« institution financière » Entité — notamment une banque, une société de fiducie ou une société coopérative de crédit — constituée en personne morale ou formée ou prorogée sous le régime d'une loi fédérale ou provinciale ou de la législation d'un pays étranger ou de l'une de ses subdivisions politiques, qui reçoit des dépôts et honore les chèques et autres ordres de paiement pour le compte de ses clients. (*financial institution*)  
« Loi » La *Loi sur la gestion des finances publiques*. (*Act*)

ENREGISTREMENT DE LA RÉCEPTION ET DU DÉPÔT

2. Tout percepteur ou receveur de fonds publics :  
a) d'une part, inscrit sur un registre tenu à cette fin les renseignements suivants :  
(i) la date des recettes et des dépôts,  
(ii) les montants reçus, déposés ou retenus,  
(iii) tout autre renseignement utile à des fins d'identification ou de vérification;  
b) d'autre part, émettent, sur demande ou lorsque le ministre compétent l'ordonne, un récépissé ou un accusé de réception pour tout montant perçu ou reçu.

VERSEMENT AU CRÉDIT DU RECEVEUR GÉNÉRAL

3. Les fonds publics perçus ou reçus sont déposés au crédit du receveur général, soit à la Banque du Canada ou à l'une de ses agences, soit à une succursale d'une institution financière :  
a) sur-le-champ, dans le cas de fonds reçus par voie électronique;  
b) quotidiennement, dans le cas de fonds reçus autrement que par voie électronique, ou, s'il n'est pas rentable de procéder ainsi :  
(i) une fois par semaine,  
(ii) une fois par mois, lorsque le receveur général l'autorise dans des circonstances exceptionnelles.

<sup>a</sup> L.C. 1991, ch. 24, art. 4



## CHARGEBACK AND WITHHOLDING OF PUBLIC MONEY

**4.** (1) Any person referred to in paragraph 17(5)(b) of the Act may, if an instruction for payment has been dishonoured after having been credited to the Receiver General, charge the amount of the instruction for payment back to the Receiver General

(a) by debiting the account into which the instruction for payment was originally credited to the Receiver General with that amount; and

(b) providing the Receiver General with confirmation of the amount that is charged back.

(2) The Receiver General shall inform the appropriate minister of any amounts charged back under subsection (1).

**5.** Every person who collects or receives public money is authorized to withhold their fees or commissions from payments of that money to the credit of the Receiver General if the fees or commissions are determined in accordance with

(a) an enactment, as defined in the *Interpretation Act*; or

(b) a contractual arrangement entered into by Her Majesty and that person and are in the form of

(i) a lump sum,

(ii) a percentage of each amount collected or received, or

(iii) a flat-rate amount for each amount collected or received.

## REPEAL

**6. The *Receipt and Deposit of Public Money Regulations*<sup>1</sup> are repealed.**

## COMING INTO FORCE

**7. These Regulations come into force on February 23, 1998.**

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT**

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

**Description**

The purpose of these Regulations is to prescribe the details applicable to the receipt and deposit of public money. It specifies the responsibilities of the persons collecting or receiving public money with respect to the register that must be kept and to the requirements and frequency of deposits. The regulations also allows persons, usually financial institutions, to charge back to the Receiver General any amount in respect of a dishonoured payment instruction.

The Regulations also include the changes required following an amendment to section 17(5)(b) of the *Financial Administration Act*. They provide as well a greater flexibility by allowing the Receiver General, where circumstances justify it, to extend the period of time prescribed for the deposit.

**Alternatives**

There is no alternative to the status quo. The Regulations must reflect the amendments to the *Financial Administration Act*.

<sup>1</sup> C.R.C., c. 728

## CONTRE-PASSATION ET RÉTENTION

**4.** (1) Les personnes visées à l'alinéa 17(5)b) de la Loi peuvent contre-passer au receveur général les montants qu'elles ont versés à son crédit conformément à un ordre de paiement qui n'a pas été honoré par la suite, selon les modalités suivantes :

a) les montants du compte du receveur général auquel ils avaient été crédités sont débités;

b) la personne qui effectue la contre-passation en fournit la confirmation au receveur général.

(2) Le receveur général informe le ministre compétent de la contre-passation effectuée aux termes du paragraphe (1).

**5.** Tout perceuteur ou receveur de fonds publics est autorisé à retenir sur ceux qu'il verse au crédit du receveur général le montant de ses honoraires ou commissions, si ceux-ci sont fixés conformément, selon le cas :

a) à un texte au sens de la *Loi d'interprétation*;

b) à un contrat entre Sa Majesté et le perceuteur ou le receveur de fonds publics, sous forme :

(i) soit d'une somme forfaitaire,

(ii) soit d'un montant représentant un pourcentage de chaque montant perçu ou reçu,

(iii) soit d'un montant calculé, selon un taux uniforme, pour chaque montant perçu ou reçu.

## ABROGATION

**6. Le *Règlement sur la réception et le dépôt des deniers publics*<sup>1</sup> est abrogé.**

## ENTRÉE EN VIGUEUR

**7. Le présent règlement entre en vigueur le 23 février 1998.**

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)*

**Description**

Le présent règlement vise à prescrire les modalités applicables à la réception et au dépôt des fonds publics. Il précise les responsabilités des perceuteurs ou receveurs de fonds publics quant au registre qui doit être tenu ainsi qu'aux modalités et fréquence des dépôts. Le règlement permet aussi aux personnes, habituellement les institutions financières, de retenir des sommes devant être versées au receveur général le montant d'un ordre de paiement qui n'a pas été honoré.

Le règlement comprend de plus les changements requis suite à la modification de l'article 17(5)b) de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Il permet aussi une plus grande souplesse en permettant au receveur général d'allonger le délai prescrit pour le dépôt si les circonstances le justifient.

**Solutions de rechange envisagées**

Il n'y a pas d'autre solution de rechange que le maintien du statu quo. Les changements à la *Loi sur la gestion des finances publiques* doivent être reflétés dans le règlement.

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 728

***Benefits and Costs***

The Regulations will facilitate interpretation of the new legal provisions and provide greater flexibility. There are no costs associated with the provisions of these Regulations.

***Consultation***

When the proposed Regulations were drafted, Treasury Board Legal Services and the Receiver General were consulted, as well as thirteen departments.

***Compliance***

No particular compliance provisions need to be made.

***Contact***

Gilles Vézina  
Project Manager  
Financial Management Policy Division  
Deputy Comptroller General Branch  
Treasury Board Secretariat  
L'Esplanade Laurier, 8th Floor  
West Tower  
Ottawa, Ontario  
K1A 1E4  
Telephone: (613) 957-9660  
FAX: (613) 952-9613

***Avantages et coûts***

Le règlement permettra une meilleure interprétation des nouvelles dispositions législatives et une plus grande souplesse d'application. Les dispositions de ce règlement ne comportent aucun coût.

***Consultations***

En plus des Services juridiques du Conseil du Trésor et du receveur général, treize ministères ont été consultés lors de la rédaction du règlement proposé.

***Mécanisme de conformité***

Aucun mécanisme de conformité n'est nécessaire.

***Personne-ressource***

Gilles Vézina  
Gestionnaire de projets  
Division de la politique de la gestion financière  
Direction du sous-contrôleur général  
Secrétariat du Conseil du Trésor  
L'Esplanade Laurier, 8<sup>e</sup> étage  
Tour ouest  
Ottawa (Ontario)  
K1A 1E4  
Téléphone : (613) 957-9660  
TÉLÉCOPIEUR : (613) 952-9613

Registration  
SOR/98-129 23 February, 1998

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

## Electronic Payments Regulations

T.B. 825983-3 19 February, 1998

The Treasury Board, pursuant to paragraph 10(f) of the *Financial Administration Act*, hereby makes the annexed *Electronic Payments Regulations*.

### ELECTRONIC PAYMENTS REGULATIONS

#### INTERPRETATION

1. The definitions in this section apply in these Regulations.

“Act” means the *Financial Administration Act*. (*Loi*)

“chargeback” means to adjust the amount payable to or claimed by a financial institution as a result of the refusal by the Receiver General to redeem an electronic instruction for payment. (*débit compensatoire*)

“digital signature” means the result of the transformation of a message by means of a cryptosystem using keys such that a person who has the initial message can determine

(a) whether the transformation was created using the key that corresponds to the signer’s key; and

(b) whether the message has been altered since the transformation was made. (*signature numérique*)

“electronic instruction for payment” means an instruction for payment referred to in subsection 35(2) of the Act, issued electronically on media or by on-line transfer, to a financial institution to credit the account of a particular payee with a specific payment. (*ordre de paiement électronique*)

“financial institution” means an institution, corporation or other entity, incorporated, continued or formed by or under an Act of Parliament or the legislature of a province or under the laws of a foreign state or a political subdivision of a foreign state, that holds deposits and honours cheques and other payment instructions on behalf of its clients and includes a bank, a trust company and a cooperative credit society. (*institution financière*)

“media” means magnetic tapes, disks, diskettes or any other electronic physical storage device. (*support*)

“payee” means a person to whom a payment is to be made by means of an electronic instruction for payment. (*bénéficiaire*)

“payment date” means the date on which payment is to be made to the payee. (*date de paiement*)

“revoke” means to issue an instruction to a financial institution countermanding a particular electronic instruction for payment. (*annuler*)

#### APPLICATION

2. These Regulations apply to every payment made out of the Consolidated Revenue Fund by means of an electronic instruction for payment.

Enregistrement  
DORS/98-129 23 février 1998

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

## Règlement sur le paiement électronique

C.T. 825983-3 19 février 1998

En vertu de l’alinéa 10f) de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le Conseil du Trésor prend le *Règlement sur le paiement électronique*, ci-après.

### RÈGLEMENT SUR LE PAIEMENT ÉLECTRONIQUE

#### DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s’appliquent au présent règlement.

« annuler » Ordonner à une institution financière de révoquer un ordre de paiement électronique particulier. (*revoke*)

« bénéficiaire » La personne à qui un paiement doit être versé au moyen d’un ordre de paiement électronique. (*payee*)

« date de paiement » La date à laquelle le paiement doit être versé au bénéficiaire. (*payment date*)

« débit compensatoire » Le rajustement du montant payable à une institution financière ou réclamé par celle-ci par suite du refus par le receveur général d’honorer un ordre de paiement électronique. (*chargeback*)

« institution financière » Entité — notamment une banque, une société de fiducie ou une société coopérative de crédit — constituée en personne morale ou formée ou prorogée sous le régime d’une loi fédérale ou provinciale ou de la législation d’un pays étranger ou de l’une de ses subdivisions politiques, qui reçoit des dépôts et honore les chèques et autres ordres de paiement pour le compte de ses clients. (*financial institution*)

« Loi » La *Loi sur la gestion des finances publiques*. (*Act*)

« ordre de paiement électronique » L’ordre de paiement prévu au paragraphe 35(2) de la Loi adressé électroniquement à une institution financière, que ce soit au moyen d’un support ou par transfert en direct, lui enjoignant de porter un paiement particulier au crédit du compte d’un bénéficiaire donné. (*electronic instruction for payment*)

« signature numérique » Le résultat de la transformation d’un message par un système cryptographique qui, au moyen de clés, permet à la personne qui reçoit le message initial de déterminer si :

a) d’une part, la transformation a été effectuée au moyen de la clé qui correspond à celle du signataire du message;

b) d’autre part, il y a eu modification du message après la transformation. (*digital signature*)

« support » Bande magnétique, disque, disquette ou tout autre support électronique servant à la mise en mémoire. (*media*)

#### APPLICATION

2. Le présent règlement s’applique aux paiements effectués sur le Trésor au moyen d’ordres de paiement électroniques.

## ISSUING ELECTRONIC INSTRUCTIONS FOR PAYMENT

- 3.** Every electronic instruction for payment must
- (a) be issued by or under the direction and control of the Receiver General;
- (b) include
- (i) the amount of the payment,
  - (ii) the payment reference number,
  - (iii) the name of the payee,
  - (iv) the payee's financial institution number, branch number and account number, and
  - (v) the payment date; and
- (c) when issued by on-line transfer, be authorized by a digital signature.

- 4.** The Receiver General shall take all necessary measures to ensure

- (a) the security of the system used for the transmission of electronic instructions for payment to financial institutions;
- (b) the confidentiality, authenticity and integrity of the data while it is under the control of the Receiver General or being transmitted to a financial institution; and
- (c) the security, integrity and safekeeping of the media used to issue an electronic instruction for payment while the media are under the control of the Receiver General or in transit to a financial institution for processing.

## AUTHENTICATION

- 5.** (1) All media used to issue an electronic instruction for payment must

- (a) contain internal labels that identify the media by setting out
- (i) the originating data centre,
  - (ii) the processing data centre,
  - (iii) the file creation date and file number,
  - (iv) the date and time of release of the media, and
  - (v) the system, file identification number, volume serial number and sequence of the originator's file.
- (b) when delivered to a financial institution for processing, be accompanied by a transmittal document, signed by the Deputy Receiver General or by a person authorized by the Deputy Receiver General in writing, that contains the information described in subparagraphs (a)(i) to (v).

(2) The Deputy Receiver General shall provide to a financial institution the names and specimen signatures of all persons authorized to sign a transmittal document addressed to that financial institution.

(3) Every electronic instruction for payment issued by on-line transfer shall be acknowledged by the financial institution that receives it and every electronic authorization shall be verified by the financial institution to ensure the integrity of the instruction.

## ACCEPTANCE

- 6.** A financial institution that accepts an electronic instruction for payment shall make the funds available for withdrawal or other use by the payee

- (a) not later than the opening of business on the payment date, if the electronic instruction for payment is received by the financial institution before the payment date; or

## ORDRES DE PAIEMENT ÉLECTRONIQUES

- 3.** Tout ordre de paiement électronique satisfait aux exigences suivantes :

- a) il est émis sous l'autorité du receveur général;
- b) il comprend les renseignements suivants :
- (i) le montant du paiement,
  - (ii) le numéro de référence du paiement,
  - (iii) le nom du bénéficiaire,
  - (iv) les numéros de l'institution financière, de la succursale et du compte de banque du bénéficiaire,
  - (v) la date de paiement;

c) dans le cas où il est effectué par transfert en direct, il est autorisé par une signature numérique.

- 4.** Il incombe au receveur général de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer :

- a) la sécurité du système utilisé pour la transmission des ordres de paiement électroniques aux institutions financières;
- b) la confidentialité, l'authenticité et l'intégrité des données pendant qu'elles sont sous son contrôle ou durant leur transmission à l'institution financière;
- c) la sécurité, l'intégrité et la protection des supports renfermant les ordres de paiement électroniques pendant qu'ils sont sous son contrôle ou pendant qu'ils sont transportés à l'institution financière où ils doivent être traités.

## AUTHENTICATION

- 5.** (1) Tout support renfermant les ordres de paiement électroniques satisfait aux exigences suivantes :

- a) il contient des étiquettes intérieures sur lesquelles figurent les renseignements suivants :
- (i) le centre de données expéditeur,
  - (ii) le centre de données chargé du traitement,
  - (iii) la date de création du fichier et son numéro,
  - (iv) la date et l'heure de la sortie du support,
  - (v) le système, le numéro d'identification du fichier, le numéro de série du volume et la séquence du fichier de l'expéditeur.
- b) lorsqu'il est livré à l'institution financière aux fins de traitement, il est accompagné d'un document de transmission, signé par le sous-receveur général ou par une personne que celui-ci a autorisée par écrit à signer en son nom, qui renferme les renseignements énoncés aux sous-alinéas a)(i) à (v).

(2) Le sous-receveur général fournit à l'institution financière concernée les noms et les spécimens de signature des personnes autorisées à signer les documents de transmission destinés à cette institution.

(3) L'institution financière qui reçoit un ordre de paiement électronique effectué par transfert en direct en accuse réception et en vérifie l'intégrité.

## ACCEPTATION

- 6.** L'institution financière qui accepte un ordre de paiement électronique met les fonds à la disposition du bénéficiaire aux fins de retrait ou à toute autre fin :

- a) au plus tard à l'ouverture des bureaux à la date de paiement, si l'institution financière reçoit l'ordre de paiement électronique avant la date de paiement;

(b) on receipt of the electronic instruction for payment, if it is received on or after the payment date.

#### REPLACEMENT PAYMENTS

7. Where it has been confirmed with the applicable financial institution that a payment to be made by means of an electronic instruction for payment has not been credited by the payment date to the account designated by the payee, in accordance with the procedures set out in the agreement with the financial institution for such designation, a replacement payment may be issued to the payee in the same amount as the original payment if

- (a) the electronic instruction for payment is revoked; and
- (b) the amount already paid to the financial institution, if any, is recovered through chargeback or by other means.

#### REPEAL

8. The *Direct Deposit Regulations*<sup>1</sup> are repealed.

#### COMING INTO FORCE

9. These Regulations come into force on February 23, 1998.

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

#### Description

During the past few years, several important changes have been made to the way in which the federal government conducts its activities. The use of computers is increasingly widespread and an increasing number of payments are made through electronic means like direct data transmission.

The new *Electronic Payments Regulations* will replace the *Direct Deposit Regulations* and will include the provisions needed to properly monitor direct deposit and electronic payment orders. Moreover, the provisions relating to replacement payments have been simplified and are now similar to those of the *Cheque Issue Regulations*.

#### Alternatives

The solution of maintaining the status quo was considered. However, because the use of electronic payment methods is increasingly widespread, new Regulations were necessary to ensure efficiency and appropriate monitoring.

#### Consultation

In addition to the Department of Justice and the Receiver General, thirteen departments were consulted. The Canadian Payments Association was also consulted.

#### Compliance and Enforcement

No particular compliance mechanism is needed, since the Regulations provide for a monitoring framework within which the Receiver General of Canada must intervene to issue the

<sup>1</sup> SOR/84-974

b) dès la réception de l'ordre de paiement électronique, si celui-ci est reçu à la date du paiement ou après cette date.

#### PAIEMENTS DE REMPLACEMENT

7. Lorsqu'il a été confirmé auprès de l'institution financière concernée qu'un paiement qui devait être effectué au moyen d'un ordre de paiement électronique n'a pas, à la date du paiement, été porté au crédit du compte désigné par le bénéficiaire, conformément aux procédures prévues à l'entente avec l'institution financière, il est versé au bénéficiaire un paiement de remplacement du même montant que le montant original si :

- a) d'une part, l'ordre de paiement est annulé;
- b) d'autre part, le montant déjà versé, le cas échéant, à l'institution financière est récupéré par l'implantation d'un débit compensatoire ou par une autre méthode.

#### ABROGATION

8. Le *Règlement sur les mouvements de dépôt direct*<sup>1</sup> est abrogé.

#### ENTRÉE EN VIGUEUR

9. Le présent règlement entre en vigueur le 23 février 1998.

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)*

#### Description

Au cours des dernières années, plusieurs importants changements se sont produits dans la façon dont le gouvernement fédéral mène ses activités. L'utilisation de l'informatique prend de plus en plus d'importance et à cet égard, le nombre de paiements effectués au moyen de méthodes électroniques telle que la transmission directe des données ne cesse de croître.

Le nouveau *Règlement sur le paiement électronique* remplace le *Règlement sur les mouvements de dépôts directs* et comprend maintenant les dispositions réglementaires nécessaires au contrôle approprié des ordres de dépôt direct et de paiement électroniques. De plus, les dispositions portant sur les paiements de remplacement sont simplifiées et semblables à celles du *Règlement sur l'émission des chèques*.

#### Solutions envisagées

On a envisagé comme solution de maintenir le statu quo. Cependant, en raison de l'utilisation croissante des méthodes de paiement électroniques, un nouveau règlement était nécessaire pour assurer une efficacité et un contrôle approprié.

#### Consultations

On a consulté treize ministères outre le ministère de la Justice et le receveur général. On a également consulté l'Association canadienne des paiements.

#### Respect et exécution

Il n'est pas nécessaire de prévoir un mécanisme destiné à assurer la conformité, étant donné que le Règlement prévoit un cadre de contrôle dans le cadre duquel le receveur général du Canada

<sup>1</sup> DORS/84-974

government of Canada's direct deposit and electronic payment Orders.

doit intervenir pour émettre les ordres de dépôt direct et de paiement électroniques du gouvernement du Canada.

**Contact**

Gilles Vézina  
Project Manager  
Financial Management Policy Division  
Deputy Comptroller General Branch  
Treasury Board Secretariat  
L'Esplanade Laurier, 8th Floor  
West Tower  
Ottawa, Ontario  
K1A 1E4  
Telephone: (613) 957-9660  
FAX: (613) 952-9613

**Personne-ressource**

Gilles Vézina  
Gestionnaire de projet  
Division de la politique de la gestion financière  
Direction du sous-contrôleur général  
Secrétariat du Conseil du Trésor  
L'Esplanade Laurier, 8<sup>e</sup> étage  
Tour ouest  
Ottawa (Ontario)  
K1A 1E4  
Téléphone : (613) 957-9660  
TÉLÉCOPIEUR : (613) 952-9613

Registration  
SOR/98-130 23 February, 1998

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

## Payments and Settlements Requisitioning Regulations, 1997

T.B. 825983-4 19 February, 1998

The Treasury Board, pursuant to sections 10<sup>a</sup> and 33 of the *Financial Administration Act*, hereby makes the annexed *Payments and Settlements Requisitioning Regulations, 1997*.

### PAYMENTS AND SETTLEMENTS REQUISITIONING REGULATIONS, 1997

#### INTERPRETATION

#### 1. The definitions in this section apply in these Regulations.

“Act” means the *Financial Administration Act*. (*Loi*)

“digital signature” means the result of the transformation of a message by means of a cryptosystem using keys such that a person having the initial message can determine

(a) whether the transformation was created using the key that corresponds to the signer’s key, and

(b) whether the message has been altered since the transformation was made. (*signature numérique*)

“settlement” does not include adjusting or correcting entries within a particular appropriation. (*règlement*)

#### APPLICATION

2. These Regulations apply to every requisition addressed to the Receiver General requesting a payment to be made out of the Consolidated Revenue Fund or requesting an interdepartmental or intradepartmental settlement.

#### REQUIREMENTS

#### 3. (1) Every requisition must be made

(a) in a pre-printed form designed specifically for the purpose of requisitioning payments or settlements;

(b) in a printed or written form resulting from an operating procedure of the Receiver General or the department or other organization submitting the requisition; or

(c) in the form of an electronic instruction that is either issued by on-line transfer or on a magnetic tape, disk, diskette or any other electronic physical storage device.

#### (2) Every requisition must

(a) meet the design format and operational standards for requisitions set out in *Design of Forms for Input to the Central Accounting System (CAS), Receiver General Directive 1986-12*;

(b) if made in the form of an electronic instruction issued by on-line transfer, be authorized by a digital signature; and

(c) contain the information set out in the schedule.

<sup>a</sup> S.C. 1996, c. 18, s. 4

Enregistrement  
DORS/98-130 23 février 1998

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

## Règlement de 1997 sur les demandes de paiement et de règlement

C.T. 825983-4 19 février 1998

En vertu des articles 10<sup>a</sup> et 33 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le Conseil du Trésor prend le *Règlement de 1997 sur les demandes de paiement et de règlement*, ci-après.

### RÈGLEMENT DE 1997 SUR LES DEMANDES DE PAIEMENT ET DE RÈGLEMENT

#### DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s’appliquent au présent règlement.

« Loi » La *Loi sur la gestion des finances publiques*. (*Act*)

« règlement » Ne vise ni les écritures d’ajustement ni les écritures de correction pour un crédit donné. (*settlement*)

« signature numérique » Le résultat de la transformation d’un message par un système cryptographique qui, au moyen de clés, permet à la personne qui reçoit le message initial de déterminer si :

a) d’une part, la transformation a été effectuée au moyen de la clé qui correspond à celle du signataire du message;

b) d’autre part, il y a eu modification du message après la transformation. (*digital signature*)

#### APPLICATION

2. Le présent règlement s’applique à toute demande adressée au receveur général pour que soit effectué un paiement sur le Trésor ou un règlement interministériel ou intraministériel.

#### EXIGENCES

#### 3. (1) La demande est présentée, selon le cas :

a) sur une formule préimprimée conçue expressément pour les demandes de paiement ou de règlement;

b) sur une formule imprimée ou manuscrite établie dans le cadre de procédures opérationnelles du receveur général ou du ministère ou autre organisme qui soumet la demande;

c) sous forme de message électronique transmis soit en direct, soit sur bande magnétique, disque, disquette ou tout autre support électronique servant à la mise en mémoire.

#### (2) La demande satisfait aux exigences suivantes :

a) elle est conforme aux normes opérationnelles et de présentation pertinentes établies dans la *Directive du receveur général 1986-12 : Conception des formules d’entrée pour le système central de comptabilité (SCC)*;

b) si elle prend la forme d’un message électronique transmis en direct, elle est autorisée par une signature numérique;

c) elle contient les renseignements prévus à l’annexe.

<sup>a</sup> L.C. 1996, ch. 18, art. 4

## CERTIFICATION

**4. The certification of a requisition must**

- (a) comply with the requirements of the Treasury Board's Policy on Account Verification for the control of financial transactions;
- (b) be in such a form that it cannot easily be imitated or duplicated by a person other than the person authorized to certify the requisition; and
- (c) be such that
  - (i) it clearly identifies the person certifying the requisition,
  - (ii) it involves the use of information that is personally generated at the time of certification by the person authorized to certify it and does not originate from a stored location as part of an automated process, and
  - (iii) it can be authenticated by the Receiver General before the payment or settlement is made and can be audited after the payment or settlement is made.

## INTEGRITY

**5. (1)** The appropriate Minister shall protect the integrity of every requisition made by the Minister until the requisition is received by the Receiver General.

(2) The Receiver General shall protect the integrity of every requisition from the time it is received by the Receiver General until it is verified in accordance with section 6.

## VERIFICATION

**6. (1)** The Receiver General shall not make a payment or settlement in respect of a requisition unless the Receiver General has

- (a) verified that the requisition is authentic and has been certified by a person duly authorized under subsection 33(1) of the Act; and
- (b) if the requisition has been made in the form of an electronic instruction issued by on-line transfer, acknowledged receipt of the requisition.

(2) The appropriate Minister shall, for the purpose of subsection (1), provide the Receiver General with the information required to identify the person who has certified the requisition.

## REPEAL

**7. The *Payment Requisitioning Regulations*<sup>1</sup> are repealed.**

## COMING INTO FORCE

**8. These Regulations come into force on February 23, 1998.**

SCHEDULE  
(Paragraph 3(2)(d))

## INFORMATION REQUIREMENTS

1. The name or other identification of the department or other organization submitting the requisition and, where applicable, the particular organizational unit.
2. The date of the requisition and the date payment is required to be made.
3. The name of the payee.

<sup>1</sup> SOR/85-999; SOR/93-258

## CERTIFICATION

**4. La certification d'une demande :**

- a) satisfait aux exigences en matière de contrôle des opérations financières prévues dans la Politique sur la vérification des comptes du Conseil du Trésor;
- b) est sous une forme qui ne peut être facilement imitée ou reproduite par une personne autre que celle autorisée à certifier;
- c) est présentée de façon qu'elle :
  - (i) identifie clairement la personne qui certifie la demande,
  - (ii) soit basée sur les renseignements fournis personnellement par celle-ci au moment de la certification et non sur l'information prélevée d'une banque de données par un processus automatisé,
  - (iii) puisse être authentifiée par le receveur général avant le paiement ou le règlement et puisse faire l'objet d'une vérification après celui-ci.

## INTÉGRITÉ

**5. (1)** Il incombe au ministre compétent de prendre les mesures nécessaires pour assurer l'intégrité des demandes faites par lui jusqu'à leur réception par le receveur général.

(2) Il incombe au receveur général de prendre les mesures nécessaires pour assurer l'intégrité des demandes à partir de leur réception par lui jusqu'au contrôle visé à l'article 6.

## CONTRÔLE

**6. (1)** Le receveur général ne peut effectuer un paiement ou un règlement à l'égard d'une demande que s'il :

- a) a vérifié que la demande est authentique et a été certifiée par la personne ayant reçu une délégation conformément au paragraphe 33(1) de la Loi;
- b) en outre, dans le cas d'une demande sous forme de message électronique transmis en direct, en a accusé réception.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), le ministre compétent fournit au receveur général les renseignements nécessaires à l'identification de la personne qui a certifié la demande.

## ABROGATION

**7. Le *Règlement sur les demandes de paiement*<sup>1</sup> est abrogé.**

## ENTRÉE EN VIGUEUR

**8. Le présent règlement entre en vigueur le 23 février 1998.**

ANNEXE  
(alinéa 3(2)c))

## RENSEIGNEMENTS

1. Le nom ou autre désignation du ministère ou autre organisme qui soumet la demande et, s'il y a lieu, le nom du secteur responsable.
2. La date de la demande et la date du paiement.
3. Le nom du bénéficiaire.

<sup>1</sup> DORS/85-999; DORS/93-258



SCHEDULE—*Continued*

4. The amount of the payment or settlement or, with the concurrence of the Receiver General, the information that forms the basis for calculating the amount.
5. The currency in which the payment or settlement is to be made, if other than Canadian.
6. The address to which the payment or advice of settlement is to be sent or, in the case of electronic instructions, the payee's financial institution number, branch number and account number.
7. In the case of recurring payments or settlements
  - (a) the effective date for the commencement of payment or settlement;
  - (b) the frequency of payment or settlement; and
  - (c) if applicable, the number of payments or settlements to be made or the date on which the last payment or settlement is to be made.
8. Certification in accordance with section 4 of these Regulations.
9. If applicable, the requisition or voucher serial number.

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

Over the last few years, a number of significant changes have taken place in the way the federal government conducts its business. New concepts were adopted such as increased flexibility, personal accountability, decentralization and deregulation. More recently, other changes have affected the structure of several departments, forcing them to re-align a number of their operations. Other initiatives such as shared systems and locally shared support services are also impacting directly on how departments conduct their operations.

The *Payment Requisitioning Regulations* were revised to achieve administrative efficiencies by introducing the use of digital signatures to authorize and authenticate payment requisitions and by eliminating the need for the Receiver General to verify in detail the authority of the person authorizing the requisition.

The thrust of these Regulations continues to be the proper control over the process by prescribing the requirements concerning the payment requisitions submitted to the Receiver General by federal departments. It also specifies the form and manner of the transmission and certification of payment requisitions.

**Alternatives**

There is no alternative to the status quo. However, the potential cost savings and efficiencies available to the federal government from the proposed streamlining make it difficult to retain the status quo.

ANNEXE (*suite*)

4. Le montant du paiement ou du règlement ou, avec l'autorisation du receveur général, les renseignements de base permettant de calculer ce montant.
5. La devise dans laquelle le paiement ou le règlement doit être effectué s'il ne s'agit pas de monnaie canadienne.
6. L'adresse à laquelle doit être envoyé le paiement ou l'avis de règlement ou, dans le cas d'un message électronique, les numéros de l'institution financière, de la succursale et du compte du bénéficiaire.
7. Lorsqu'il s'agit de paiements ou de règlements périodiques :
  - a) la date fixée pour le commencement des paiements ou règlements;
  - b) la fréquence de ceux-ci;
  - c) leur nombre ou la date du dernier paiement ou règlement, s'il y a lieu.
8. La certification exigée par de l'article 4 du présent règlement.
9. S'il y a lieu, le numéro de série de la demande ou de la pièce justificative.

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

Au cours des dernières années, plusieurs importants changements se sont produits dans la façon dont le gouvernement fédéral mène ses activités. On a adopté de nouveaux concepts, notamment la marge de manoeuvre accrue, la responsabilisation personnelle, la décentralisation et la déréglementation. Ces derniers temps, la structure de plusieurs ministères a été touchée par d'autres changements qui ont forcé les ministères visés à restructurer plusieurs de leurs opérations. D'autres initiatives, notamment les systèmes partagés et les services d'appui partagés localement ont en outre une incidence immédiate sur la façon dont les ministères mènent leurs opérations.

On a modifié le *Règlement sur les demandes de paiement* de façon à réaliser des gains d'efficacité administrative en permettant l'utilisation des signatures numériques pour l'approbation et l'authentification des demandes et en éliminant l'obligation pour le receveur général de vérifier en détail le niveau d'autorité de la personne ayant approuvé la demande.

La visée ultime de ce règlement demeure le juste contrôle du processus en prescrivant les modalités applicables aux demandes de paiement transmises au receveur général par les ministères fédéraux. Il précise également la forme et la manière de transmission et de certification des demandes de paiement.

**Solutions de rechange envisagées**

Il n'y a pas d'autre solution de rechange que le maintien du statu quo. Cependant, les perspectives d'économie et de gains d'efficacité que le projet de simplification fait briller pour le gouvernement fédéral rendent difficile le maintien du statu quo.

***Benefits and Costs***

The Regulations will provide a greater level of flexibility while maintaining an appropriate level of standardization to ensure the efficient processing of payment requisitions by the Receiver General. There are no costs associated with the provisions of these Regulations.

***Consultation***

When the proposed Regulations were drafted, Treasury Board Legal Services and the Receiver General were consulted, as well as twenty-four departments.

***Compliance***

No particular compliance provisions need to be made.

***Contact***

Gilles Vézina  
Project Manager  
Financial Management Policy Division  
Deputy Comptroller General Branch  
Treasury Board Secretariat  
L'Esplanade Laurier, 8th Floor  
West Tower  
Ottawa, Ontario  
K1A 1E4  
Telephone: (613) 957-9660  
FAX: (613) 952-9613

***Avantages et coûts***

Le règlement permettra une plus grande souplesse d'application tout en maintenant un niveau d'uniformisation requis pour un traitement efficace des demandes de paiement par le receveur général. Les dispositions de ce règlement ne comportent aucun coût.

***Consultations***

En plus des Services juridiques du Conseil du Trésor et du receveur général, vingt-quatre ministères ont été consultés lors de la rédaction du règlement proposé.

***Mécanisme de conformité***

Aucun mécanisme de conformité n'est nécessaire.

***Personne-ressource***

Gilles Vézina  
Gestionnaire de projets  
Division de la politique de la gestion financière  
Direction du sous-contrôleur général  
Secrétariat du Conseil du Trésor  
L'Esplanade Laurier, 8<sup>e</sup> étage  
Tour ouest  
Ottawa (Ontario)  
K1A 1E4  
Téléphone : (613) 957-9660  
TÉLÉCOPIEUR : (613) 952-9613

Registration  
SI/98-32 4 March, 1998

PUBLIC SERVICE REARRANGEMENT AND TRANSFER OF DUTIES ACT

**Order Transferring from the Minister of Finance to the Minister of Industry, the Powers, Duties and Functions in Relation to Regional Economic Development in Quebec and the Control and Supervision of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec, amendment**

P.C. 1998-183 13 February, 1998

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to section 2 of the *Public Service Rearrangement and Transfer of Duties Act*, hereby amends, effective February 23, 1998, Order in Council P.C. 1996-121 of January 25, 1996<sup>a</sup>:

(a) by replacing paragraph (a) with the following:

“(a) all the powers, duties and functions referred to in paragraph (a) of Order in Council P.C. 1993-1907 of November 4, 1993<sup>b</sup> and in Order in Council P.C. 1995-537 of March 29, 1995<sup>c</sup>; and”

(b) by replacing, in paragraph (b), “Federal Office of Regional Development—Quebec” with “Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec”.

Enregistrement  
TR/98-32 4 mars 1998

LOI SUR LES RESTRUCTURATIONS ET LES TRANSFERTS D'ATTRIBUTIONS DANS L'ADMINISTRATION PUBLIQUE

**Décret transférant du ministre des Finances au ministre de l'Industrie l'ensemble des attributions relativement au développement économique régional dans la province de Québec et la responsabilité de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec — Modification**

C.P. 1998-183 13 février 1998

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'article 2 de la *Loi sur les restructurations et les transferts d'attributions dans l'administration publique*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil modifie, à compter du 23 février 1998, le décret C.P. 1996-121 du 25 janvier 1996<sup>a</sup> :

a) en remplaçant l'alinéa a) par ce qui suit :

« a) l'ensemble des attributions visées à l'alinéa a) du décret C.P. 1993-1907 du 4 novembre 1993<sup>b</sup> et du décret C.P. 1995-537 du 29 mars 1995<sup>c</sup>; »

b) en remplaçant, à l'alinéa b), « Bureau fédéral de développement régional (Québec) » par « Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec ».

<sup>a</sup> SI/96-16

<sup>b</sup> SI/93-206

<sup>c</sup> SI/95-49

<sup>a</sup> TR/96-16

<sup>b</sup> TR/93-206

<sup>c</sup> TR/95-49

Registration  
SI/98-33 4 March, 1998

## PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

**Order Designating the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec as a Department and Designating Renaud Caron as Deputy Head**

P.C. 1998-185 13 February, 1998

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, hereby, effective February 23, 1998,

(a) revokes Order in Council P.C. 1995-242 of February 15, 1995<sup>a</sup>;

(b) pursuant to the definition "department" in subsection 2(1) of the *Public Service Employment Act*, designates the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec as a department for the purposes of that Act; and

(c) pursuant to paragraph (b) of the definition "deputy head" in subsection 2(1) of the *Public Service Employment Act*, designates Renaud Caron, Special Advisor to the Minister responsible for the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec, as the deputy head of that Agency for the purposes of that Act.

Enregistrement  
TR/98-33 4 mars 1998

## LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

**Décret désignant l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec comme ministère et désignant Renaud Caron à titre d'administrateur général**

C.P. 1998-185 13 février 1998

Sur recommandation du premier ministre, Son Excellence le Gouverneur général en conseil, à compter du 23 février 1998 :

a) abroge le décret C.P. 1995-242 du 15 février 1995<sup>a</sup>;

b) en vertu de la définition de « ministère », au paragraphe 2(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, désigne comme ministère, pour l'application de cette loi, l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec;

c) en vertu de l'alinéa b) de la définition de « administrateur général », au paragraphe 2(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, désigne Renaud Caron, conseiller spécial auprès du ministre chargé de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, à titre d'administrateur général de l'Agence pour l'application de cette loi.

<sup>a</sup> SI/95-26

<sup>a</sup> TR/95-26

Registration  
SI/98-34 4 March, 1998

Enregistrement  
TR/98-34 4 mars 1998

MINISTRIES AND MINISTERS OF STATE ACT

LOI SUR LES DÉPARTEMENTS ET MINISTRES D'ÉTAT

**Order Assigning the Honourable Martin Cauchon to Assist the Minister of Industry, amendment**

**Décret déléguant l'honorable Martin Cauchon auprès du ministre de l'Industrie — Modification**

P.C. 1998-188 13 February, 1998

C.P. 1998-188 13 février 1998

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to section 11 of the *Ministries and Ministers of State Act*, hereby amends Order in Council P.C. 1996-117 of January 25, 1996<sup>a</sup> by replacing "Federal Office of Regional Development—Quebec", with "Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec", effective February 23, 1998.

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'article 11 de la *Loi sur les départements et ministres d'État*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil modifie le décret C.P. 1996-117 du 25 janvier 1996<sup>a</sup> en remplaçant « Bureau fédéral de développement régional (Québec) » par « Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec », laquelle modification entre en vigueur le 23 février 1998.

<sup>a</sup> SI/96-13

<sup>a</sup> TR/96-13

Registration  
SI/98-35 4 March, 1998

Enregistrement  
TR/98-35 4 mars 1998

FIREARMS ACT

LOI SUR LES ARMES À FEU

**Order Fixing February 25, 1998, as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Act**

**Décret fixant au 25 février 1998 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi**

P.C. 1998-219 19 February, 1998

C.P. 1998-219 19 février 1998

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Justice, pursuant to subsection 193(1) of *An Act respecting firearms and other weapons*, assented to on December 5, 1995, being chapter 39 of the Statutes of Canada, 1995, hereby fixes February 25, 1998 as the day on which sections 1, 2 and 117 of that Act come into force.

Sur recommandation de la ministre de la Justice et en vertu du paragraphe 193(1) de la *Loi concernant les armes à feu et certaines autres armes*, sanctionnée le 5 décembre 1995, chapitre 39 des Lois du Canada (1995), Son Excellence le Gouverneur général en conseil fixe au 25 février 1998 la date d'entrée en vigueur des articles 1, 2 et 117 de cette loi.

Registration  
SI/98-36 4 March, 1998

TERRITORIAL LANDS ACT

### Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Northwest Territories

P.C. 1998-224 19 February, 1998

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to paragraph 23(a) of the *Territorial Lands Act*, hereby repeals the Withdrawal from Disposal Order, made by Order in Council P.C. 1995-589 of April 4, 1995<sup>a</sup>, and makes the annexed *Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Northwest Territories*.

#### ORDER RESPECTING THE WITHDRAWAL FROM DISPOSAL OF CERTAIN LANDS IN THE NORTHWEST TERRITORIES

##### *Short Title*

1. This Order may be cited as the *Withdrawal from Disposal Order (Bluenose/Tuktut Nogait National Park in the Northwest Territories)*.

##### *Purpose*

2. The purpose of this Order is to withdraw certain lands from disposal to establish the proposed Bluenose/Tuktut Nogait National Park in the Northwest Territories.

##### *Lands Withdrawn from Disposal*

3. Subject to section 4, the lands described in the schedule are withdrawn from disposal for the period beginning on the date of registration of this Order and ending on March 1<sup>st</sup>, 2003.

##### *Exceptions*

4. Section 3 does not apply in respect of

- (a) existing located or recorded mineral claims or prospecting permits in good standing acquired under the *Canada Mining Regulations*;
- (b) existing rights in good standing created pursuant to section 8 of the *Territorial Lands Act* or under the *Territorial Lands Regulations*;
- (c) rights to obtain surface leases on existing or located or recorded mineral claims acquired pursuant to section 8 of the *Territorial Lands Act* or under the *Territorial Lands Regulations*;
- (d) existing permits, special renewal permits and leases in good standing acquired under the *Canada Oil and Gas Land Regulations*;
- (e) existing permits in good standing acquired under the *Territorial Quarrying Regulations*;
- (f) existing rights, permits and interests granted under the *Canada Petroleum Resources Act*;

<sup>a</sup> SI/95-51, 1995 *Canada Gazette Part II*, p. 1022

Enregistrement  
TR/98-36 4 mars 1998

LOI SUR LES TERRES TERRITORIALES

### Décret déclarant inaliénables certaines terres des Territoires du Nord-Ouest

C.P. 1998-224 19 février 1998

Sur recommandation de la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'alinéa 23a) de la *Loi sur les terres territoriales*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil abroge le Décret soustrayant certaines terres à l'aliénation pris en vertu du décret C.P. 1995-589 du 4 avril 1995<sup>a</sup>, et prend le *Décret déclarant inaliénables certaines terres des Territoires du Nord-Ouest*, ci-après.

#### DÉCRET DÉCLARANT INALIÉNABLES CERTAINES TERRES DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST

##### *Titre abrégé*

1. *Décret soustrayant certaines terres à l'aliénation (parc national Bluenose/Tuktut Nogait, dans les Territoires du Nord-Ouest)*.

##### *Objet*

2. Le présent décret a pour objet de déclarer inaliénables certaines terres afin de faciliter l'établissement du parc national Bluenose/Tuktut Nogait proposé dans les Territoires du Nord-Ouest.

##### *Terres inaliénables*

3. Sous réserve de l'article 4, les terres décrites à l'annexe sont déclarées inaliénables à compter de la date d'enregistrement du présent Décret et se terminant le 1<sup>er</sup> mars 2003.

##### *Exceptions*

4. L'article 3 ne s'applique pas :

- a) aux claims miniers existants localisés ou enregistrés ou aux permis de prospection en bonne et due forme, accordés conformément aux dispositions du *Règlement régissant l'exploitation minière au Canada*;
- b) aux droits existants en bonne et due forme accordés en vertu de l'article 8 de la *Loi sur les terres territoriales* ou en vertu du *Règlement sur les terres territoriales*;
- c) aux droits d'obtenir un bail de surface existant sur les concessions minières localisées ou enregistrées, accordés conformément aux dispositions de l'article 8 de la *Loi sur les terres territoriales* ou en vertu du *Règlement sur les terres territoriales*;
- d) aux permis existants, permis spéciaux de renouvellements et baux en bonne et due forme accordés conformément aux dispositions du *Règlement sur les terres pétrolifères et gazifères du Canada*;

<sup>a</sup> TR/95-51, *Gazette du Canada Partie II*, 1995, p. 1022

(g) existing rights issued pursuant to the *Territorial Coal Regulations* or the *Territorial Dredging Regulations* or pursuant to the *Forest Management Act* of the Northwest Territories; and

(h) interests in lands described in Exhibit 2 of the Acquisition Agreement, dated May 5<sup>th</sup>, 1988, among Her Majesty in right of Canada, the Northern Canada Power Commission, the Government of the Northwest Territories and the Northwest Power Corporation.

SCHEDULE I  
(Sections 3 and 4)

LANDS WITHDRAWN FROM DISPOSAL

Proposed Bluenose/Tuktut Nogait National Park within Inuvialuit Settlement Region in the Northwest Territories;

All that parcel being more particularly described as follows:

(Geographic coordinates are NAD 27)

Commencing at a point being the intersection of the shoreline of Amundsen Gulf and the mouth of Outwash River at approximate latitude 69 degrees 33 minutes north and approximate longitude 120 degrees 40 minutes and 51 seconds west, the said point being a corner of the Inuvialuit Settlement Region;

thence south in a straight line along the limit of the Inuvialuit Settlement Region to a point at latitude 68 degrees 00 minutes north and approximate longitude 120 degrees 40 minutes and 51 seconds west (the said point being a corner of the Inuvialuit Settlement Region);

thence westerly along the parallel of 68 degrees 00 minutes north, also being the limit of the Inuvialuit Settlement Region, to its intersection with longitude 122 degrees 05 minutes west;

thence northwest in a straight line to a point having a latitude of 68 degrees 30 minutes north and longitude 123 degrees 20 minutes west;

thence north along longitude 123 degrees 20 minutes west to its intersection with the surveyed boundary of the Paulatuk 7(1)(b) lands at approximate latitude 69 degrees 00 minutes north;

thence easterly along the surveyed boundary of the Paulatuk lands to the surveyed corner at approximate latitude 69 degrees 00 minutes north and approximate longitude 123 degrees 10 minutes west;

thence north along the surveyed boundary of the Paulatuk 7(1)(b) and 7(1)(a) lands to the surveyed corner of the 7(1)(b) lands at approximate latitude 69 degrees 19 minutes north and approximate longitude 123 degrees 10 minutes west;

thence east, north, north easterly, easterly and south easterly along the surveyed boundary of Paulatuk 7(1)(b) lands to its intersection with the middle thread of the Outwash River at approximate latitude 69 degrees 27 minutes 46 seconds north and approximate longitude 120 degrees 51 minutes and 51 seconds west;

thence northerly and easterly along the middle thread of the Outwash River to the point of commencement.

e) aux permis existants en bonne et due forme accordés conformément aux dispositions du *Règlement sur l'exploitation de carrières territoriales*;

f) aux droits existants et titres existants accordés en vertu de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures*;

g) aux droits existants accordés en vertu du *Règlement territorial sur la houille*, ou du *Règlement territorial sur le dragage* ou en vertu de la *Loi sur l'aménagement des forêts* des Territoires du Nord-Ouest; et

h) aux titres sur les terres décrites dans la pièce 2 à l'appui de l'entente d'acquisition datée du 5 mai 1988, entre Sa Majesté du chef du Canada, la Commission d'énergie du Nord canadien, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et la *Northwest Territories Power Commission*.

ANNEXE I  
(articles 3 et 4)

TERRES DÉCLARÉES INALIÉNABLES

Parc national Bluenose/Tuktut Nogait proposé dans la région désignée par la Convention définitive des Inuvialuit;

Dans les Territoires du Nord-Ouest;

Toute la parcelle plus particulièrement décrite comme il suit :

(Les coordonnées géographiques sont tirées du SGNA 27)

Commençant au point d'intersection de la rive du golfe d'Amundsen et de l'embouchure de la rivière Outwash, environ à 69 degrés 33 minutes de latitude nord et environ à 120 degrés 40 minutes et 51 secondes de longitude ouest, ce point étant un angle de la région désignée par la Convention définitive des Inuvialuit;

de là, en direction sud, en ligne droite, le long de la limite de la région désignée par la Convention définitive des Inuvialuit, jusqu'à un point situé à 68 degrés 00 minutes de latitude nord et environ à 120 degrés 40 minutes et 51 secondes de longitude ouest, ce point étant un angle de la région désignée par la Convention définitive des Inuvialuit;

de là, en direction ouest, le long du parallèle à 68 degrés 00 minutes de latitude nord, constituant également la limite de la région désignée par la Convention définitive des Inuvialuit, jusqu'à son intersection avec le méridien à 122 degrés 05 minutes de longitude ouest;

de là, en direction nord-ouest, en ligne droite, jusqu'à un point situé à 68 degrés 30 minutes de latitude nord et à 123 degrés 20 minutes de longitude ouest;

de là, en direction nord, le long du méridien à 123 degrés 20 minutes de longitude ouest, jusqu'à son intersection avec la limite arpentée des terres de Paulatuk visées par l'alinéa 7(1)(b), environ à 69 degrés 00 minutes de latitude nord;

de là, en direction est, le long de la limite arpentée des terres de Paulatuk, jusqu'à l'angle marqué environ à 69 degrés 00 minutes de latitude nord et environ à 123 degrés 10 minutes de longitude ouest;

de là, en direction nord, le long de la limite arpentée des terres de Paulatuk visées par les alinéas 7(1)(b) et 7(1)(a), jusqu'à l'angle marqué des terres visées par l'alinéa 7(1)(b), environ à 69 degrés 19 minutes de latitude nord et environ à 123 degrés 10 minutes de longitude ouest;

de là, en direction est, nord, nord-est, est et sud-est, le long de la limite arpentée des terres de Paulatuk visées par l'alinéa 7(1)(b),



SCHEDULE I—*Continued*

Said parcel containing approximately 16,340 square kilometres.  
Including all mines and minerals, including hydrocarbons, whether solid, liquid or gaseous, and rights to work the same.  
Including any substances or materials that may be disposed of pursuant to the *Territorial Quarrying Regulations*; and  
Including timber that may be disposed of pursuant to the *Forest Management Act* of the Northwest Territories.

SCHEDULE II  
(Sections 3 and 4)

## LANDS WITHDRAWN FROM DISPOSAL

Proposed Bluenose/Tuktut Nogait National Park within Nunavut.

In the Northwest Territories;

All that parcel being more particularly described as follows:

(Geographic coordinates are NAD 27)

Commencing at a point being the intersection of the shoreline of Amundsen Gulf and the mouth of Outwash River at approximate latitude 69 degrees 33 minutes north and approximate longitude 120 degrees 40 minutes 51 seconds west (the said point being a corner of the Inuvialuit Settlement Region);

thence southeasterly along the shoreline of Amundsen Gulf following the ordinary low water mark to the point of intersection with longitude 119 degrees 00 minutes west;

thence south along longitude 119 degrees 00 minutes west to the point of intersection with latitude 68 degrees 10 minutes north;

thence west along latitude 68 degrees 10 minutes north to the point of intersection with longitude 119 degrees 45 minutes west;

thence south along longitude 119 degrees 45 minutes west to the point of intersection with the boundary between the Nunavut Settlement Region and the Sahtu Settlement Area, said point being at approximate latitude 67 degrees 44 minutes 30 seconds north;

thence northwesterly in a straight line along the Nunavut/Sahtu boundary to a point at latitude 68 degrees 00 minutes north and approximate longitude 120 degrees 40 minutes 51 seconds west (the said point being the corner of the boundary of the Inuvialuit Settlement Region);

thence north along approximate longitude 120 degrees 40 minutes 51 seconds west to the point of commencement.

Said parcel containing approximately 10,000 square kilometres.

Including all mines and minerals, including hydrocarbons, whether solid, liquid or gaseous, and rights to work the same;

Including any substances or materials that may be disposed of pursuant to the *Territorial Quarrying Regulations*;

ANNEXE I (*suite*)

jusqu'à son intersection avec le cours médian de la rivière Outwash environ à 69 degrés 27 minutes 46 secondes de latitude nord et environ à 120 degrés 51 minutes et 51 secondes de longitude ouest;

de là, en direction nord et est, le long du cours médian de la rivière Outwash, jusqu'au point de départ;

Ladite parcelle renfermant environ 16 340 kilomètres carrés.

Y compris les mines et minéraux, incluant les hydrocarbures qui s'y trouvent, à l'état solide, liquide ou gazeux, ainsi que le droit de les exploiter;

Y compris toutes matières ou tous matériaux qui peuvent être aliénés conformément au *Règlement sur l'exploitation de carrières territoriales*; et

Y compris les ressources forestières qui peuvent être aliénées en vertu de la *Loi sur l'aménagement des forêts* des Territoires du Nord-Ouest.

ANNEXE II  
(articles 3 et 4)

## TERRES DÉCLARÉES INALIÉNABLES

Parc national Bluenose/Tuktut Nogait proposé dans la région du Nunavut;

Dans les Territoires du Nord-Ouest;

Toute la parcelle plus particulièrement décrite comme il suit :

(Les coordonnées géographiques sont tirées du SGNA 27)

Commençant au point d'intersection de la rive du golfe d'Amundsen et de l'embouchure de la rivière Outwash, environ à 69 degrés 33 minutes de latitude nord et environ à 120 degrés 40 minutes et 51 secondes de longitude ouest, ce point étant un angle de la région désignée par la Convention définitive des Inuvialuit;

de là, en direction sud-est, le long de la rive du golfe d'Amundsen suivant la ligne des basses eaux ordinaires, jusqu'à son intersection avec le méridien à 119 degrés 00 minutes de longitude ouest;

de là, en direction sud, le long de ce méridien à 119 degrés 00 minutes de longitude ouest, jusqu'à son intersection avec le parallèle à 68 degrés 10 minutes de latitude nord;

de là, en direction ouest, le long du parallèle à 68 degrés 10 minutes de latitude nord, jusqu'à son intersection avec le méridien à 119 degrés 45 minutes de longitude ouest;

de là, en direction sud, le long de ce méridien à 119 degrés 45 minutes de longitude ouest, jusqu'à son intersection avec la limite entre la région du Nunavut et la région visée par le règlement avec les Dénés et Métis du Sahtu, ce point étant environ à 67 degrés 44 minutes et 30 secondes de latitude nord;

de là, en direction nord-ouest, en ligne droite, le long de cette limite entre les régions du Nunavut et du Sahtu, jusqu'à un point à 68 degrés 00 minutes de latitude nord et environ à 120 degrés 40 minutes et 51 secondes de longitude ouest, ce point étant l'angle de la limite de la région désignée par la Convention définitive des Inuvialuit;

de là, en direction nord, le long du méridien à 120 degrés 40 minutes et 51 secondes de longitude ouest, jusqu'au point de départ.

Ladite parcelle renfermant environ 10 000 kilomètres carrés.

SCHEDULE II—*Continued*

Including timber that may be disposed of pursuant to the *Forest Management Act* of the Northwest Territories;

Saving and excepting therefrom and reserving thereout Inuit land parcel P.C. 1992-2432 Type I on the west shore of Bluenose Lake and parcel P.C. 1992-2432 Type 1 on the east shore of Bluenose Lake in the name of Nunavut Tunngavik Incorporated as shown in the record of the Regional Manager, Land Resources Division, in the Northwest Territories; and

Saving and excepting the following parcels:

**Firstly:**

Croker River - Parcel "A" (radar site)

All that certain parcel or tract of land, including those lands covered by water, lying within the Northwest Territories, District of Mackenzie, Croker River, more particularly described as follows:

Commencing at the 1987 "Site Benchmark" being a triangle cut in rock as shown on National Defence drawing H-C324/1-9950-103 and being located approximately 136.7 metres on a bearing of S 5°52'39" W from the constructed site radar tower;

thence due West a distance of 145.000 metres to a point;

thence due North a distance of 250.000 metres to a point;

thence due East a distance of 250.000 metres to a point;

thence due South a distance of 250.000 metres to a point;

thence due West a distance of 105.000 metres, more or less, to the point of commencement;

containing an area of approximately 6.25 hectares and shown outlined with a heavy black line on National Defence drawing H-C324/1-9950-103 labelled as parcel "A".

Saving and excepting therefrom and reserving thereout all mines and minerals, including hydrocarbons, whether solid, liquid or gaseous, and rights to work the same.

**Secondly:**

Croker River - Parcel "B" (beachhead)

All that certain parcel or tract of land, including those lands covered by water lying within the Northwest Territories, District of Mackenzie, Croker River, more particularly described as follows:

Commencing at a point in the southeasterly bank of the "Unnamed" stream, labelled "Point A", as shown on National Defence drawing H-C324/1-9910-101. Said point being located at the intersection of the southeasterly bank of the "Unnamed"

ANNEXE II (*suite*)

Y compris les mines et minéraux, incluant les hydrocarbures qui s'y trouvent à l'état solide, liquide ou gazeux, ainsi que du droit de les exploiter;

Y compris toutes matières ou tous matériaux qui peuvent être aliénés conformément au *Règlement sur l'exploitation de carrières territoriales*;

Y compris les ressources forestières qui peuvent être aliénées en vertu de la *Loi sur l'aménagement des forêts* des Territoires du Nord-Ouest;

À l'exception de la parcelle de terre des Inuit de type 1 C.P. 1992-2432, sur le rivage ouest du lac Bluenose, et de la parcelle de type 1, C.P. 1992-2432, sur le rivage est du lac Bluenose, au nom de la « *Nunavut Tunngavik Incorporated* », telles qu'indiquées aux dossiers du chef régional, Division des ressources foncières, dans les Territoires du Nord-Ouest; et

À l'exception des parcelles suivantes :

**Premièrement :**

Rivière Croker - Parcelle « A » (site de radar)

Toute cette certaine parcelle ou bande de terre, y compris les terres recouvertes d'eau, dans les Territoires du Nord-Ouest, dans le district de Mackenzie, rivière Croker, plus particulièrement décrite comme il suit :

Commençant au « Point repère du site » de 1987, ce point étant un triangle découpé dans le roc, comme il est indiqué sur le dessin H-C324/1-9950-103 de la Défense nationale, et situé environ à 136,7 mètres suivant un azimut sud-ouest de 5°52'39" à partir de la tour de radar érigée sur le site;

de là, droit ouest, sur une distance de 145,000 mètres, jusqu'à un point;

de là, droit nord, sur une distance de 250,000 mètres, jusqu'à un point;

de là, droit est, sur une distance de 250,000 mètres, jusqu'à un point;

de là, droit sud, sur une distance de 250,000 mètres, jusqu'à un point;

de là, droit ouest, sur une distance de 105,000 mètres, jusqu'à un point de départ;

cette parcelle contenant une superficie d'environ 6,25 hectares et entourée d'une épaisse ligne noire sur le dessin H-C324/1-9950-103 de la Défense nationale, nommée Parcelle « A ».

À l'exception des mines et minéraux, incluant les hydrocarbures qui s'y trouvent, à l'état solide, liquide ou gazeux ainsi que du droit de les exploiter.

**Deuxièmement :**

Rivière Croker - Parcelle « B » (tête de plage)

Toute cette certaine parcelle ou bande de terre, y compris les terres recouvertes d'eau, dans les Territoires du Nord-Ouest, dans le district de Mackenzie, rivière Croker, plus particulièrement décrite comme il suit :

Commençant à un point situé sur la rive sud-est d'un ruisseau « sans nom », nommé « Point A » sur le dessin H-C324/1-9910-101 de la Défense nationale, ce point étant situé à l'intersection de la rive sud-est du ruisseau « sans nom » avec une ligne

SCHEDULE II—*Continued*

stream with a line drawn perpendicular to and 390.000 metres distant on a bearing of S 43°00'00" W from the most northerly point in the ordinary high water mark (O.H.W.M.) on the south-easterly side of the "Unnamed" stream at its mouth;

thence S 47°00'00"E a distance of 1200.000 metres to a point;

thence N 42°00'00" a distance of 400.000 metres, more or less, to a point in the ordinary high water mark (O.H.W.M.) of Amundsen Gulf;

thence generally northwesterly then southwesterly along the O.H.W.M. of Amundsen Gulf and the O.H.W.M. on the south-easterly side of the "Unnamed" stream, to the point of commencement;

containing an area of approximately 48.0 hectares and shown outlined with a heavy black line on National Defence drawing H-C324/1-9910-101 labelled as parcel "B".

Saving and excepting therefrom and reserving thereout all mines and minerals, including hydrocarbons, whether solid, liquid or gaseous, and rights to work the same.

**Thirdly:**

Croker River - Parcel "C" (water lot)

All that certain bed covered by water, lying within the Northwest Territories, District of Mackenzie, Croker River, more particularly described as follows:

Commencing at the most easterly corner of Croker River — Parcel "B", being located on the ordinary high water mark (O.H.W.M.) of Amundsen Gulf;

thence northeasterly along production of the southeasterly boundary of said Parcel "B" a distance of 300.000 metres to a point;

thence in a northwesterly direction on a line perpendicular to the previous course a distance of 1000.000 metres to a point;

thence in a southwesterly direction on a line perpendicular to the previous course to a point on said O.H.W.M.;

thence generally southeasterly along said O.H.W.M. to the point of commencement;

containing an area of approximately 36 hectares and shown outlined with a heavy black line on National Defence drawing H-C324/1-9910-101 labelled as parcel "C".

Including all water rights.

Saving and excepting therefrom and reserving thereout all mines and minerals, including hydrocarbons, whether solid, liquid or gaseous, and rights to work the same.

**Fourthly:**

Croker River - Parcel "D" (access reserve)

All that certain parcel or tract of land, including those lands covered by water, lying within the Northwest Territories, District of Mackenzie, Croker River, providing access between Croker River — Parcel "A" and Croker River - Parcel "B" more particularly described as follows:

Said parcel having a perpendicular width of 100.000 metres, being 50.000 metres on both sides of the centre line of the travelled portion of the existing road;

ANNEXE II (*suite*)

perpendiculaire tracée suivant un azimuth sud-ouest de 43°00'00" à 390,000 mètres du point le plus au nord de la ligne des hautes eaux ordinaires (LHEO) du côté sud-est de l'embouchure du ruisseau « sans nom »;

de là, en direction sud-est, suivant un azimuth de 47°00'00", sur une distance de 1 200,000 mètres, jusqu'à un point;

de là, en direction nord, 42°00'00", sur une distance d'environ 400,000 mètres jusqu'à un point sur la LHEO du golfe d'Amundsen;

de là, généralement en direction nord-ouest, puis vers le sud-ouest, le long de la LHEO du golfe d'Amundsen, sur le côté sud-est du ruisseau « sans nom », jusqu'au point de départ;

cette parcelle contenant une superficie d'environ 48,0 hectares et entourée d'une épaisse ligne noire sur le dessin H-C324/1-9910-101 de la Défense nationale, nommée Parcelle « B ».

À l'exception des mines et minéraux, qui s'y trouvent, incluant les hydrocarbures, à l'état solide, liquide ou gazeux, ainsi que du droit de les exploiter.

**Troisièmement :**

Rivière Croker - Parcelle « C » (lot d'eau)

Tout le lit recouvert d'eau situé dans les Territoires du Nord-Ouest, dans le district de Mackenzie, rivière Croker, plus particulièrement décrit comme il suit :

Commencant à l'angle le plus à l'est de la parcelle désignée Rivière Croker — Parcelle « B », cet angle étant situé sur la ligne des hautes eaux ordinaires (LHEO) du golfe d'Amundsen;

de là, en direction nord-est, le long de la projection de la limite sud-est de la Parcelle « B », sur une distance de 300,000 mètres, jusqu'à un point;

de là, en direction nord-ouest, suivant une ligne perpendiculaire au tracé précédent, sur une distance de 1 000,000 mètres, jusqu'à un point;

de là, en direction sud-ouest, suivant une ligne perpendiculaire au tracé précédent, jusqu'à un point sur la LHEO;

de là, généralement vers le sud-est, le long de la LHEO, jusqu'au point de départ;

cette parcelle contenant une superficie d'environ 36,0 hectares et entourée d'une épaisse ligne noire sur le dessin H-C324/1-9910-101 de la Défense nationale, nommée Parcelle « C ».

Y compris tous les droits hydrauliques.

À l'exception des mines et minéraux, incluant les hydrocarbures qui s'y trouvent, à l'état solide, liquide ou gazeux, ainsi que du droit de les exploiter.

**Quatrièmement :**

Rivière Croker - Parcelle « D » (réserve aux fins d'accès)

Toute cette certaine parcelle ou bande de terre, y compris les terres recouvertes d'eau, dans les Territoires du Nord-Ouest, dans le district de Mackenzie, rivière Croker, assurant l'accès entre les parcelles Rivière Croker — Parcelles « A » et « B », plus particulièrement décrite comme il suit :

Cette parcelle ayant une largeur perpendiculaire de 100,000 mètres, soit 50,000 mètres de chaque côté de la partie carrossable de la route existante;

SCHEDULE II—*Continued*

said road is generally depicted on National Defence drawings H-C324/1-9910-101 and H-C324/1-9910-102;

containing an area of approximately 42 hectares and shown outlined with a heavy black line on said drawings labelled as parcel "D".

Saving and excepting therefrom and reserving thereout all mines and minerals, including hydrocarbons, whether solid, liquid or gaseous, and rights to work the same.

**SCHEDULE III**  
(Sections 3 and 4)

## LANDS WITHDRAWN FROM DISPOSAL

Proposed Bluenose/Tuktut Nogait National Park within Sahtu Settlement Area In the Northwest Territories;

All that parcel being more particularly described as follows:  
(Geographic coordinates are NAD 27)

Commencing at a point at latitude 68 degrees 00 minutes north and approximate longitude 120 degrees 40 minutes 51 seconds west (the said point being a corner of the Inuvialuit Settlement Region);

thence southeasterly in a straight line along the boundary of the Nunavut Settlement Region to approximate latitude 67 degrees 44 minutes 30 seconds north and longitude 119 degrees 45 minutes west;

thence west along latitude 67 degrees 46 minutes north to longitude 121 degrees 30 minutes west;

thence northwesterly in a straight line to a point having latitude 68 degrees 00 minutes north and longitude 122 degrees 5 minutes west longitude (the said point being on the southern boundary of the Inuvialuit Settlement Region);

thence east along latitude 68 degrees 00 minutes north to the point of commencement.

Said parcel containing approximately 1,850 square kilometres.

Including all mines and minerals, including hydrocarbons, whether solid, liquid or gaseous, and rights to work the same;

Including any substances or materials that may be disposed of pursuant to the *Territorial Quarrying Regulations*; and

Including timber that may be disposed of pursuant to the *Forest Management Act* of the Northwest Territories.

**EXPLANATORY NOTE**

*(This note is not part of the Order.)*

The purpose of this Order in Council is to repeal the Withdrawal of Certain Lands Order, made by Order in Council P.C. 1995-589 of April 4, 1995 and to make in substitution therefor the *Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Northwest Territory*.

ANNEXE II (*suite*)

cette route étant généralement indiquée sur les dessins H-C324/1-9910-101 et HC324/1-9910-102 de la Défense nationale;

cette parcelle contenant une superficie d'environ 42,0 hectares et indiquée d'une épaisse ligne noire sur les dessins mentionnés ci-haut et désignée comme Parcelle « D »

À l'exception des mines et minéraux, incluant les hydrocarbures qui s'y trouvent, à l'état solide, liquide ou gazeux, ainsi que du droit de les exploiter.

**ANNEXE III**  
(articles 3 et 4)

## TERRES DÉCLARÉES INALIÉNABLES

Parc national Bluenose/Tuktut Nogait proposé dans la région visée par le règlement avec les Dénés et Métis du Sahtu

Dans les Territoires du Nord-Ouest;

Toute la parcelle plus particulièrement décrite comme il suit :  
(Les coordonnées géographiques sont tirées du SGNA 27)

Commençant à un point à 68 degrés 00 minutes de latitude nord et environ à 120 degrés 40 minutes et 51 secondes de longitude ouest, ce point étant un angle de la région désignée par la Convention définitive des Inuvialuit;

de là, en direction sud-est, en ligne droite, le long de la limite de la région du Nunavut jusqu'à environ 67 degrés 44 minutes et 30 secondes de latitude nord et 119 degrés 45 minutes de longitude ouest;

de là, en direction ouest, le long du parallèle à 67 degrés 46 minutes de latitude nord jusqu'au méridien à 121 degrés 30 minutes de longitude ouest;

de là, en direction nord-ouest, en ligne droite, jusqu'à un point à 68 degrés 00 minutes de latitude nord et 122 degrés 5 minutes de longitude ouest, ce point étant situé sur la limite sud de la région désignée par la Convention définitive des Inuvialuit;

de là, en direction est, le long du parallèle à 68 degrés 00 minutes de latitude nord jusqu'au point de départ;

Ladite parcelle renfermant environ 1 850 kilomètres carrés.

Y compris les mines et minéraux qui s'y trouvent, incluant les hydrocarbures, à l'état solide, liquide ou gazeux, ainsi que le droit de les exploiter;

Y compris toutes matières ou tous matériaux qui peuvent être aliénés conformément au *Règlement sur l'exploitation de carrières territoriales*; et

Y compris les ressources forestières qui peuvent être aliénées en vertu de la *Loi sur l'aménagement des forêts* des Territoires du Nord-Ouest.

**NOTE EXPLICATIVE**

*(La présente note ne fait pas partie du décret.)*

Le présent décret a pour objet d'abroger le Décret soustrayant certaines terres à l'aliénation, pris en vertu du décret C.P. 1995-589 daté du 4 avril 1995, et de le remplacer par le *Décret déclarant inaliénables certaines terres dans les Territoires du Nord-Ouest*.

*Erratum:*

Canada Gazette Part II, Vol. 132, No. 2, January 21, 1998

SOR/98-22

CUSTOMS TARIFF

Technical Amendments Order (Customs Tariff), No. 9,  
p. 107

in section 30,

*delete* the date of: "January 1, 1998"

and *replace* by: "December 29, 1997"

*Erratum :*

Gazette du Canada Partie II, Vol. 132, n° 2, le 21 janvier 1998

DORS/98-22

TARIF DES DOUANES

Décret n° 9 de modifications techniques (Tarif des  
douanes), p. 107

À l'article 30,

*retranchez* la date : « 1<sup>er</sup> janvier 1998 »

et *remplacez* par : « 29 décembre 1997 »

**TABLE OF CONTENTS**    **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**  
**SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)**

Registration No.	P.C. 1998	Department	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/98-111		Public Works and Government Services	Proclamation Authorizing the Issue and Prescribing the Composition, Dimensions and Design of a One Hundred Dollar Precious Metal Coin.....	700
SOR/98-112		Public Works and Government Services	Proclamation Authorizing the Issue and Prescribing the Composition, Dimensions and Design of a Two Hundred Dollar Precious Metal Coin.....	702
SOR/98-113	167	Transport	Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations .....	704
SOR/98-114	168	Transport	Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996.....	707
SOR/98-115	169	Industry	Regulations Amending the Weights and Measures Regulations .....	708
SOR/98-116	178	Public Service Commission Prime Minister	Special Appointment Regulations, No. 1998-2.....	715
SOR/98-117	181	Public Service Commission Prime Minister	Special Appointment Regulations, No. 1998-3.....	716
SOR/98-118	184	Prime Minister Industry	Schedule I.1 of the Financial Administration Act, amendment.....	717
SOR/98-119	186	Prime Minister Industry	Schedule to the Privacy Act, amendment.....	718
SOR/98-120	187	Prime Minister Industry	Schedule I of the Access to Information Act, amendment .....	719
SOR/98-121		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Maximum Amounts for Destroyed Animals Regulations, 1992 .....	720
SOR/98-122		Agriculture and Agri-Food	Honeybee Importation Prohibition Regulations, 1997 .....	726
SOR/98-123	220	Transport	Regulations Amending Certain Department of Transport Regulations (Miscellaneous Program), No. 3 .....	731
SOR/98-124	221	Transport	Order Repealing Certain Regulations Made under the Railway Safety Act (Miscellaneous Program).....	736
SOR/98-125	222	Transport	Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Vehicle Overloading).....	738
SOR/98-126		Senate	Senate Sessional Allowance (Suspension) Regulations .....	751
SOR/98-127		Treasury Board	Repayment of Receipts Regulations, 1997 .....	752
SOR/98-128		Treasury Board	Receipt and Deposit of Public Money Regulations, 1997.....	754
SOR/98-129		Treasury Board	Electronic Payments Regulations.....	757
SOR/98-130		Treasury Board	Payments and Settlements Requisitioning Regulations, 1997.....	761
SI/98-32	183	Prime Minister Industry	Order Transferring from the Minister of Finance to the Minister of Industry, the Powers, Duties and Functions in Relation to Regional Economic Development in Quebec and the Control and Supervision of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec, amendment.....	765
SI/98-33	185	Prime Minister Industry	Order Designating the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec as a Department and Designating Renaud Caron as Deputy Head .....	766
SI/98-34	188	Prime Minister Industry	Order Assigning the Honourable Martin Cauchon to Assist the Minister of Industry, amendment.....	767
SI/98-35	219	Justice	Order Fixing February 25, 1998, as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Firearms Act .....	768
SI/98-36	224	Indian Affairs and Northern Development	Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Northwest Territories.....	769

**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
Atlantic Pilotage Authority Regulations—Regulations Amending ..... Pilotage Act	<a href="#">SOR/98-113</a>	12/2/98	704	
Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996—Regulations Amending ..... Pilotage Act	<a href="#">SOR/98-114</a>	12/2/98	707	
Electronic Payments Regulations ..... Financial Administration Act	<a href="#">SOR/98-129</a>	23/2/98	757	n
Honeybee Importation Prohibition Regulations, 1997 ..... Health of Animals Act	<a href="#">SOR/98-122</a>	19/2/98	726	n
Maximum Amounts for Destroyed Animals Regulations, 1992—Regulations Amending ..... Health of Animals Act	<a href="#">SOR/98-121</a>	16/2/98	720	
Motor Vehicle Safety Regulations (Vehicle Overloading)—Regulations Amending. Motor Vehicle Safety Act	<a href="#">SOR/98-125</a>	19/2/98	738	
Order Assigning the Honourable Martin Cauchon to Assist the Minister of Industry, amendment..... Ministries and Ministers of State Act	<a href="#">SI/98-34</a>	04/3/98	767	
Order Designating the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec as a Department and Designating Renaud Caron as Deputy Head ..... Public Service Employment Act	<a href="#">SI/98-33</a>	04/3/98	766	r
Order Fixing February 25, 1998, as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Firearms Act..... Firearms Act	<a href="#">SI/98-35</a>	04/3/98	768	
Order Repealing Certain Regulations Made Under the Railway Safety Act (Miscellaneous Program)..... Railway Safety Act	<a href="#">SOR/98-124</a>	19/2/98	736	x
Order Transferring from the Minister of Finance to the Minister of Industry, the Powers, Duties and Functions in Relation to Regional Economic Development in Quebec and the Control and Supervision of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec, amendment..... Public Service Rearrangement and Transfer of Duties Act	<a href="#">SI/98-32</a>	04/3/98	765	
Payments and Settlements Requisitioning Regulations, 1997 ..... Financial Administration Act	<a href="#">SOR/98-130</a>	23/2/98	761	n
Proclamation Authorizing the Issue and Prescribing the Composition, Dimensions and Design of a One Hundred Dollar Precious Metal Coin ..... Royal Canadian Mint Act	<a href="#">SOR/98-111</a>	09/2/98	700	
Proclamation Authorizing the Issue and Prescribing the Composition, Dimensions and Design of a Two Hundred Dollar Precious Metal Coin..... Royal Canadian Mint Act	<a href="#">SOR/98-112</a>	09/2/98	702	
Receipt and Deposit of Public Money Regulations, 1997 ..... Financial Administration Act	<a href="#">SOR/98-128</a>	23/2/98	754	n
Regulations Amending Certain Department of Transport Regulations (Miscellaneous Program), No. 3 ..... Arctic Waters Pollution Prevention Act Motor Vehicle Transport Act, 1987 Canada Shipping Act Department of Transport Act	<a href="#">SOR/98-123</a>	19/2/98	731	
Repayment of Receipts Regulations, 1997..... Financial Administration Act	<a href="#">SOR/98-127</a>	23/2/98	752	n
Schedule I of the Access to Information Act, amendment..... Access to Information Act	<a href="#">SOR/98-120</a>	13/2/98	719	
Schedule I.1 of the Financial Administration Act, amendment ..... Financial Administration Act	<a href="#">SOR/98-118</a>	13/2/98	717	
Schedule to the Privacy Act, amendment ..... Privacy Act	<a href="#">SOR/98-119</a>	13/2/98	718	

**INDEX—Continued**

Regulations Statutes	Registration No.	Date	Page	Comments
Senate Sessional Allowance (Suspension) Regulations..... Parliament of Canada Act	<a href="#">SOR/98-126</a>	19/2/98	751	n
Special Appointment Regulations, No. 1998-2..... Public Service Employment Act	<a href="#">SOR/98-116</a>	13/2/98	715	n
Special Appointment Regulations, No. 1998-3..... Public Service Employment Act	<a href="#">SOR/98-117</a>	13/2/98	716	n
Weights and Measures Regulations—Regulations Amending .....	<a href="#">SOR/98-115</a>	12/2/98	708	
Weights and Measures Act				
Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Northwest Territories—Order.... Territorial Lands Act	<a href="#">SI/98-36</a>	04/3/98	769	r
Technical Amendments Order (Customs Tariff), No. 9 .....	<a href="#">SOR/98-22</a>		775	e
Customs Tariff				



**TABLE DES MATIÈRES DORS: Textes réglementaires (Règlements)**  
**TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)**

N° d'enregistrement.	C.P. 1998	Ministère	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/98-111		Travaux publics et Services gouvernementaux	Proclamation autorisant l'émission et fixant la composition, les dimensions et le dessin d'une pièce de métal précieux de cent dollars .....	700
DORS/98-112		Travaux publics et Services gouvernementaux	Proclamation autorisant l'émission et fixant la composition, les dimensions et le dessin d'une pièce de métal précieux de deux cents dollars .....	702
DORS/98-113	167	Transports	Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique.....	704
DORS/98-114	168	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996 .....	707
DORS/98-115	169	Industrie	Règlement modifiant le Règlement sur les poids et mesures .....	708
DORS/98-116	178	Commission de la fonction publique Premier ministre	Règlement n° 1998-2 portant affectation spéciale .....	715
DORS/98-117	181	Commission de la fonction publique Premier ministre	Règlement n° 1998-3 portant affectation spéciale .....	716
DORS/98-118	184	Premier ministre Industrie	Annexe I.1 de la Loi sur la gestion des finances publiques — Modification	717
DORS/98-119	186	Premier ministre Industrie	Annexe de la Loi sur la protection des renseignements personnels — Modification .....	718
DORS/98-120	187	Premier ministre Industrie	Annexe I de la Loi sur l'accès à l'information — Modification .....	719
DORS/98-121		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement de 1992 sur les plafonds des valeurs marchandes des animaux détruits .....	720
DORS/98-122		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement de 1997 interdisant l'importation des abeilles domestiques.....	726
DORS/98-123	220	Transports	Règlement correctif visant certains règlements (ministère des Transports), n° 3.....	731
DORS/98-124	221	Transports	Décret correctif visant l'abrogation de certains règlements pris en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire.....	736
DORS/98-125	222	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (surcharge des véhicules) .....	738
DORS/98-126		Sénat	Règlement sur l'indemnité de session du Sénat (suspension) .....	751
DORS/98-127		Conseil du Trésor	Règlement de 1997 sur le remboursement de recettes .....	752
DORS/98-128		Conseil du Trésor	Règlement de 1997 sur la réception et le dépôt des fonds publics.....	754
DORS/98-129		Conseil du Trésor	Règlement sur le paiement électronique .....	757
DORS/98-130		Conseil du Trésor	Règlement de 1997 sur les demandes de paiement et de règlement .....	761
TR/98-32	183	Premier ministre Industrie	Décret transférant du ministre des Finances au ministre de l'Industrie l'ensemble des attributions relativement au développement économique régional dans la province de Québec et la responsabilité de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec — Modification .....	765
TR/98-33	185	Premier ministre Industrie	Décret désignant l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec comme ministère et désignant Renaud Caron à titre d'administrateur général .....	766
TR/98-34-	188	Premier ministre Industrie	Décret déléguant l'honorable Martin Cauchon auprès du ministre de l'Industrie — Modification.....	767
TR/98-35	219	Justice	Décret fixant au 25 février 1998 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi sur les armes à feu .....	768
TR/98-36	224	Affaires indiennes et du Nord canadien	Décret déclarant inaliénables certaines terres des Territoires du Nord-Ouest.....	769

**INDEX DORS: Textes réglementaires (Règlements)****TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)**
 Abréviations: e — erratum  
 n — nouveau  
 r — revise  
 a — abroge

Règlements Lois	Enregistrement N°	Date	Page	Commentaires
Administration de pilotage de l'Atlantique — Règlement modifiant le Règlement ... Pilotage (Loi)	DORS/98-113	12/2/98	704	
Affectation spéciale — Règlement n° 1998-2 ..... Emploi dans la fonction publique (Loi)	DORS/98-116	13/2/98	715	n
Affectation spéciale — Règlement n° 1998-3 ..... Emploi dans la fonction publique (Loi)	DORS/98-117	13/2/98	716	n
Décret correctif visant l'abrogation de certains règlements pris en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire ..... Sécurité ferroviaire (Loi)	DORS/98-124	19/2/98	736	a
Décret déclarant inaliénables certaines terres des Territoires du Nord-Ouest ..... Terres territoriales (Loi)	TR/98-36	04/3/98	769	r
Décret déléguant l'honorable Martin Cauchon auprès du ministre de l'Industrie — Modification ..... Départements et ministres d'État (Loi)	TR/98-34	04/3/98	767	
Décret désignant l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec comme ministre et désignant Renaud Caron à titre d'administrateur général ..... Emploi dans la fonction publique (Loi)	TR/98-33	04/3/98	766	r
Décret fixant au 25 février 1998 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi sur les armes à feu ..... Armes à feu (Loi)	TR/98-35	04/3/98	768	
Décret transférant du ministre des Finances au ministre de l'Industrie l'ensemble des attributions relativement au développement économique régional dans la province de Québec et la responsabilité de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec — Modification ..... Restructurations et les transferts d'attributions dans l'administration publique (Loi)	TR/98-32	04/3/98	765	
Demandes de paiement et de règlement — Règlement de 1997 ..... Gestion des finances publiques (Loi)	DORS/98-130	23/2/98	761	n
Indemnité de session du Sénat (suspension) — Règlement ..... Parlement du Canada (Loi)	DORS/98-126	19/2/98	751	n
Loi sur l'accès à l'information — Modification à l'Annexe I ..... Accès à l'information (Loi)	DORS/98-120	13/2/98	719	
Loi sur la gestion des finances publiques — Modification à l'Annexe I.1 ..... Gestion des finances publiques (Loi)	DORS/98-118	13/2/98	717	
Loi sur la protection des renseignements personnels — Modification à l'Annexe ..... Protection des renseignements personnels (Loi)	DORS/98-119	13/2/98	718	
Paiement électronique — Règlement ..... Gestion des finances publiques (Loi)	DORS/98-129	23/2/98	757	n
Plafonds des valeurs marchandes des animaux détruits — Règlement modifiant le Règlement de 1992 ..... Santé des animaux (Loi)	DORS/98-121	16/2/98	720	
Poids et mesures — Règlement modifiant le Règlement ..... Poids et mesures (Loi)	DORS/98-115	12/2/98	708	
Proclamation autorisant l'émission et fixant la composition, les dimensions et le dessin d'une pièce de métal précieux de cent dollars ..... Monnaie royale canadienne (Loi)	DORS/98-111	09/2/98	700	
Proclamation autorisant l'émission et fixant la composition, les dimensions et le dessin d'une pièce de métal précieux de deux cents dollars ..... Monnaie royale canadienne (Loi)	DORS/98-112	09/2/98	702	
Réception et le dépôt des fonds publics — Règlement de 1997 ..... Gestion des finances publiques (Loi)	DORS/98-128	23/2/98	754	n

## INDEX—Suite

Règlements Lois	Enregistrement N°	Date	Page	Commentaires
Règlement correctif visant certains règlements (ministère des Transports), n° 3 ..... Prévention de la pollution des eaux arctiques (Loi) Transports routiers (Loi de 1987) Marine marchande du Canada (Loi) Ministère des Transports (Loi)	<a href="#">DORS/98-123</a>	19/2/98	731	
Règlement de 1997 interdisant l'importation des abeilles domestiques ..... Santé des animaux (Loi)	<a href="#">DORS/98-122</a>	19/2/98	726	n
Remboursement de recettes — Règlement de 1997 ..... Gestion des finances publiques (Loi) Restructurations et les transferts d'attributions dans l'administration publique (Loi)	<a href="#">DORS/98-127</a>	23/2/98	752	n
Sécurité des véhicules automobiles (surcharge des véhicules) — Règlement modifiant le Règlement..... Sécurité automobile (Loi)	<a href="#">DORS/98-125</a>	19/2/98	738	
Tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996 — Règlement modifiant le Règlement..... Pilotage (Loi)	<a href="#">DORS/98-114</a>	12/2/98	707	
Décret n° 9 de modifications techniques (Tarif des douanes)..... Tarif des douanes	<a href="#">DORS/98-22</a>		775	e



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing  
Public Works and Government Services  
Canada  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Les Éditions du gouvernement du Canada  
Travaux publics et Services gouvernementaux  
Canada  
Ottawa, Canada K1A 0S9