

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, APRIL 14, 1999

OTTAWA, LE MERCREDI 14 AVRIL 1999

Statutory Instruments 1999

Textes réglementaires 1999

SOR/99-142 to 166 and SI/99-33 to 35

DORS/99-142 à 166 et TR/99-33 à 35

Pages 1004 to 1120

Pages 1004 à 1120

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 6, 1999 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 6 janvier 1999 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 \$. Veuillez 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/99-142 23 March, 1999

CANADA LANDS SURVEYORS ACT

Canada Lands Surveyors Regulations

The Minister of Natural Resources, pursuant to section 62 of the *Canada Lands Surveyors Act*^a, hereby approves the annexed *Canada Lands Surveyors Regulations*, made by the Council of the Association of Canada Lands Surveyors.

Ottawa, March 18, 1999

Ralph Goodale
Minister of Natural Resources

CANADA LANDS SURVEYORS REGULATIONS

INTERPRETATION

1. The definitions in this section apply in these Regulations.
- “Act” means the *Canada Lands Surveyors Act*. (*Loi*)
- “incompetence” means a lack of knowledge, skill or judgment or a disregard for the public interest of such a nature or to such an extent as to demonstrate that the member of the Association, Canada Lands Surveyor or permit holder is unable to meet the requirements of the profession or to conduct surveys in accordance with the Act or any other Act respecting surveying or any regulations made thereunder. (*incompétence*)
- “member of the Association” means a member of the Association of Canada Lands Surveyors. (*membre de l’Association*)
- “professional misconduct”, in respect of a member of the Association, Canada Lands Surveyor or permit holder, as the case may be, means any of the following:
- (a) receiving a conviction in a court of competent jurisdiction of an offence relating to surveying;
 - (b) contravening the Act, these Regulations or the by-laws, or any other Act or regulations relating to surveying;
 - (c) failing to comply with the code of ethics of the Association;
 - (d) signing a certificate, report or plan that is not prepared or completed by the member of the Association or Canada Lands Surveyor or under the supervision of the member or Canada Lands Surveyor;
 - (e) failing to assume responsibility for all phases of survey work carried out under the supervision of the member of the Association or Canada Lands Surveyor;
 - (f) failing to engage employees that are competent by virtue of education or training, or both, to perform the duties assigned to them;
 - (g) knowingly allowing or encouraging employees who are not Canada Lands Surveyors to engage in activities that reasonably would be regarded as those of a Canada Lands Surveyor;

^a S.C. 1998, c. 14

Enregistrement
DORS/99-142 23 mars 1999

LOI SUR LES ARPENTEURS DES TERRES DU CANADA

Règlement sur les arpenteurs des terres du Canada

En vertu de l’article 62 de la *Loi sur les arpenteurs des terres du Canada*^a, le ministre des Ressources naturelles approuve le *Règlement sur les arpenteurs des terres du Canada*, ci-après, pris par le conseil de l’Association des arpenteurs des terres du Canada.

Ottawa, le 18 mars 1999

Le ministre des Ressources naturelles,
Ralph Goodale

RÈGLEMENT SUR LES ARPENTEURS DES TERRES DU CANADA

DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s’appliquent au présent règlement.
- « *incompétence* » Le manque de connaissances, de compétence ou de jugement, ou le mépris de l’intérêt public, qui rend le membre de l’Association, l’arpenteur des terres du Canada ou le titulaire de licence incapable de satisfaire aux exigences de la profession ou de fournir des services d’arpentage en conformité avec la Loi ou toute autre loi régissant l’arpentage ou leurs règlements d’application. (*incompétence*)
- « *Loi* » La *Loi sur les arpenteurs des terres du Canada*. (*Act*)
- « *manquement professionnel* » Pour le membre de l’Association, l’arpenteur des terres du Canada ou le titulaire de licence, selon le cas, tout acte, omission ou fait qui suit :
- a) être condamné par un tribunal compétent pour une infraction relative à l’arpentage;
 - b) contrevenir à la Loi, au présent règlement, aux règlements administratifs ou aux autres lois ou règlements relatifs à l’arpentage;
 - c) ne pas respecter le code de déontologie de l’Association;
 - d) dans le cas du membre de l’Association ou de l’arpenteur des terres du Canada, signer un certificat, un rapport ou un plan qui n’a pas été établi ou rempli par lui ou sous sa surveillance;
 - e) dans le cas du membre de l’Association ou de l’arpenteur des terres du Canada, ne pas assumer la responsabilité de toutes les étapes des travaux d’arpentage exécutés sous sa surveillance;
 - f) ne pas employer un personnel compétent sur le plan de la formation ou de l’expérience, ou sur les deux plans, pour exercer les fonctions assignées;
 - g) autoriser ou inciter sciemment des employés qui ne sont pas arpenteurs des terres du Canada à se livrer à des activités qu’il serait raisonnable de considérer comme celles d’un arpenteur des terres du Canada;

^a L.C. 1998, ch. 14

- (h) failing to regard as confidential any information, however obtained, about the affairs of an employer's clients or failing to continue to regard the information as confidential after the termination of the relationship with the employer;
- (i) failing to disclose to a client or employer a conflict of interest;
- (j) charging a fee for services not performed or knowingly submitting a false or misleading estimate, account or charge for services;
- (k) advertising in a manner that is contrary to the by-laws;
- (l) making a false or malicious statement or publication that injures the professional reputation, the prospects or surveying business of another member of the Association, Canada Lands Surveyor or permit holder;
- (m) soliciting or accepting any work when the member of the Association, Canada Lands Surveyor or permit holder knows or has reason to believe that another member of the Association, Canada Lands Surveyor or permit holder is engaged for the same purpose by the same client;
- (n) offering a remuneration or an inducement to secure employment or a contract for services;
- (o) undertaking work that the member of the Association, Canada Lands Surveyor or permit holder is not competent to perform by virtue of training and experience or that is beyond the resources of that member, Canada Lands Surveyor or permit holder to complete in the time agreed on with the client;
- (p) failing to cooperate with the Association with respect to a claim made under a professional liability insurance policy;
- (q) failing to cooperate with the Association in a review of the surveying activities of a member of the Association;
- (r) authorizing a non-member to act in a manner that would lead the public to believe that the non-member was licensed in accordance with the Act and these Regulations;
- (s) engaging in conduct relevant to surveying that, having regard to all the circumstances, would reasonably be regarded by members of the Association as dishonourable or unprofessional;
- (t) failing to remedy poor, incorrect or incomplete work after acknowledging that a deficiency exists;
- (u) failing, in respect of a permit holder, to immediately notify the Registrar when there is no longer a member of the Association available to supervise services offered by the permit holder which must be supervised by such a member;
- (v) failing, in respect of a permit holder, to ensure that work is carried out under the supervision of a member of the Association; and
- (w) authorizing, permitting, counselling, abetting, assisting, aiding or acquiescing in any act or omission referred to in paragraphs (b) to (v). (*manquement professionnel*)

ASSOCIATION OF CANADA LAND
SURVEYORS' CODE OF ETHICS

2. For the purposes of the code of ethics set out in section 3, "members" means members of the Association, Canada Lands Surveyors, licence holders and permit holders.

- h) ne pas respecter la confidentialité des renseignements concernant les affaires des clients d'un employeur — quel que soit le mode d'obtention —, même après la fin de ses relations avec lui;
- i) ne pas déclarer un conflit d'intérêts à un client ou à un employeur;
- j) facturer des honoraires pour des services non rendus ou présenter délibérément une estimation, un relevé ou des frais de service faux ou trompeurs;
- k) faire de la publicité d'une manière contraire aux règlements administratifs;
- l) produire une déclaration ou une publication fausse ou trompeuse qui nuit soit à la réputation professionnelle, soit aux activités d'arpentage ou aux possibilités à cet égard, d'un autre membre de l'Association, d'un autre arpenteur des terres du Canada ou d'un autre titulaire de licence;
- m) solliciter ou accepter des travaux lorsqu'il sait ou a des raisons de croire qu'un autre membre de l'Association, un autre arpenteur des terres du Canada ou un autre titulaire de licence a été engagé aux mêmes fins par le même client;
- n) offrir une récompense ou une incitation pour obtenir un emploi ou un contrat de service;
- o) entreprendre des travaux pour lesquels il ne possède pas la compétence nécessaire en raison de sa formation et de son expérience, ou qui excèdent les ressources à sa disposition et ne pourront de ce fait être achevés dans les délais convenus avec le client;
- p) ne pas collaborer avec l'Association à l'égard d'une réclamation présentée aux termes d'une police d'assurance responsabilité professionnelle;
- q) ne pas collaborer avec l'Association lors de l'examen des services d'arpentage d'un membre de l'Association;
- r) autoriser un non-membre à agir d'une manière qui porterait le public à croire qu'il est titulaire d'un permis délivré sous le régime de la Loi et du présent règlement;
- s) avoir un comportement en matière d'arpentage qui, eu égard à toutes les circonstances, serait raisonnablement considéré par les membres de l'Association comme déshonorant ou non professionnel;
- t) ne pas corriger les travaux de mauvaise qualité, incorrects ou incomplets après avoir reconnu qu'ils comportent des lacunes;
- u) dans le cas du titulaire de licence, ne pas aviser le registraire immédiatement lorsqu'aucun membre de l'Association n'est disponible pour superviser les services qu'il offre et qui exigent la surveillance d'un membre de l'Association;
- v) dans le cas du titulaire de licence, ne pas s'assurer que les travaux sont exécutés sous la surveillance d'un membre de l'Association;
- w) autoriser, permettre, conseiller, encourager, appuyer ou accepter tout acte ou omission visé aux alinéas b) à v), ou aider à le commettre. (*professional misconduct*)

« membre de l'Association » Membre de l'Association des arpenteurs des terres du Canada. (*member of the Association*)

CODE DE DÉONTOLOGIE DE L'ASSOCIATION
DES ARPENDEURS DES TERRES DU CANADA

2. Pour l'application du code de déontologie établi à l'article 3, « membre » s'entend d'un membre de l'Association, d'un arpenteur des terres du Canada, d'un titulaire de permis ou d'un titulaire de licence.

3. (1) Members shall abide by the code of ethics set out in subsections (2) to (7).

(2) Members shall serve the public to the best of their knowledge and ability and with accuracy and efficiency for the development and peaceful enjoyment of Canada's lands and natural resources.

(3) Members shall be honest and trustworthy and shall, in particular,

(a) maintain confidentiality with respect to client or employer affairs during the term of their contract or employment and after their contract or employment has been terminated;

(b) certify only work that was performed by the member or under the member's supervision; and

(c) enter into fee-splitting arrangements only with the knowledge and consent of their client.

(4) Members shall be vigilant upholders of the law relating to their profession and shall refrain from, in particular,

(a) entering into an arrangement that would allow the unauthorized practice of their profession; and

(b) knowingly or willingly becoming accessories to a failure to report any illegal practice of their profession to the Council of the Association.

(5) Members shall avoid any appearance of professional impropriety and shall, in particular,

(a) declare to their clients or employers any conflict of interest that impairs the quality of their services;

(b) ensure, to the best of their ability that their names are not used in association with persons or enterprises of dubious or doubtful ethics; and

(c) accept no compensation from more than one source for the same service without the consent of all parties involved.

(6) Members shall charge and accept only fair and reasonable compensation for their services and shall, in particular,

(a) make their claims for compensation commensurate with the professional and technical complexity of their services, their level of responsibility and their professional liability; and

(b) make details relevant to their claims for compensation available to their client on request.

(7) Members shall maintain their competence, integrity and respect for their profession in their relations with colleagues, clients, employers or employees and the public and shall, in particular,

(a) assume professional responsibility for authorized works carried out by their non-professional employees;

(b) cultivate into their employees the utmost integrity and a clear understanding of the professional obligations of surveyors to the public;

(c) provide their employees with good working conditions and reasonable remuneration;

(d) continually advance their skills and knowledge through study and educational programs;

(e) refrain from public criticism of the conduct or practice of colleagues;

(f) report any perceived misconduct or incompetence of members to the Council of the Association;

3. (1) Le membre doit se conformer au code de déontologie établi aux paragraphes (2) à (7).

(2) Le membre doit bien servir le public, avec exactitude et efficacité, en vue de la mise en valeur et de la jouissance paisible des terres et des ressources naturelles du Canada.

(3) Le membre doit être honnête et fiable et doit notamment :

a) respecter la confidentialité de ses relations avec chaque client ou employeur pendant et après la durée de son contrat ou de son emploi;

b) ne certifier que les travaux exécutés par lui ou sous sa surveillance;

c) ne conclure des ententes de partage des honoraires qu'avec le consentement de son client.

(4) Le membre doit faire preuve de vigilance afin de faire respecter la loi qui régit sa profession et doit s'abstenir notamment :

a) de conclure des ententes qui permettraient l'exercice illégal de la profession;

b) d'être sciemment ou délibérément complice de toute omission consistant à ne pas déclarer au conseil de l'Association l'exercice illégal de la profession.

(5) Le membre doit éviter toute apparence d'irrégularité dans l'exercice de la profession et doit notamment :

a) déclarer à son client ou à son employeur tout conflit d'intérêts préjudiciable à la qualité de ses services;

b) faire de son mieux pour s'assurer que son nom n'est pas utilisé en relation avec des personnes ou des entreprises à l'éthique douteuse ou incertaine;

c) ne pas accepter de rémunération de plus d'une source pour le même service provenant sans en avoir informé toutes les parties en cause.

(6) Le membre ne peut demander et accepter que des honoraires justes et raisonnables pour ses services et doit notamment :

a) présenter des relevés d'honoraires qui soient en accord avec la complexité professionnelle et technique de ses services, son degré de responsabilité et sa responsabilité professionnelle;

b) fournir des précisions sur les relevés d'honoraires à la demande de ses clients.

(7) Le membre doit faire preuve de compétence, d'intégrité et de respect pour la profession dans ses relations avec ses collègues, clients, employeurs ou employés et avec le public, et doit notamment :

a) assumer la responsabilité professionnelle des travaux autorisés qui sont exécutés par son personnel non professionnel;

b) promouvoir auprès de son personnel l'intégrité absolue et une compréhension claire des obligations professionnelles des arpenteurs envers le public;

c) fournir à ses employés de bonnes conditions de travail et une rémunération raisonnable;

d) continuer à se perfectionner par les études et les programmes éducatifs;

e) s'abstenir de critiquer publiquement le comportement ou les pratiques des collègues;

f) signaler au conseil de l'Association tout manquement professionnel ou l'incompétence d'un membre dont il a connaissance;

- (g) keep adequate records of their work such that its quality can be judged by their peers;
- (h) refrain from accepting assignments beyond their competence or beyond the resources available to them; and
- (i) limit their advertising to a level that provides adequate information and avoids misleading and self-laudatory language.

COMMITTEES OF COUNCIL

General

4. Unless otherwise stated, a quorum of a committee of the Association shall be a majority of its members.
5. Members of committees shall be appointed by the Council.

Executive Committee

6. (1) The Executive Committee of the Association shall be composed of
- the President of the Association;
 - the Vice-President of the Association, who shall preside in the President's absence;
 - the past President of the Association, as defined in the by-laws; and
 - one or more members of the Council.
- (2) A quorum of the Executive Committee shall be three members of the committee, at least one of whom is the President or the Vice-President.

Board of Examiners

7. (1) The Board of Examiners shall be composed of
- a chairperson; and
 - four members of the Association.
- (2) A quorum of the Board of Examiners shall be three members of the Board.
- (3) If the chairperson or a member is unable to perform the duties of the Board of Examiners, the Council shall appoint a replacement.
- (4) The chairperson and every member of the Board of Examiners shall, before entering office, take, before any person duly authorized to take oaths or affidavits, an oath (or solemn affirmation) in the following form:

I,, do solemnly swear (*or affirm*) that I will faithfully discharge the duty of an examiner of candidates for a commission as a Canada Lands Surveyor according to law and without favour, affection or partiality. (*Add, in the case of an oath: So help me God.*)

Complaints Committee

8. (1) The Complaints Committee shall be composed of
- at least one elected member of the Council;
 - one member of the Council appointed to the Council by the Minister; and
 - at least three members of the Association.
- (2) No person who is a member of the Discipline Committee shall be a member of the Complaints Committee.
- (3) The Council shall appoint one member of the Complaints Committee to be the chairperson.

- g) tenir des dossiers appropriés de ses travaux de manière à permettre l'évaluation de la qualité de ceux-ci;
- h) s'abstenir d'accepter des travaux qui excèdent ses compétences ou les ressources à sa disposition;
- i) limiter la publicité le concernant aux renseignements utiles et en exclure tout libellé trompeur ou flatteur.

COMITÉS DU CONSEIL

Dispositions générales

4. Sauf disposition contraire, le quorum d'un comité de l'Association est constitué par la majorité de ses membres.
5. Les membres des comités sont nommés par le conseil.

Le bureau de l'Association

6. (1) Le bureau de l'Association est composé des personnes suivantes :
- le président de l'Association;
 - le vice-président de l'Association, qui remplace le président en son absence;
 - le président sortant de l'Association, au sens des règlements administratifs;
 - un ou plusieurs membres du conseil.
- (2) Le quorum du bureau de l'Association est constitué par trois membres du bureau, dont un au moins est le président ou le vice-président.

Comité d'examen

7. (1) Le comité d'examen est composé des personnes suivantes :
- un président;
 - quatre membres de l'Association.
- (2) Le quorum du comité d'examen est constitué par trois membres du comité.
- (3) Si le président ou un membre est empêché d'exécuter les fonctions du comité d'examen, le conseil lui nomme un suppléant.
- (4) Le président et chaque membre du comité d'examen sont tenus, avant leur entrée en fonctions, de prêter le serment ou de faire l'affirmation solennelle qui suit :

Moi,, je jure (*ou j'affirme*) solennellement que j'exercerai mes fonctions d'examineur des candidats au brevet d'arpenteur des terres du Canada fidèlement et d'une manière impartiale et conforme à la loi. (*Ajouter, en cas de prestation de serment : Ainsi Dieu me soit en aide.*)

Comité des plaintes

8. (1) Le comité des plaintes est composé des personnes suivantes :
- au moins un membre élu du conseil;
 - un membre nommé au conseil par le ministre;
 - au moins trois membres de l'Association.
- (2) Aucun membre du comité de discipline ne peut être membre du comité des plaintes.
- (3) Le conseil nomme un membre du comité des plaintes à titre de président.

(4) A quorum of the Complaints Committee shall be a member of the Committee who is an elected member of the Council, the member who is appointed to the Council by the Minister and one other member of the Committee.

Discipline Committee

9. (1) The Discipline Committee shall be composed of

- (a) at least one elected member of the Council;
- (b) one member of the Council appointed to the Council by the Minister; and
- (c) at least three members of the Association who each have no less than ten years experience in surveying.

(2) The Council shall appoint one member of the Discipline Committee to be the chairperson.

(3) A quorum of the Discipline Committee shall be the member who is appointed to the Council by the Minister and two other members of the Committee.

(4) If the Discipline Committee commences a hearing and a member of the Committee becomes unable to act, the remaining members may complete the hearing in the absence of the member who is unable to act, provided a quorum is maintained.

(5) If a proceeding is commenced before the Discipline Committee and the term of office of a member of the Committee expires or is terminated, other than for professional misconduct or incompetence, before the proceeding is disposed of but after evidence has been heard, the member shall remain a member of the Committee for the purpose of completing the disposition of the proceeding in the same manner as if the term of office had not expired or been terminated.

REGISTERS

10. (1) The Registrar shall maintain a register of Canada Lands Surveyors in which the following information is entered in respect of each surveyor:

- (a) name;
- (b) commission granted;
- (c) number and date of commission;
- (d) status of commission; and
- (e) all available information about the surveyor's address.

(2) The Registrar shall maintain a register of members of the Association, is entered including former members, in which the following information in respect of each member:

- (a) name;
- (b) date of enrolment and date of any change in category of membership;
- (c) category of membership;
- (d) address and telephone number;
- (e) name and address of partnership, firm or employer;
- (f) status of membership fee payments;
- (g) status of membership;
- (h) date of issue of licence;
- (i) status of licence fee payments;
- (j) status of licence;
- (k) proof of liability insurance coverage or proof of exemption therefrom; and
- (l) information about any claim against the member for professional liability.

(4) Le quorum du comité de plainte est constitué par un des membres élus du conseil, le membre nommé au conseil par le ministre et un autre membre du comité.

Comité de discipline

9. (1) Le comité de discipline est composé des personnes suivantes :

- a) au moins un membre élu du conseil;
- b) un membre nommé au conseil par le ministre;
- c) au moins trois membres de l'Association qui ont chacun un nombre minimum de dix ans d'expérience en arpentage.

(2) Le conseil nomme un membre du comité de discipline à titre de président.

(3) Le quorum du comité de discipline est constitué par le membre nommé au conseil par le ministre et deux autres membres du comité.

(4) Si le comité de discipline commence une audience et qu'un membre du comité est empêché d'agir, les autres membres peuvent poursuivre l'audience en son absence à condition de maintenir le quorum.

(5) Si, pendant une instance devant le comité de discipline, le mandat d'un membre de celui-ci expire ou prend fin — pour un motif autre qu'un manquement professionnel ou l'incompétence — avant le règlement de l'instance mais après l'audition de la preuve, le membre demeure membre du comité jusqu'au règlement de l'instance comme si son mandat n'avait pas expiré ou pris fin.

REGISTRES

10. (1) Le registraire tient un registre des arpenteurs des terres du Canada dans lequel il consigne les renseignements suivants à l'égard de chaque arpenteur :

- a) son nom;
- b) le type de brevet délivré;
- c) le numéro et la date du brevet;
- d) l'état du brevet;
- e) les renseignements connus concernant son adresse.

(2) Le registraire tient un registre des membres de l'Association, y compris les anciens membres, dans lequel il consigne les renseignements suivants à l'égard de chaque membre :

- a) son nom;
- b) la date de son adhésion à l'Association et la date de tout changement de catégorie;
- c) sa catégorie de membre;
- d) son adresse et son numéro de téléphone;
- e) les nom et adresse de la société de personnes dont il est un associé, de son entreprise ou de son employeur;
- f) l'état du paiement des droits d'inscription;
- g) son statut de membre;
- h) la date de délivrance du permis;
- i) l'état du paiement des droits de permis;
- j) l'état du permis;
- k) la preuve qu'il détient une assurance responsabilité professionnelle ou qu'il en est exempté;
- l) les renseignements concernant toute réclamation pour responsabilité professionnelle présentée contre lui.

(3) The Registrar shall maintain a register of permit holders in which the following information is entered in respect of each permit holder:

- (a) name;
- (b) date on which a permit was first issued;
- (c) address and telephone number;
- (d) names of the members of the Association responsible for the surveying services offered by the permit holder;
- (e) date of issue of permit;
- (f) status of permit fee payments;
- (g) status of permit;
- (h) proof of liability insurance coverage or proof of exemption therefrom; and
- (i) information about any claim against the permit holder for professional liability.

MEMBERSHIP

Applications

11. A person may apply to become a member of the Association by submitting to the Registrar an application on the form provided by the Association.

Annual Renewal

12. (1) An application for a renewal of membership shall be filed, on the form provided by the Association, with the Registrar before the end of the fiscal year of the Association.

(2) The Registrar shall renew the membership if the application complies with the requirements of the Act and these Regulations.

Reinstatement

13. (1) A person whose membership has lapsed or has been cancelled may apply for a new membership in accordance with section 11.

(2) The Registrar shall grant the new membership if the application complies with the requirements of the Act and these Regulations.

COMMISSIONS

Application for Admission as a Candidate for a Commission

14. Every person who wishes to be a candidate for a commission as a Canada Lands Surveyor and who is entitled to survey lands in the province under the laws of that province shall submit to the Board of Examiners

- (a) an application for admission as a candidate on the form provided by the Association;
- (b) a copy of any commission or licence authorizing the person to survey lands in the province; and
- (c) certification of the status of the commission or licence by the agency that issued it.

15. (1) Every person, other than a person entitled to survey lands in a province, who wishes to be a candidate for a commission as a Canada Lands Surveyor shall submit to the Board of Examiners

- (a) an application for admission as a candidate on the form provided by the Association;

(3) Le registraire tient un registre des titulaires de licence dans lequel il consigne les renseignements suivants à l'égard de chaque titulaire :

- a) son nom;
- b) la date de délivrance de la première licence;
- c) son adresse et son numéro de téléphone;
- d) le nom des membres de l'Association responsables des services d'arpentage qu'il offre;
- e) la date de délivrance de la licence;
- f) l'état du paiement des droits de licence;
- g) l'état de sa licence;
- h) la preuve qu'il détient une assurance responsabilité professionnelle ou qu'il en est exempté;
- i) les renseignements concernant toute réclamation pour responsabilité professionnelle présentée contre lui.

ADHÉSION

Demande

11. Toute personne peut demander l'adhésion à l'Association en présentant au registraire une demande sur le formulaire fourni par celle-ci.

Renouvellement annuel

12. (1) La demande de renouvellement de l'inscription d'un membre de l'Association est déposée auprès du registraire, sur le formulaire fourni par l'Association, avant la fin de l'exercice de celle-ci.

(2) Le registraire renouvelle l'inscription du membre de l'Association si la demande satisfait aux exigences de la Loi et du présent règlement.

Réintégration

13. (1) La personne dont l'inscription est expirée ou a été annulée peut demander la réintégration à titre de membre de l'Association conformément à l'article 11.

(2) Le registraire fait droit à la demande si elle satisfait aux exigences de la Loi et du présent règlement.

BREVETS

Demande d'admission à titre de candidat à un brevet

14. La personne qui postule la candidature à un brevet à titre d'arpenteur des terres du Canada et qui est habilitée à arpenter les terres dans une province en vertu des lois provinciales doit remettre au comité d'examen les documents suivants :

- a) une demande d'admission sur le formulaire fourni par l'Association;
- b) une copie du brevet ou du permis qui l'autorise à arpenter les terres dans la province;
- c) une attestation de l'état du brevet ou du permis par l'organisme qui l'a délivré.

15. (1) Toute personne, autre que celle habilitée à arpenter les terres dans une province, qui postule la candidature à un brevet à titre d'arpenteur des terres du Canada doit remettre au comité d'examen les documents suivants :

- a) une demande d'admission sur le formulaire fourni par l'Association;

(b) a summary of all academic education together with an official transcript of marks for any post-secondary education; and
 (c) a copy of any diploma, degree, certificate or other similar evidence of level of education awarded by a college, university or other educational institution or a certifying body.

(2) Official documents submitted pursuant to paragraphs (1)(b) and (c) that are not in English or French must be accompanied by an English or French translation attested to by a certified translator.

(3) No person shall be admitted as a candidate unless the information submitted indicates that the person has achieved at least the level of education obtained by a graduate in survey technology of a Canadian college.

Application for Examination

16. (1) A candidate for a commission shall submit notice of the candidate's intention to be examined to the Registrar at least two months before the date of commencement of the examinations as announced in accordance with section 20.

(2) Despite subsection (1), a candidate who submits notice of the candidate's intention to be examined after the deadline referred to in subsection (1) shall only be admitted on a first come, first served basis in accordance with the availability of places and copies of the examinations.

Examination Subjects

17. The subjects of the examination for a commission are

- (a) mathematics;
- (b) least-squares estimation and data analysis;
- (c) advanced surveying (including survey astronomy);
- (d) applied photogrammetry and remote sensing;
- (e) database management systems (informatics);
- (f) cartography and map projections;
- (g) cadastral studies;
- (h) geodetic positioning;
- (i) hydrographic surveying and oceanography;
- (j) survey law;
- (k) land-use planning and environmental management;
- (l) land information systems;
- (m) business law, administration and economics;
- (n) acts and regulations relating to surveys of Canada lands;
- (o) property rights systems on Canada lands; and
- (p) government structures and aboriginal government issues.

Examination

18. A candidate is required, within a period of seven years after the date on which the candidate's application is accepted, to pass an examination in each subject set out in section 17 or to demonstrate to the Board of Examiners that the candidate has received equivalent training.

19. Subject to section 18, a candidate may rewrite any examination that the candidate fails.

(b) un résumé de toutes ses études, ainsi qu'un relevé officiel des notes de ses études postsecondaires, le cas échéant;

(c) une copie de tout diplôme, certificat ou autre attestation semblable de son niveau d'instruction, décerné par un collège, une université ou autre établissement d'enseignement ou un organisme d'agrément.

(2) Les documents officiels présentés aux termes des alinéas (1)(b) et (c) doivent, s'ils ne sont pas en français ou en anglais, être accompagnés d'une traduction en français ou en anglais attestée par un traducteur agréé.

(3) L'intéressé ne peut être admis à titre de candidat que si les documents remis démontrent qu'il possède un niveau d'instruction au moins équivalent à celui obtenu par un diplômé en technique d'arpentage d'un collège canadien.

Demande d'admission aux examens

16. (1) Le candidat à un brevet doit présenter au registraire, au moins deux mois avant la date du début des examens annoncée conformément à l'article 20, un avis de son intention de subir les examens.

(2) Malgré le paragraphe (1), le candidat qui présente un avis de son intention de subir les examens après le délai prévu au paragraphe (1) est admis aux examens selon le principe du premier arrivé, premier servi, à condition qu'il reste des places et des copies des examens.

Liste des matières d'examen

17. Les matières d'examen pour l'obtention d'un brevet sont les suivantes :

- a) mathématiques;
- b) estimation par les moindres carrés et analyse des données;
- c) arpentage avancé, y compris l'astronomie d'arpentage;
- d) photogrammétrie appliquée et télédétection;
- e) systèmes de gestion de bases de données (informatique);
- f) cartographie et projection de cartes;
- g) études cadastrales;
- h) position géodésique;
- i) relevé hydrographique et océanographie;
- j) droit de l'arpentage;
- k) aménagement des terres et gestion de l'environnement;
- l) systèmes de banques de données géographiques;
- m) droit commercial, administration et science économique;
- n) lois et règlements concernant l'arpentage des terres du Canada;
- o) régimes juridiques de la propriété des terres du Canada;
- p) structures gouvernementales et questions concernant les gouvernements autochtones.

Examens

18. Le candidat est tenu, dans les sept ans suivant la date d'acceptation de sa candidature, de subir un examen dans chacune des matières mentionnées à l'article 17 ou de démontrer au comité d'examen qu'il a reçu une formation équivalente.

19. Sous réserve de l'article 18, le candidat peut reprendre tout examen auquel il a échoué.

20. (1) Examinations shall be held at least once a year at times and places determined by the Board of Examiners.

(2) The times and places referred to in subsection (1) shall be announced by the Board of Examiners at least six months before the date of commencement of the examinations.

21. If a candidate who has been admitted to an examination is found to be ineligible to be examined, the examination of that candidate is void.

Special Examiners

22. (1) The Council shall, on the recommendation of the Board of Examiners, appoint as special examiners persons who are particularly conversant with the specific subjects set out in section 17 for which they will prepare examinations and appraise responses of candidates thereto.

(2) Every special examiner shall, before entering office, take the oath or affirmation required of members of the Board of Examiners under subsection 7(4).

Granting of Commissions

23. (1) Every candidate shall, before the Board of Examiners recommends the granting of a commission,

(a) take, before any person duly authorized to take oaths or affidavits, an oath (or solemn affirmation) in the following form:

I,, do solemnly swear (or affirm) that I will faithfully discharge the duties of a Canada Lands Surveyor according to law and without favour, affection or partiality. (Add, in the case of an oath: So help me God); and

(b) pay to the Registrar the fee, as set out in the by-laws, for a commission.

(2) If a commission is granted, the oath or affirmation referred to in paragraph (1)(a) and a copy of the commission shall be filed by the holder of the commission with the Registrar.

Review of Decisions of the Board of Examiners

24. (1) Every person subject to a decision by the Board of Examiners may request that the Board review the decision by submitting both a written application to the Registrar within 21 days after the issue of the decision and the fee for review, as set out in the by-laws.

(2) If a request under subsection (1) is made, the Board of Examiners shall review the decision and respond to the person in writing within three months after the day on which the request was received.

Use of Title

25. (1) Subject to subsection (2), a person holding a commission may use the title "Canada Lands Surveyor" or "arpenteur des terres du Canada" or the letters "C.L.S." or "A.T.C." or any form of those letters.

(2) No person shall use the title "Canada Lands Surveyor" or "arpenteur des terres du Canada" or the letters "C.L.S." or "A.T.C." or any form of those letters in connection with the name of an entity, unless the person holds a licence issued by the Association pursuant to the Act and these Regulations.

20. (1) Les examens sont tenus au moins une fois par année aux dates, heures et lieux fixés par le comité d'examen.

(2) Le comité d'examen annonce les dates, heures et lieux visés au paragraphe (1) au moins six mois avant la date du début des examens.

21. Lorsqu'un candidat admis à un examen est par la suite déclaré inadmissible, son examen est annulé.

Examineurs spéciaux

22. (1) Sur la recommandation du comité d'examen, le conseil nommé à titre d'examineurs spéciaux des personnes versées dans les matières mentionnées à l'article 17; leur mandat consiste à rédiger les examens et à évaluer les réponses des candidats.

(2) Chaque examinateur spécial est tenu, avant son entrée en fonctions, de prêter le serment ou de faire l'affirmation solennelle qui est exigé des membres du comité d'examen par le paragraphe 7(4).

Délivrance de brevets

23. (1) Le candidat doit, avant que le comité d'examen recommande la délivrance d'un brevet :

a) prêter le serment ou faire l'affirmation solennelle qui suit devant toute personne dûment autorisée à les recevoir :

Moi,, je jure (ou j'affirme) solennellement que j'exercerai mes fonctions d'arpenteur des terres du Canada fidèlement et d'une manière impartiale et conforme à la loi. (Ajouter, en cas de prestation de serment : Ainsi Dieu me soit en aide);

b) verser au registraire les droits de brevet prévus aux règlements administratifs.

(2) Lorsque le brevet est délivré, le serment ou l'affirmation solennelle mentionné à l'alinéa (1)a) et une copie du brevet sont déposés par le titulaire du brevet auprès du registraire.

Révision des décisions du comité d'examen

24. (1) La personne assujettie à une décision du comité d'examen peut en demander la révision par ce comité en présentant une demande écrite au registraire dans les vingt et un jours qui suivent la communication de la décision, accompagnée du paiement des frais de révision prévus aux règlements administratifs.

(2) Lorsqu'une demande de révision est présentée conformément au paragraphe (1), le comité d'examen revoit la décision et envoie une réponse par écrit à la personne dans les trois mois suivant la date de réception de la demande.

Utilisation du titre

25. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le titulaire d'un brevet peut utiliser le titre d'« arpenteur des terres du Canada » ou de « Canada Lands Surveyor », les abréviations « A.T.C. » ou « C.L.S. » ou toute variante de celles-ci.

(2) Nul ne peut utiliser, relativement au nom d'une entité, le titre d'« arpenteur des terres du Canada » ou de « Canada Lands Surveyor », les abréviations « A.T.C. » ou « C.L.S. » ou toute variante de celles-ci, à moins de détenir un permis délivré par l'Association sous le régime de la Loi et du présent règlement.

LICENCES

Applications

26. (1) Subject to subsection (2), a Canada Lands Surveyor who is a member of the Association may apply for a licence by submitting to the Registrar

- (a) an application for a licence on the form provided by the Association;
- (b) an affidavit or affidavits, on forms provided by the Association, verifying the completion of the experience and practical training required under paragraph 52(c) of the Act, detailing the period or periods and the nature of the experience and training, and stating the names and qualifications of the persons under whose supervision the experience and training was acquired;
- (c) the annual licence fee for the current fiscal year, as set out in the by-laws, prorated for the period beginning on the first day of the month in which the application is filed and ending on the last day of the fiscal year of the Association;
- (d) any other fee or levy imposed under the Act or these Regulations; and
- (e) proof of professional liability insurance coverage or proof of exemption therefrom.

(2) The requirement in paragraph (1)(b) to submit affidavits does not apply to persons holding a commission as a Canada Lands Surveyor at the time of the coming into force of the Act or who subsequently receive a commission in consequence of an application for a commission submitted before the coming into force of the Act.

(3) The Registrar shall issue a licence if the application complies with the requirements of the Act and these Regulations and the applicant's experience and training are approved by the Board of Examiners.

Annual Renewal

27. (1) An application for a renewal of a licence shall be filed, on the form provided by the Association, with the Registrar before the end of the fiscal year of the Association.

(2) The Registrar shall renew the licence if the application complies with the requirements of the Act and these Regulations.

Application for a New Licence

28. (1) A member of the Association whose licence has been revoked for the non-payment of any fee or levy specified in the by-laws or whose licence has lapsed for less than five years may apply for a new licence in accordance with subsection 26(1), except that the affidavits referred to in paragraph 26(1)(b) are not required to be submitted.

(2) A member of the Association whose licence has lapsed for five years or more may apply for a new licence in accordance with subsection 26(1), except that the affidavits referred to in paragraph 26(1)(b) shall describe the applicant's surveying experience over the last five years.

(3) A member of the Association whose licence has been revoked for professional misconduct or incompetence by the Discipline Committee may apply in writing for a new licence by submitting to the Registrar an application in accordance with subsection 26(1).

PERMIS

Demande

26. (1) Sous réserve du paragraphe (2), l'arpenteur des terres du Canada qui est membre de l'Association peut demander un permis en remettant au registraire :

- a) une demande de permis sur le formulaire fourni par l'Association;
- b) un ou des affidavits présentés sur les formulaires fournis par l'Association qui attestent l'expérience et la formation pratique exigées à l'alinéa 52c) de la Loi et qui en précisent la nature et la durée et indiquent le nom et les qualifications des personnes sous la surveillance desquelles elles ont été acquises;
- c) les droits de permis annuels pour l'exercice courant, prévus aux règlements administratifs et établis au prorata pour la période commençant le premier jour du mois du dépôt de la demande et se terminant à la fin de l'exercice de l'Association;
- d) tout autre droit ou cotisation imposé en vertu de la Loi ou du présent règlement;
- e) la preuve qu'il détient une assurance responsabilité professionnelle ou qu'il en est exempté.

(2) Les personnes qui détiennent un brevet à titre d'arpenteur des terres du Canada à la date d'entrée en vigueur de la Loi et celles qui reçoivent un brevet après cette date par suite d'une demande présentée avant celle-ci sont exemptées de l'obligation de remettre les affidavits mentionnés à l'alinéa (1)b).

(3) Le registraire délivre un permis si la demande satisfait aux exigences de la Loi et du présent règlement et si l'expérience et la formation du demandeur sont approuvées par le comité d'examen.

Renouvellement annuel

27. (1) La demande de renouvellement d'un permis est déposée auprès du registraire, sur le formulaire fourni par l'Association, avant la fin de l'exercice de celle-ci.

(2) Le registraire renouvelle le permis si la demande satisfait aux exigences de la Loi et du présent règlement.

Demande de nouveau permis

28. (1) Le membre de l'Association dont le permis a été annulé pour non-paiement des droits ou des cotisations fixés par les règlements administratifs, ou est échu depuis moins de cinq ans, peut demander un nouveau permis conformément au paragraphe 26(1); il n'est toutefois pas tenu de remettre les affidavits mentionnés à l'alinéa 26(1)b).

(2) Le membre de l'Association dont le permis est échu depuis cinq ans ou plus peut demander un nouveau permis conformément au paragraphe 26(1); toutefois, les affidavits mentionnés à l'alinéa 26(1)b) doivent attester son expérience en arpentage des cinq dernières années.

(3) Le membre de l'Association dont le permis a été annulé par le comité de discipline pour manquement professionnel ou incompetence peut demander par écrit au registraire un nouveau permis conformément au paragraphe 26(1).

(4) The Registrar shall issue a new licence if the application complies with the requirements of the Act and these Regulations and in the case of a member of the Association referred to in subsection (2), if the surveying experience is approved by the Board of Examiners.

PROFESSIONAL LIABILITY INSURANCE

Requirement

29. (1) Every member of the Association who must have insurance against professional liability shall be insured through

- (a) a master policy maintained by the Association for its members; or
- (b) any other policy that meets the requirements as set out in subsection (4).

(2) The policy limit for each individual certificate under the master policy shall not be less than \$250,000 for each single occurrence and \$500,000 for all occurrences in any 12 month period.

(3) Every member of the Association who holds an individual certificate under the Association's master policy or any other policy shall inform the Registrar immediately on notice of a claim or impending claim under it.

(4) A policy not maintained by the Association shall provide at least the minimum coverage required under subsection (2) and shall contain a clause that the Association shall be given 10 days notice before the policy is cancelled.

30. A member of the Association who does not hold a licence is exempt from any requirement to be insured against professional liability as a Canada Lands Surveyor.

Proof of Professional Liability Insurance

31. Every member of the Association who holds a licence and is insured through a policy not maintained by the Association shall provide the Registrar with a copy of that policy and a notice of any change in that policy.

PERMITS

Applications

32. An entity may apply for a permit by submitting to the Registrar

- (a) an application for a permit on the form provided by the Association;
- (b) names of the licensed members of the Association who will be personally responsible for the surveying services;
- (c) the annual permit fee, as set out in the by-laws; and
- (d) any other fee or levy imposed under the Act or these Regulations.

33. The Registrar shall issue a permit to an entity if the application complies with the requirements of the Act and these Regulations.

Annual Renewal

34. (1) An application for a renewal of a permit shall be filed, on the form provided by the Association, with the Registrar before the end of the fiscal year of the Association.

(4) Le registraire délivre un nouveau permis si la demande satisfait aux exigences de la Loi et du présent règlement et, dans la situation visée au paragraphe (2), si l'expérience d'arpentage du demandeur est approuvée par le comité d'examen.

ASSURANCE RESPONSABILITÉ PROFESSIONNELLE

Obligation

29. (1) Le membre de l'Association qui doit détenir une assurance responsabilité professionnelle est tenu de souscrire l'une des polices d'assurance suivantes :

- a) une police de base souscrite par l'Association pour ses membres;
- b) toute autre police qui répond aux exigences énoncées au paragraphe (4).

(2) La couverture d'assurance stipulée dans chaque certificat individuel délivré aux termes de la police de base ne peut être inférieure à 250 000 \$ par événement et à 500 000 \$ pour la totalité des événements au cours d'une période de 12 mois.

(3) Le membre de l'Association qui est titulaire d'un certificat individuel délivré aux termes de la police de base de l'Association ou qui détient une autre police doit, dès réception d'un avis de réclamation ou de réclamation imminente, en informer le registraire.

(4) La police qui n'est pas souscrite par l'Association doit prévoir au moins la couverture minimale exigée au paragraphe (2) et stipuler que l'Association recevra un préavis de 10 jours avant l'annulation de la police.

30. Le membre de l'Association qui ne détient pas de permis est exempté de l'obligation de détenir une assurance responsabilité professionnelle à titre d'arpenteur des terres du Canada.

Preuve de l'assurance responsabilité professionnelle

31. Le membre de l'Association qui est titulaire d'un permis et qui est assuré par une police non souscrite par l'Association doit fournir au registraire une copie de cette police et un avis de tout changement y afférent.

LICENCES

Demande

32. Une entité peut demander une licence en remettant au registraire :

- a) une demande de licence sur le formulaire fourni par l'Association;
- b) le nom des membres de l'Association de titulaires d'un permis qui seront personnellement responsables des services d'arpentage;
- c) les droits de licence annuels prévus aux règlements administratifs;
- d) tout autre droit ou cotisation imposé en vertu de la Loi ou du présent règlement.

33. Le registraire délivre une licence à l'entité si la demande satisfait aux exigences de la Loi et du présent règlement.

Renouvellement annuel

34. (1) La demande de renouvellement d'une licence est déposée auprès du registraire, sur le formulaire fourni par l'Association, avant la fin de l'exercice de celle-ci.

(2) The Registrar shall renew the permit if the application complies with the requirements of the Act and these Regulations.

Application for a New Permit

35. (1) An entity whose permit has lapsed or has been revoked may apply for a new permit in accordance with section 32.

(2) The Registrar shall issue a new permit if the application complies with the requirements of the Act and these Regulations.

CERTIFICATION OF DOCUMENTS

Seals

36. Every member of the Association who holds a licence may obtain from the Registrar an authorized seal.

Certification

37. Every member of the Association who holds a licence shall certify their documents and drawings by means of

- (a) a statement of responsibility in accordance with section 38; and
- (b) the authorized seal referred to in section 36.

Statement of Responsibility

38. (1) A statement of responsibility shall be in the form “certified correct”, signed and dated by the member of the Association, if the survey and all associated work, documents and drawings to which the statement applies

- (a) were made by or under the direct supervision of that member;
- (b) were made in accordance with the instructions, requirements and standards applicable to the purposes for which they were made;
- (c) were made in accordance with the instructions of the client; and
- (d) are correct and true to the best of the member’s knowledge and belief.

(2) A statement of responsibility that is not in the form “certified correct” shall specifically identify those responsibilities referred to in paragraphs (1)(a) to (d) that are accepted by the member of the Association and be signed and dated by the member.

REVIEW OF SURVEYING ACTIVITIES

39. A review of the surveying activities of members of the Association to ensure the maintenance of minimum standards of surveying shall consist of a review of survey plans, documents and drawings pertaining to surveys made by those members, and may include any of the following:

- (a) a field inspection of the work depicted in the survey plans, documents and drawings;
- (b) an examination of files and other documents pertaining to the production of survey plans, documents and drawings of the members of the Association and permit holders; and
- (c) a written report of each plan review, field inspection and examination conducted under this section.

40. The Council shall appoint one or more Canada Lands Surveyors to review the surveying activities of members of the Association.

(2) Le registraire renouvelle la licence si la demande satisfait aux exigences de la Loi et du présent règlement.

Demande de nouvelle licence

35. (1) L’entité dont la licence est échue ou a été annulée peut demander une nouvelle licence conformément à l’article 32.

(2) Le registraire délivre une nouvelle licence si la demande satisfait aux exigences de la Loi et du présent règlement.

CERTIFICATION DES DOCUMENTS

Sceaux

36. Le membre de l’Association qui est titulaire d’un permis peut obtenir du registraire un sceau officiel.

Certification

37. Le membre de l’Association qui est titulaire d’un permis doit certifier ses documents et croquis comme suit :

- a) en y annexant une déclaration de responsabilité conforme à l’article 38;
- b) en y apposant le sceau officiel visé à l’article 36.

Déclaration de responsabilité

38. (1) La déclaration de responsabilité est constituée de la mention « certifié conforme », et est signée et datée par le membre de l’Association lorsque l’arpentage et tous les travaux connexes, documents et croquis qu’elle vise sont conformes aux conditions suivantes :

- a) ils ont été faits par ce membre ou sous sa surveillance immédiate;
- b) ils ont été faits conformément aux instructions, exigences et normes applicables aux fins auxquelles ils sont destinés;
- c) ils ont été réalisés conformément aux instructions du client;
- d) ils sont exacts et corrects de l’avis du membre.

(2) La déclaration de responsabilité qui n’est pas constituée de la mention « certifié conforme » précise les responsabilités qu’a acceptées le membre de l’Association parmi celles visées aux alinéas (1)a) à d) et est signée et datée par lui.

EXAMEN DES SERVICES D’ARPENTAGE

39. L’examen des services d’arpentage des membres de l’Association, dont l’objet est d’assurer le maintien de normes d’arpentage minimales, consiste en un examen des plans d’arpentage et des documents et croquis relatifs aux activités d’arpentage menées par eux, et peut comprendre une ou plusieurs des mesures suivantes :

- a) l’inspection sur place des travaux représentés dans les plans d’arpentage, les documents et les croquis;
- b) l’examen des dossiers et autres documents concernant la réalisation des plans d’arpentage, documents et croquis des membres de l’Association et des titulaires de licences;
- c) la rédaction d’un rapport sur chaque examen de plan, chaque inspection sur place et chaque examen effectué aux termes du présent article.

40. Le conseil nomme un ou plusieurs arpenteurs des terres du Canada pour faire l’examen des services d’arpentage des membres de l’Association.

41. (1) Reports of the results of reviews of the surveying activities of members of the Association shall be based on compliance with the requirements of these Regulations and the Act and any other Act governing surveying standards.

(2) Reports of the results of reviews of the surveying activities of members of the Association shall be submitted to the Registrar.

42. The Registrar shall maintain a file for each member of the Association and shall keep in that file all reports of reviews of the surveying activities pertaining to the member, and notify the member of any change to the member's file.

COMPLAINT AND DISCIPLINE PROCESSES

Complaint Process

43. (1) A request to the Association under paragraph 25(5)(a) of the Act shall be made to the Registrar.

(2) When the Registrar receives a request under paragraph 25(5)(a) of the Act, the Registrar shall notify the Council and, if the Council agrees with the request, it shall appoint a person to swear a charge under oath or affirmation in the name of the Association and to file the charge with the Registrar.

(3) Where a complainant personally swears a charge under oath or affirmation under paragraph 25(5)(b) of the Act, the charge shall be filed by the complainant with the Registrar.

Discipline Process and Conduct of Hearings

44. (1) Before the holding of a hearing by the Discipline Committee, the Registrar shall serve on the member of the Association, Canada Lands Surveyor or permit holder whose conduct is the subject of the hearing, and on the complainant, a notice of hearing, signed by the chairperson of the Committee, stating the date, time and place at which the Committee will hold the hearing and giving reasonable particulars of the allegation in respect of which the hearing will be held.

(2) A notice of hearing shall be served at least 30 days before the date of the hearing.

(3) The Discipline Committee, on receipt of proof of service of the notice of hearing on the member of the Association, Canada Lands Surveyor or permit holder, and on the complainant, may

(a) proceed with the hearing in the absence of any of those persons; and

(b) act on the matter being heard in the same way that it would if any of those persons were present.

45. (1) At a hearing before the Discipline Committee, the member of the Association, Canada Lands Surveyor or permit holder whose conduct is the subject of the hearing, the Association and the complainant are parties to the proceedings.

(2) Any party has the right to be represented by counsel.

(3) A member of the Association, Canada Lands Surveyor or permit holder whose conduct is the subject of a hearing by the Discipline Committee shall be afforded an opportunity before the hearing to examine any written or documentary material filed with the Committee.

46. All hearings held by the Discipline Committee shall be in private.

41. (1) Le rapport des résultats de chaque examen des services d'arpentage des membres de l'Association est fondé sur le respect des exigences du présent règlement et de la Loi et de toute autre loi régissant les normes d'arpentage.

(2) Ce rapport doit être remis au registraire.

42. Le registraire tient un dossier sur chaque membre de l'Association, y classe tous les rapports d'examen des services d'arpentage le concernant et l'avise de toute modification apportée à son dossier.

PROCÉDURE DES COMITÉS DES PLAINTES ET DE DISCIPLINE

Procédure relative aux plaintes

43. (1) Toute demande adressée à l'Association aux termes de l'alinéa 25(5)a) de la Loi doit être présentée au registraire.

(2) Sur réception d'une demande présentée aux termes de l'alinéa 25(5)a) de la Loi, le registraire en avise le conseil qui, s'il est d'accord avec la demande, nomme une personne pour déposer auprès du registraire, au nom de l'Association, une dénonciation sous serment ou sous affirmation solennelle.

(3) La dénonciation sous serment ou sous affirmation solennelle visée à l'alinéa 25(5)b) de la Loi doit être déposée auprès du registraire par le plaignant lui-même.

Procédure devant le comité de discipline et conduite des audiences

44. (1) Avant la tenue d'une audience par le comité de discipline, le registraire signifie au membre de l'Association, à l'arpenteur des terres du Canada ou au titulaire de licence dont la conduite est en cause ainsi qu'au plaignant un avis d'audience signé par le président du comité, indiquant les date, heure et lieu de l'audience et donnant des détails utiles sur les allégations.

(2) L'avis d'audience est signifié au moins 30 jours avant la date de l'audience.

(3) Sur réception d'une preuve de la signification de l'avis d'audience au membre de l'Association, à l'arpenteur des terres du Canada ou au titulaire de licence ainsi qu'au plaignant, le comité de discipline peut :

a) tenir l'audience en l'absence de l'une de ces personnes;

b) agir sur la question qui fait l'objet de l'audience de la même manière que si la personne absente était présente.

45. (1) Lors de l'audience devant le comité de discipline, le membre de l'Association, l'arpenteur des terres du Canada ou le titulaire de licence dont la conduite est en cause de même que l'Association et le plaignant sont parties à l'instance.

(2) Toutes les parties ont le droit d'être représentées par un avocat.

(3) Le membre de l'Association, l'arpenteur des terres du Canada ou le titulaire de licence dont la conduite fait l'objet de l'audience devant le comité de discipline doit se voir donner l'occasion, avant l'audience, d'examiner tout élément de preuve écrit ou documentaire déposé auprès du comité.

46. Les audiences devant le comité de discipline ont lieu à huis clos.

47. (1) A member of the Discipline Committee holding a hearing shall not have taken part before the hearing in any investigation of the subject-matter of the hearing other than as a member of the Council considering the referral of the matter to the Committee.

(2) A member of the Discipline Committee shall not communicate directly or indirectly in relation to the subject-matter of the hearing with a party, a party's counsel or any other person who is not a member of the Committee, unless all parties are notified and given an opportunity to participate.

48. (1) For the purposes of a hearing, the Discipline Committee may seek the advice of persons having expertise in the field of surveying relevant to the subject-matter at issue in the hearing.

(2) The Discipline Committee may seek legal advice from a qualified professional who is not counsel in the hearing and in such case the nature of the advice shall be made known to all parties in order that they may make submissions as to the law.

49. (1) A member of the Association, Canada Lands Surveyor or permit holder whose conduct is the subject of a hearing, and any other person who, in the opinion of the Discipline Committee, has knowledge bearing on the subject-matter, are compellable witnesses in the hearing.

(2) At a hearing, a witness may be examined under oath or affirmation on all matters relevant to the hearing.

(3) The attendance of a witness before the Discipline Committee and the production of documents may be enforced by a notice to attend or a notice for the production of documents, issued by the Registrar or by the chairperson of the Committee, that requires the witness to attend and states the date, time and place at which the witness is to attend and the documents, if any, that the witness is required to produce.

(4) A witness, other than the member of the Association, Canada Lands Surveyor or permit holder whose conduct is the subject of the hearing, who has been served with a notice to attend or a notice for the production of documents under subsection (3) is entitled to be paid the same fees that are payable to witnesses in an action before the Federal Court.

(5) Failure of a witness to attend or to produce any required documents makes the witness, on application by the Association to a court of competent jurisdiction, liable to be committed for contempt as if in breach of an order of that court.

50. The Discipline Committee may investigate and hear any other matter concerning the conduct of the member of the Association, Canada Lands Surveyor or permit holder whose conduct is the subject of a hearing that arises in the course of the hearing, but in that event the Committee shall declare its intention to hear the further matter and shall give the member, Canada Lands Surveyor or permit holder sufficient opportunity to prepare a response to that matter.

51. The Discipline Committee may adjourn a hearing at any time.

52. No member of the Discipline Committee shall participate in a decision of the Committee following a hearing unless the member was present throughout the hearing and heard the evidence and argument of all parties.

47. (1) Le membre du comité de discipline qui tient l'audience ne peut avoir pris part à l'enquête préalable à celle-ci autrement qu'à titre de membre du conseil chargé d'examiner le renvoi de la question au comité.

(2) Les membres du comité de discipline ne peuvent communiquer, directement ou indirectement, avec une partie ou son avocat ou toute autre personne qui n'est pas membre du comité, au sujet de la question traitée à l'audience, sans en aviser toutes les parties et leur donner la possibilité de participer.

48. (1) Aux fins de l'audience, le comité de discipline peut demander l'avis d'experts dans le domaine d'arpentage auquel se rapporte la question traitée à l'audience.

(2) Le comité de discipline peut demander des avis juridiques à un professionnel qualifié qui ne représente pas les parties à l'audience; dans ce cas, la nature des avis doit être communiquée aux parties pour qu'elles puissent présenter leurs observations sur les points de droit.

49. (1) Le membre de l'Association, l'arpenteur des terres du Canada ou le titulaire de licence dont la conduite fait l'objet de l'audience et toute autre personne qui, de l'avis du comité de discipline, a des connaissances en la matière sont des témoins contraignables.

(2) À l'audience, les témoins peuvent être interrogés sous serment ou sous affirmation solennelle sur toutes les questions pertinentes.

(3) La comparution d'un témoin devant le comité de discipline et la production de documents peuvent être obtenues au moyen d'un avis de comparution ou d'un avis de production de documents délivrés par le registraire ou le président du comité, exigeant la comparution du témoin aux date, heure et lieu précisés et indiquant les documents qu'il est tenu de produire, le cas échéant.

(4) Le témoin — autre que le membre de l'Association, l'arpenteur des terres du Canada ou le titulaire de licence dont la conduite fait l'objet de l'audience — qui a reçu signification d'un avis de comparution ou d'un avis de production de documents visés au paragraphe (3) a droit aux mêmes indemnités qu'un témoin dans une action devant la Cour fédérale.

(5) En cas de non-comparution ou de non-production des documents exigés, le témoin, lorsque l'Association en fait la demande à un tribunal compétent, est passible d'emprisonnement pour outrage au tribunal comme s'il avait violé une ordonnance de ce tribunal.

50. Le comité de discipline peut enquêter sur toute autre question soulevée, au cours de l'audience, au sujet de la conduite du membre de l'Association, de l'arpenteur des terres du Canada ou du titulaire de licence en cause et instruire l'affaire; il déclare alors son intention d'entendre cette nouvelle affaire et donne à l'intéressé la possibilité de préparer une réponse à ce sujet.

51. Le comité de discipline peut ajourner une audience à tout moment.

52. Seuls les membres du comité de discipline qui ont été présents pendant toute l'audience et qui ont entendu la preuve et les plaidoyers de toutes les parties peuvent participer à la décision du comité au terme de l'audience.

53. All decisions of the Discipline Committee require the vote of a majority of the members of the Committee present at the meeting at which the vote is held.

54. For every hearing held by the Discipline Committee, a record shall compile consisting of the allegation and the notice referred to in subsection 44(1), any rulings or orders made in the course of the proceeding, a summary of the oral evidence presented at the hearing, any copies of documents and things that were placed in evidence and the decision and the reasons therefor.

55. Documents and things received in evidence shall be released to the persons who produced them within a reasonable time after the matter has been finally determined.

Powers of the Discipline Committee

56. For the purpose of paragraph 31(1)(e) of the Act, if the Discipline Committee finds a member of the Association or permit holder guilty of professional misconduct or incompetence, the Committee may impose any of the following terms and conditions on the member's licence or permit holder's permit:

- (a) monitoring of the surveying activities of the member or permit holder;
- (b) restriction of activities of the member or permit holder to a specified office, number of survey crews or area of expertise;
- (c) requirement to have or acquire employees with specified expertise;
- (d) requirement to have a qualified person to manage the financial aspects of the member's or permit holder's business; and
- (e) the completion of specified education or training.

REPEAL

57. The *Canada Lands Surveys Examination Regulations*¹ are repealed.

COMING INTO FORCE

58. These Regulations come into force on March 18, 1999.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Canada Lands Surveyors Regulations* establish procedures for the operation of the Association of Canada Lands Surveyors and include requirements for the qualification and examination of persons wishing to become Canada Lands Surveyors, for membership in the Association, for the issuance of licences, permits and liability insurance, and for the operation of complaint and discipline processes. The *Canada Lands Surveyors Act* was passed by Parliament in June of 1998 and these Regulations are made pursuant to that authority.

¹ SOR/79-657

53. Les décisions du comité de discipline sont prises à la majorité des voix des membres du comité présents à la réunion où se déroule le vote.

54. Un dossier est établi pour chacune des audiences du comité de discipline. Il contient les allégations, l'avis mentionné au paragraphe 44(1), les décisions ou ordonnances rendues dans le cadre de la procédure, un résumé de la preuve présentée oralement à l'audience, les objets et copies de documents produits comme éléments de preuve ainsi que la décision motivée.

55. Les objets et documents admis en preuve sont rendus aux personnes qui les ont produits dans un délai raisonnable après le prononcé de la décision.

Pouvoirs du comité de discipline

56. Pour l'application de l'alinéa 31(1)e) de la Loi, si le comité de discipline conclut au manquement professionnel de la part d'un membre de l'Association ou d'un titulaire de licence ou à son incompétence, il peut assortir le permis ou la licence de l'une ou l'autre des conditions ou restrictions suivantes :

- a) la mise sous surveillance des activités d'arpentage du membre ou du titulaire de licence;
- b) l'obligation de se limiter à un bureau, un nombre d'équipes d'arpentage ou un domaine d'expertise déterminés;
- c) l'obligation d'avoir à son service ou d'embaucher un expert dans un domaine donné;
- d) l'obligation de confier à une personne qualifiée la gestion financière de ses affaires;
- e) l'obligation de suivre les cours ou la formation indiqués.

ABROGATION

57. Le *Règlement sur les examens pour l'arpentage des terres du Canada*¹ est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

58. Le présent règlement entre en vigueur le 18 mars 1999.

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

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le *Règlement sur les arpenteurs des terres du Canada* fixe des règles pour le fonctionnement de l'Association des arpenteurs des terres du Canada et prescrit des exigences pour la qualification et l'examen des personnes qui souhaitent obtenir un brevet d'arpenteur des terres du Canada, pour l'adhésion à l'Association, pour la délivrance des permis, des licences et de l'assurance-responsabilité, et pour les mécanismes relatifs au traitement des plaintes et aux mesures disciplinaires. La *Loi sur les arpenteurs des terres du Canada* a été adoptée par le Parlement en juin 1998, et le règlement susmentionné a été pris en vertu de cette loi.

¹ DORS/79-657

Alternatives

Section 62 of the *Canada Lands Surveyors Act* authorizes the Council of the Association of Canada Lands Surveyors to make regulations, subject to approval of the Minister of Natural Resources.

Alternatives considered with respect to the provisions that appears in these Regulations were:

1. Place the provisions in the *Canada Lands Surveyors Act*; or
2. Place the provisions in Regulations.

Benefits and Costs

Only Canada Lands Surveyors are authorized to conduct legal surveys of Canada Lands. "Canada Lands" is defined in section 24 of the *Canada Lands Surveys Act*. The *Canada Lands Surveyors Act* and the *Canada Lands Surveyors Regulations* establish the governing authority and regulatory regime for the examination and qualification of Canada Lands Surveyors and complaints and discipline processes in respect of Canada Lands Surveyors equivalent to provincial land surveyors associations in all the provinces of Canada.

To retain the responsibilities for the examination and qualification of Canada Lands Surveyors and operate a complaints and discipline process in a manner equivalent to provincial land surveyor associations, the federal government would have to expend additional resources (approx. \$0.15 M per year).

Canada Lands Surveyors provide professional surveying services to persons residing on Canada Lands, to persons seeking rights in Canada Lands and to government organizations responsible for managing Canada Lands. A sufficient number of Canada Lands Surveyors must be working in the Yukon and Northwest Territories, and near Canada Lands throughout Canada, to provide quick, efficient services at a reasonable cost. The Association of Canada Lands Surveyors will promote the use of Canada Lands Surveyors and increase the number of Canada Lands Surveyors available for work.

Over the long term, the *Canada Lands Surveyors Act* and the *Canada Lands Surveyors Regulations* will have a positive impact by providing consumers in the Yukon, Northwest Territories, National Parks and Indian Reserves with a more rigorously managed pool of professional surveyors.

Environmental Impact

There is no environmental impact.

Regulatory Burden

The *Canada Lands Surveyors Act* and the *Canada Lands Surveyors Regulations* are a continuation of the government's efforts to de-regulate and devolve responsibilities to the private sector. The dissolution of the Board of Examiners for Canada Lands Surveyors and the transfer of its responsibilities to the private sector was announced in a press release of December 21, 1994 by the Privy Council Office entitled "Elimination and Streamlining of Agencies". The proposed transfer conforms to existing departmental

Options

L'article 62 de la *Loi sur les arpenteurs des terres du Canada* autorise le conseil de l'Association des arpenteurs des terres du Canada à prendre des règlements, sous réserve de l'approbation du ministre des Ressources naturelles.

Les options qui ont été étudiées relativement aux dispositions contenues dans ce règlement sont les suivantes :

1. Placer ces dispositions dans la *Loi sur les arpenteurs des terres du Canada*; ou
2. Placer ces dispositions dans le règlement.

Avantages et coûts

Seuls les arpenteurs des terres du Canada sont autorisés à effectuer des levés officiels sur les terres du Canada. Le terme « terres du Canada » est défini à l'article 24 de la *Loi sur l'arpentage des terres du Canada*. La *Loi sur les arpenteurs des terres du Canada* et le *Règlement sur les arpenteurs des terres du Canada* établissent l'organisme directeur et le régime de réglementation gouvernant l'examen et la qualification des arpenteurs des terres du Canada, ainsi que des mécanismes équivalents à ceux des associations d'arpenteurs provinciales de toutes les provinces du Canada en ce qui concerne le traitement des plaintes et les mesures disciplinaires.

Pour conserver la responsabilité de l'examen et de la qualification des arpenteurs des terres du Canada et pour établir un mécanisme de traitement des plaintes et de mesures disciplinaires équivalent à celui des associations d'arpenteurs des provinces, le gouvernement fédéral serait forcé d'engager des dépenses additionnelles (environ 0,15 M \$ par année).

Les arpenteurs des terres du Canada fournissent des services d'arpentage professionnels à des personnes qui habitent sur des terres du Canada, à des personnes qui revendiquent un droit sur des terres du Canada et à des organismes gouvernementaux qui participent à la gestion des terres du Canada. Les arpenteurs qui travaillent au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest et à proximité des terres du Canada doivent être en nombre suffisant pour fournir des services rapides et efficaces à un coût raisonnable. L'Association des arpenteurs des terres du Canada verra à promouvoir le recours aux arpenteurs des terres du Canada et à accroître le nombre d'arpenteurs disponibles.

À long terme, la *Loi sur les arpenteurs des terres du Canada* et le *Règlement sur les arpenteurs des terres du Canada* auront un impact positif en procurant aux consommateurs du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest, des parcs nationaux et des réserves indiennes un bassin d'arpenteurs professionnels géré avec une plus grande rigueur.

Impact environnemental

Il n'y a aucun impact environnemental.

Fardeau sur le plan de la réglementation

La *Loi sur les arpenteurs des terres du Canada* et le *Règlement sur les arpenteurs des terres du Canada* sont l'aboutissement des efforts déployés par le gouvernement dans le sens de la déréglementation et de la dévolution de responsabilités au secteur privé. La dissolution de la Commission d'examineurs des arpenteurs des terres du Canada et la dévolution de ses responsabilités au secteur privé ont été annoncées par le Bureau du Conseil privé le 21 décembre 1994 dans un communiqué intitulé *Rationalisation*

policies and is consistent with government policies to involve the private sector to a greater degree in selected programs.

The responsibilities transferred from the Department of Natural Resources to the Association of Canada Lands Surveyors under the *Canada Lands Surveyors Act* and the *Canada Lands Surveyors Regulations* are responsibilities that, in provincial jurisdictions, are managed by self-governing associations of provincial land surveyors. The *Canada Lands Surveyors Act* and the *Canada Lands Surveyors Regulations* are the means to ensure the orderly transfer of responsibilities to the Association of Canada Lands Surveyors.

Consultation

Early notice of the creation of the *Canada Lands Surveyors Act* and the *Canada Lands Surveyors Regulations* first appeared in the *1955 Federal Regulatory Plan* (NRCan/95-35-N-1). It subsequently appeared in the *Federal Regulatory Plans* of 1996 and 1997 (NRCan/95-35-1).

The following government departments were consulted concerning the *Canada Lands Surveyors Act* and the *Canada Lands Surveyors Regulations* and were supportive: Canadian Heritage, Finance, Indian Affairs and Northern Development, National Defence, Transport, Treasury Board, and Western Economic Diversification.

Members of the land surveying community, including accredited provincial and Canada Lands Surveyors, were made aware of this initiative from the outset and Canada Lands Surveyors participated in development of the legislation and regulations through the Association of Canada Lands Surveyors. The first draft of the Regulations was prepared by the Association of Canada Lands Surveyors and submitted to the Surveyor General of Canada for the approval of the Department of Justice and the Minister of Natural Resources. Members of the Association of Canada Lands Surveyors participated in discussions to prepare the final version of the *Canada Lands Surveyors Regulations*.

Compliance and Enforcement

There are mechanisms to ensure compliance with the *Canada Lands Surveyors Regulations*. Members of the Association of Canada Lands Surveyors, the public and the federal government, through membership in the governing council of the Association, can monitor compliance with the *Canada Lands Surveyors Regulations*. As well, the Association of Canada Lands Surveyors is required to submit annual reports to the Minister of Natural Resources containing any information that the Minister may require. These reports are required to be tabled by the Minister of Natural Resources in Parliament.

Contact

A. M. MacLeod, C.L.S., O.L.S.
Legislative Advisor to the Surveyor General of Canada Lands
Legal Surveys Division, Geomatics Canada
Earth Sciences Sector
Department of Natural Resources Canada
Room 557
615 Booth Street
Ottawa, Ontario
K1A 0E9
Telephone: (613) 995-4572
FAX: (613) 995-9191
E-mail: almacleo@nrcan.ca

et abolition d'organismes. La dévolution proposée est conforme aux politiques ministérielles existantes, et conforme aussi aux politiques du gouvernement qui visent à faire participer davantage le secteur privé à certains programmes.

Les responsabilités dont le ministère des Ressources naturelles veut se départir au profit de l'Association des arpenteurs des terres du Canada en vertu de la *Loi sur les arpenteurs des terres du Canada* et du *Règlement sur les arpenteurs des terres du Canada* sont des responsabilités qui, dans les provinces, sont gérées par des associations autoréglementées d'arpenteurs provinciaux. La loi et le règlement sont les instruments qui assurent la dévolution ordonnée de ces responsabilités à l'Association des arpenteurs des terres du Canada.

Consultations

Un préavis au sujet de la création de la *Loi sur les arpenteurs des terres du Canada* et de son règlement d'application a été publié pour la première fois dans les *Projets de réglementation fédérale de 1995* (NRCan/95-35-N-1), puis dans les *Projets de réglementation fédérale* de 1996 et de 1997 (NRCan/95-35-1).

Les ministères suivants ont été consultés au sujet de la *Loi sur les arpenteurs des terres du Canada* et du *Règlement sur les arpenteurs des terres du Canada* et se sont prononcés en leur faveur : le ministère du Patrimoine, le ministère des Finances, le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, la Défense nationale, le ministère des Transports, le Conseil du Trésor et le ministère de la Diversification de l'économie de l'Ouest.

Les membres de la communauté des arpenteurs, dont les arpenteurs accrédités des provinces et les arpenteurs des terres du Canada, ont été avisés de ce projet dès le départ, et les arpenteurs des terres du Canada ont participé à l'élaboration de la loi et du règlement par l'intermédiaire de l'Association des arpenteurs des terres du Canada. La première version du règlement a été préparée par l'Association et soumise à l'Arpenteur général du Canada pour approbation par le ministère de la Justice et le ministre des Ressources naturelles. Les membres de l'Association ont participé aux discussions qui ont mené à l'établissement de la version définitive du Règlement.

Conformité et application

Il existe des mécanismes permettant d'assurer la conformité au *Règlement sur les arpenteurs des terres du Canada*. Les membres de l'Association des arpenteurs des terres du Canada, le public et le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire des membres siégeant au conseil de l'Association, peuvent surveiller le respect du Règlement. L'Association est en outre tenue de soumettre au ministre des Ressources naturelles des rapports annuels contenant tout renseignement que le ministre peut exiger. Le ministre doit ensuite déposer ces rapports au Parlement.

Personne-ressource

A. M. MacLeod, arpenteur des terres du Canada, A.-G.O.
Conseiller législatif de l'Arpenteur général du Canada
Division des levés officiels, Géomatique Canada
Secteur des sciences de la Terre
Ressources naturelles Canada
Pièce 557
615, rue Booth
Ottawa (Ontario)
K1A 0E9
Téléphone : (613) 995-4572
TÉLÉCOPIEUR : (613) 995-9191
Courriel : almacleo@nrcan.ca

Registration
SOR/99-143 23 March, 1999

COPYRIGHT ACT

Limitation of the Right to Equitable Remuneration of Certain Rome Convention Countries Statement

Whereas the Minister of Industry is of the opinion that the Rome Convention countries referred to in the annexed statement do not grant a right of remuneration similar in scope and duration to that provided by section 19^a of the *Copyright Act* for the performance in public or the communication to the public by telecommunication of a sound recording whose maker, at the date of its first fixation, was a Canadian citizen or permanent resident of Canada within the meaning of the *Immigration Act* or, if a corporation, had its headquarters in Canada;

Therefore, the Minister of Industry, pursuant to subsection 20(2)^a of the *Copyright Act*, hereby makes the annexed *Limitation of the Right to Equitable Remuneration of Certain Rome Convention Countries Statement*.

Ottawa, Ontario, March 19, 1999

John Manley
Minister of Industry

LIMITATION OF THE RIGHT TO EQUITABLE REMUNERATION OF CERTAIN ROME CONVENTION COUNTRIES STATEMENT

LIMITATIONS

1. A right to equitable remuneration applies only for a duration of 20 years for the performance in public or the communication to the public by telecommunication of a sound recording whose maker, at the date of its first fixation, was a citizen, or permanent resident of, or, if a corporation, had its headquarters in, one of the following countries:

- (a) Bolivia;
- (b) Honduras;
- (c) Lesotho; or
- (d) Uruguay.

2. A right to equitable remuneration applies only to the communication to the public by telecommunication of a sound recording whose maker, at the date of its first fixation, was a citizen or permanent resident of, or, if a corporation, had its headquarters in, one of the following countries:

- (a) Japan; or
- (b) Norway.

3. A right to equitable remuneration applies only to the performance in public of a sound recording whose maker, at the date of its first fixation, was a citizen or permanent resident of Lebanon, or, if a corporation, had its headquarters in Lebanon.

^a S.C. 1997, c. 24, s. 14

Enregistrement
DORS/99-143 23 mars 1999

LOI SUR LE DROIT D'AUTEUR

Déclaration limitant le droit à rémunération équitable pour certains pays parties à la Convention de Rome

Attendu que le ministre de l'Industrie est d'avis que les pays parties à la Convention de Rome, mentionnés dans la déclaration ci-après, n'accordent pas de droit à rémunération semblable, en ce qui concerne l'étendue et la durée, à celui prévu à l'article 19^a de la *Loi sur le droit d'auteur*, pour l'exécution en public ou la communication au public par télécommunication d'un enregistrement sonore dont le producteur, lors de la première fixation, était citoyen canadien ou résident permanent du Canada au sens de la *Loi sur l'immigration* ou, s'il s'agit d'une personne morale, avait son siège social au Canada,

À ces causes, en vertu du paragraphe 20(2)^a de la *Loi sur le droit d'auteur*, le ministre de l'Industrie prend la *Déclaration limitant le droit à rémunération équitable pour certains pays parties à la Convention de Rome*, ci-après.

Ottawa (Ontario), le 19 mars 1999

Le ministre de l'Industrie,
John Manley

DÉCLARATION LIMITANT LE DROIT À RÉMUNÉRATION ÉQUITABLE POUR CERTAINS PAYS PARTIES À LA CONVENTION DE ROME

LIMITATIONS

1. Le droit à rémunération équitable ne s'applique que pendant une durée de 20 ans à l'exécution en public ou à la communication au public par télécommunication d'un enregistrement sonore dont le producteur, lors de la première fixation, était citoyen ou résident permanent d'un des pays suivants ou, s'il s'agit d'une personne morale, avait son siège social dans l'un de ces pays :

- a) Bolivie;
- b) Honduras;
- c) Lesotho;
- d) Uruguay.

2. Le droit à rémunération équitable ne s'applique qu'à la communication au public par télécommunication d'un enregistrement sonore dont le producteur, lors de la première fixation, était citoyen ou résident permanent d'un des pays suivants ou, s'il s'agit d'une personne morale, avait son siège social dans l'un de ces pays :

- a) Japon;
- b) Norvège.

3. Le droit à rémunération équitable ne s'applique qu'à l'exécution en public d'un enregistrement sonore dont le producteur, lors de la première fixation, était citoyen ou résident

^a L.C. 1997, ch. 24, art. 14

4. A right to equitable remuneration does not apply to the performance in public or the communication to the public by telecommunication of a sound recording whose maker, at the date of its first fixation, was a citizen or permanent resident of, or, if a corporation, had its headquarters in, one of the following countries:

- (a) Barbados;
- (b) Burkina Faso;
- (c) Cape Verde;
- (d) Congo;
- (e) Czech Republic;
- (f) El Salvador;
- (g) Fiji;
- (h) Guatemala;
- (i) Ireland;
- (j) Monaco;
- (k) Nigeria;
- (l) Paraguay; or
- (m) Saint Lucia.

COMING INTO FORCE

5. This Statement comes into force on the day on which it is registered.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Statement.)

Description

Under recent amendment, new rights have been introduced into the *Copyright Act*. One such right is the right to remuneration for producers and performers of sound recordings. The Act provides that this right to remuneration applies to the performance in public (for example, the playing of sound recordings in a bar or restaurant) or the communication to the public by telecommunication (for example, radio broadcasts) of sound recordings.

This right is granted to sound recordings originating from *Rome Convention countries* if it is first fixed by a national of such countries, or if all fixations done for the recording are done in these countries. The Act defines a *Rome Convention country* as a country that is a party to the International Convention for the Protection of Performers, Producers of Phonograms and Broadcasting Organizations, commonly referred to as the "Rome Convention". Canada acceded to the Rome Convention on March 4, 1998, and was formally recognized as a Contracting State on June 4, 1998.

In accordance with the Rome Convention, subsection 20(2) of the revised *Copyright Act*, gives discretion to the Minister of Industry to limit the scope and duration of protection of the right to remuneration in sound recordings originating from a Rome Convention country, if that country does not offer a right similar in scope and duration to that granted in Canada.

permanent du Liban ou, s'il s'agit d'une personne morale, avait son siège social dans ce pays.

4. Le droit à rémunération équitable ne s'applique pas à l'exécution en public ni à la communication au public par télécommunication d'un enregistrement sonore dont le producteur lors de la première fixation, était citoyen ou résident permanent d'un des pays suivants ou, s'il s'agit d'une personne morale, avait son siège social dans l'un de ces pays :

- a) Barbade;
- b) Burkina Faso;
- c) Cap-Vert;
- d) Congo;
- e) République tchèque;
- f) El Salvador;
- g) Fidji;
- h) Guatemala;
- i) Irlande;
- j) Monaco;
- k) Nigéria;
- l) Paraguay;
- m) Sainte-Lucie.

ENTRÉE EN VIGUEUR

5. La présente déclaration entre en vigueur à la date de son enregistrement.

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

(Ce résumé ne fait pas partie de cette déclaration.)

Description

Par voie d'une modification législative récente, des nouveaux droits ont été introduits dans la *Loi sur le droit d'auteur*. Parmi ceux-ci, nous retrouvons le droit à rémunération pour le bénéficiaire des producteurs et des artistes-interprètes d'enregistrements sonores. La loi prévoit que ce droit s'étend à l'exécution publique (par exemple, l'exécution dans les bars et restaurants de musique enregistrée) et la communication au public par télécommunication (par exemple, des émissions de radio) d'enregistrements sonores.

Ce droit à rémunération est conféré aux enregistrements sonores provenant d'un pays partie à la Convention de Rome lorsque la première fixation est réalisée par un ressortissant d'un tel pays ou lorsque toutes les fixations réalisées en vue de la confection de l'enregistrement sonore ont eu lieu dans ces pays membres. La *Loi sur le droit d'auteur* définit « pays partie à la Convention de Rome » comme étant un pays partie à la *Convention internationale sur la protection des artistes interprètes ou exécutants, des producteurs d'enregistrements sonores et des organismes de radiodiffusion*, communément intitulée « Convention de Rome ». Pour sa part, le Canada a adhéré à la Convention de Rome le 4 mars 1998 et est reconnu comme étant un état contractant à cette Convention depuis le 4 juin 1998.

Tel que le permet la Convention de Rome, le paragraphe 20(2) de la *Loi sur le droit d'auteur* amendée accorde au Ministre de l'Industrie la discrétion de limiter l'étendue et la durée du droit à rémunération pour les enregistrements sonores provenant d'un pays partie à la Convention de Rome et ce, à condition que ce

Following the study of the copyright regimes of the 55 Rome Convention countries, the Government has decided to limit the remuneration right in sound recordings originating from twenty of these countries.

The Canadian Intellectual Property Office (CIPO) will act as a depository for this Statement and any subsequent amendments.

Benefits and Costs

By limiting the scope and duration of this remuneration right, in accordance with subparagraph 16(1)(a)(iv) of the Rome Convention, the Government is ensuring that the protection granted to foreign nationals of certain Rome Convention countries is similar to that extended by these countries to Canadians.

There will be no additional costs to the sound recording industry nor to the user community due to this Statement.

There will be no associated costs to the Government due to this Statement.

Consultation

Given the nature of this Statement, consultations were not necessary.

Compliance and Enforcement

Compliance and enforcement mechanisms are not applicable.

Contacts

Danielle Bouvet
Director
Intellectual Property Policy Directorate
Industry Canada
235 Queen Street, West Tower
5th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0H5

Richard Matthews
Director
Copyright Policy
Department of Canadian Heritage
15 Eddy Street
4th Floor
Hull, Quebec
K1A 0M5

W.R. Crosbie
Director
Information and Technology Trade Policy Division
Department of Foreign Affairs and International Trade
125 Sussex Drive
3rd Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0G2

pays n'accorde pas de droit à rémunération semblable, en ce qui concerne l'étendue et la durée, à celui offert au Canada.

Suite à l'étude des régimes de droit d'auteur des 55 pays parties à la Convention de Rome, le gouvernement a décidé de limiter le droit à rémunération concernant les enregistrements sonores provenant de vingt de ces pays.

L'Office de la propriété intellectuelle du Canada (OPIC) sera le dépositaire de cette déclaration et de toutes modifications subséquentes.

Avantages et coûts

En limitant l'étendue et la durée de protection du droit à rémunération, tel que le permet le sous-alinéa 16(1)a)(iv) de la Convention de Rome, le gouvernement assure que la protection conférée aux enregistrements sonores étrangers est semblable à celle conférée aux enregistrements sonores canadiens par les pays parties à la Convention de Rome.

La présente déclaration n'entraîne aucun coût pour l'industrie de l'enregistrement sonore ni pour les utilisateurs de ceux-ci.

La présente déclaration n'entraîne aucun coût pour le gouvernement.

Consultations

Étant donné la nature de la présente déclaration, des consultations n'étaient pas nécessaires.

Respect et exécution

Il n'est pas nécessaire d'établir un mécanisme d'application ou d'exécution.

Personnes-ressources

Danielle Bouvet
Directrice
Direction de la politique de la propriété intellectuelle
Industrie Canada
235, rue Queen, Tour Ouest
5^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0H5

Richard Matthews
Directeur
Politique du droit d'auteur
Patrimoine canadien
15, rue Eddy
4^e étage
Hull (Québec)
K1A 0M5

W.R. Crosbie
Directeur
Direction de la politique commerciale sur l'information et la technologie
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
125, rue Sussex
3^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0G2

Registration
SOR/99-144 24 March, 1999

PUBLIC SERVICE SUPERANNUATION ACT
FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

St. Lawrence Seaway Authority Divestiture Regulations

T.B. 827089 18 March, 1999

The Treasury Board, on the recommendation of the President of the Treasury Board, pursuant to paragraph 42.1(1)(u)^a of the *Public Service Superannuation Act* and paragraph 7(2)(a) of the *Financial Administration Act*, hereby makes the annexed *St. Lawrence Seaway Authority Divestiture Regulations*.

ST. LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY DIVESTITURE REGULATIONS

INTERPRETATION

1. The definitions in this section apply in these Regulations.

“Act” means the *Public Service Superannuation Act*. (*Loi*)

“new employer” means a person or body who, by reason of an agreement with Her Majesty in right of Canada, carries out the activities that were formerly carried out by the St. Lawrence Seaway Authority and includes a person who acts for or on behalf of that person or body. (*nouvel employeur*)

APPLICATION

2. (1) Subject to subsection (2) and section 3, these Regulations apply to a person who was deemed to be part of the Public Service under the *Divestiture of Service Transitional Coverage Regulations* and who, for the purposes of the *Public Service Superannuation Act*, ceases to be employed in the Public Service and becomes employed by the new employer on or after April 1, 1999.

(2) These Regulations do not apply to a person who subsequently becomes re-employed by the new employer.

(3) Sections 4 to 9 do not apply to a person who has exercised an option under subsection 3(2).

APPLICABLE PROVISIONS

3. (1) Sections 12, 13 and 13.01 of the Act only apply to a person on and after the date on which that person ceases to be employed by the new employer.

(2) Despite subsection (1), where, on or after April 1, 1999, a person would be eligible, were it not for these Regulations, to exercise an option under subsection 12(3) or section 13.01 of the Act, the person may exercise such an option no later than one year after the date on which the person ceases to be employed in the Public Service and becomes employed by the new employer.

^a S.C. 1992, c. 46, s. 22

Enregistrement
DORS/99-144 24 mars 1999

LOI SUR LA PENSION DE LA FONCTION PUBLIQUE
LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Règlement sur la cession de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

C.T. 827089 18 mars 1999

Sur recommandation du président du Conseil du Trésor et en vertu de l'alinéa 42.1(1)(u)^a de la *Loi sur la pension de la fonction publique* et de l'alinéa 7(2)(a) de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le Conseil du Trésor prend le *Règlement sur la cession de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent*, ci-après.

RÈGLEMENT SUR LA CESSION DE L'ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

« Loi » La *Loi sur la pension de la fonction publique*. (*Act*)

« nouvel employeur » Personne ou organisme qui, par suite d'une entente avec Sa Majesté du chef du Canada, exerce les activités qui étaient auparavant exercées par l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent; y est assimilé quiconque agit pour le compte de la personne ou de l'organisme. (*new employer*)

APPLICATION

2. (1) Sous réserve du paragraphe (2) et de l'article 3, le présent règlement s'applique à toute personne qui était réputée faire partie de la fonction publique aux termes du *Règlement sur les périodes de transition en cas de cession de service* et qui, pour les fins de la *Loi sur la pension de la fonction publique*, cesse d'être employée dans la fonction publique pour devenir employée du nouvel employeur le 1^{er} avril 1999 ou après cette date.

(2) Le présent règlement ne s'applique pas à la personne qui est ultérieurement réembauchée par le nouvel employeur.

(3) Les articles 4 à 9 ne s'appliquent pas à la personne qui a exercé un choix aux termes du paragraphe 3(2).

DISPOSITIONS APPLICABLES

3. (1) Les articles 12, 13 et 13.01 de la Loi ne s'appliquent à la personne visée qu'à compter de la date à laquelle elle cesse d'être employée par le nouvel employeur.

(2) Malgré le paragraphe (1), la personne qui, le 1^{er} avril 1999 ou après cette date, aurait le droit, en l'absence du présent règlement, d'exercer un choix en vertu du paragraphe 12(3) ou de l'article 13.01 de la Loi peut exercer un tel choix au plus tard à l'expiration du délai d'un an suivant la date où elle cesse d'être employée dans la fonction publique pour devenir employée du nouvel employeur.

^a L.C. 1992, ch. 46, art. 22

(3) A person who has exercised an option under subsection (2) is deemed not to have become employed by the new employer for the purposes of these Regulations and of sections 83 to 99 of the *Public Service Superannuation Regulations* and is not entitled to exercise an option pursuant to subsection (1) when the person ceases to be employed by the new employer.

SURVIVING SPOUSE AND CHILDREN

4. For the purposes of subsection 12(8) of the Act, the surviving spouse and children of a person who dies while employed by the new employer are entitled to a death benefit equal to a return of contributions.

5. For the purposes of subsection 13(3) of the Act, the surviving spouse and children of a person who dies while employed by the new employer are entitled to an allowance as described in paragraphs 12(4)(a) and (b) of the Act, subject to the limitations set out in subsections 12(4) and (5) of the Act.

6. For the purposes of subsection 26(2) of the Act, a child who was born to or adopted by a person or became the stepchild of the person during the period that begins on the date on which the person ceases to be employed in the Public Service and that ends on the date on which that person ceases to be employed by the new employer is entitled to an allowance under Part I of the Act.

ADAPTATION OF SUBSECTION 10(5) OF THE ACT

7. For the purposes of subsection 10(5) of the Act, the one year period referred to in paragraph 10(5)(a) of the Act shall begin on the date on which the person ceases to be employed by the new employer.

ADAPTATION OF SECTIONS 12 AND 13 OF THE ACT

8. For the purposes of sections 12 and 13 of the Act, pensionable service includes the period of service with the new employer that begins on the date on which the person ceases to be employed in the Public Service and that ends on the date on which the person ceases to be employed by the new employer.

9. For the purposes of sections 12 and 13 of the Act, the age of a person when the person ceases to be employed in the Public Service is the age of the person on the day on which that person ceases to be employed by the new employer.

COMING INTO FORCE

10. These Regulations come into force on April 1, 1999.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Divestiture Regulations are required under the *Public Service Superannuation Act* to define the availability of pension benefits as of April 1, 1999 for transferred employees of the St. Lawrence Seaway Authority.

The Regulations provide that eligible individuals can access a lump sum benefit such as a return of contributions or a transfer value on ceasing to be employed in the Public Service.

(3) La personne qui a exercé un choix aux termes du paragraphe (2) est réputée ne pas être devenue employée du nouvel employeur pour l'application du présent règlement et des articles 83 à 99 du *Règlement sur la pension de la fonction publique* et elle n'a pas le droit d'exercer un choix en vertu du paragraphe (1) lorsqu'elle cesse d'être employée par le nouvel employeur.

CONJOINT SURVIVANT ET ENFANTS

4. Pour l'application du paragraphe 12(8) de la Loi, le conjoint survivant et les enfants de la personne qui décède pendant qu'elle est employée du nouvel employeur ont droit à un remboursement de contributions à titre de prestation consécutive au décès.

5. Pour l'application du paragraphe 13(3) de la Loi, le conjoint survivant et les enfants de la personne qui décède pendant qu'elle est employée du nouvel employeur ont droit à l'allocation prévue aux alinéas 12(4)a) et b) de la Loi, sous réserve des restrictions indiquées aux paragraphes 12(4) et (5) de la Loi.

6. Pour l'application du paragraphe 26(2) de la Loi, a droit à une allocation prévue à la partie I de la Loi l'enfant qui est né de la personne visée, qui a été adopté par elle ou qui en est devenu le beau-fils ou la belle-fille au cours de la période commençant à la date à laquelle elle cesse d'être employée dans la fonction publique et se terminant à la date à laquelle elle cesse d'être employée par le nouvel employeur.

ADAPTATION DU PARAGRAPHE 10(5) DE LA LOI

7. Pour l'application du paragraphe 10(5) de la Loi, le délai d'un an prévu à l'alinéa a) de ce paragraphe commence à courir à la date où la personne cesse d'être employée par le nouvel employeur.

ADAPTATION DES ARTICLES 12 ET 13 DE LA LOI

8. Pour l'application des articles 12 et 13 de la Loi, la période de service ouvrant droit à pension comprend la période de service auprès du nouvel employeur commençant à la date où la personne cesse d'être employée dans la fonction publique et se terminant à la date où elle cesse d'être employée par le nouvel employeur.

9. Pour l'application des articles 12 et 13 de la Loi, l'âge de la personne qui cesse d'être employée dans la fonction publique est l'âge qu'elle a le jour où elle cesse d'être employée par le nouvel employeur.

ENTRÉE EN VIGUEUR

10. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} avril 1999.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Un règlement sur la cession doit être pris en vertu de la *Loi sur la pension de la fonction publique* afin de définir la disponibilité des prestations de pension à compter du 1^{er} avril 1999 à l'égard des employés transférés de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Le règlement prévoit que les personnes admissibles peuvent toucher un montant forfaitaire, par exemple le remboursement des cotisations ou une valeur de transfert, lorsqu'elles quittent leur

Individuals who do not exercise an option for a lump sum benefit will retain the protection of their pension accruals under the *Public Service Superannuation Act*, as of the date they cease to be employed in the Public Service and their service with the new employer will count for benefit eligibility purposes under that Act.

Alternatives

The provisions of the pension arrangements for public servants have been specified in statute or regulations. Without a change in the enabling legislation, there is no alternative to the regulatory route.

Anticipated Impact

The application of these Regulations is limited to the affected individuals whose particular circumstances are described in the amendments.

Consultation

There have been consultations on the pension arrangements for divestiture situations with the President of the Treasury Board's Advisory Committee on the *Public Service Superannuation Act*, the Department of Transport and the St. Lawrence Seaway Authority.

Compliance and Enforcement

The normal legislative, regulatory and administrative compliance structures will apply, including internal audits, the usual reports to Parliament and responses to enquiries received from Members of Parliament, affected individuals and their representatives.

Contact

Joan M. Arnold
Director
Pensions Legislation Development Group
Pensions Division
Treasury Board Secretariat
Ottawa, Ontario
K1A 0R5
(613) 952-3119

emploi dans la fonction publique. Les personnes qui n'exercent pas cette option conserveront la protection de leurs crédits de pension accumulés en vertu de la *Loi sur la pension de la fonction publique* à compter de la date de leur cessation d'emploi de la fonction publique et leur service chez le nouvel employeur entrera en ligne de compte aux fins de l'admissibilité aux prestations en vertu de ladite loi.

Solutions de rechange envisagées

Les dispositions du régime de pension pour les fonctionnaires ont été déterminées par loi ou règlement. Sans modification de la loi, il n'y a qu'une solution possible, celle de la réglementation.

Répercussions prévues

L'application de ce règlement est limitée aux employés concernés, dont les circonstances particulières sont décrites dans les modifications.

Consultations

On a consulté, au sujet des arrangements de pension pour les cas de cession, le Comité consultatif du président du Conseil du Trésor chargé de l'application de la *Loi sur la pension de la fonction publique*, le ministère des Transports et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Mécanismes de conformité

Les structures habituelles de conformité législative, réglementaire et administrative s'appliqueront, y compris les vérifications internes, les rapports soumis régulièrement au Parlement et les réponses aux demandes de renseignements reçues des membres du Parlement, des employés concernés et de leurs représentants.

Personne-ressource

Joan M. Arnold
Directrice
Groupe de l'élaboration de la législation sur les pensions
Division des pensions
Secrétariat du Conseil du Trésor
Ottawa (Ontario)
K1A 0R5
(613) 952-3119

Registration
SOR/99-145 25 March, 1999

AGRICULTURAL PRODUCTS MARKETING ACT

Alberta Chicken Order

P.C. 1999-524 25 March, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to section 2^a of the *Agricultural Products Marketing Act*, hereby makes the annexed *Alberta Chicken Order*.

ALBERTA CHICKEN ORDER

INTERPRETATION

- The definitions in this section apply in this Order.
“Act” means *The Marketing of Agricultural Products Act of Alberta. (Loi)*
“chicken” means any category of chicken under six months of age and not raised or used for egg production, and includes broilers, roasters, and Rock Cornish hen. (*poulet*)
“Commodity Board” means the Alberta Chicken Producers Board established under the Act and the Plan. (*Office de commercialisation*)
“Plan” means the *Alberta Chicken Producers Plan Regulations* made under the Act. (*Plan*)

INTERPROVINCIAL AND EXPORT TRADE

- The Commodity Board is authorized to regulate the marketing of chickens in interprovincial and export trade, and for that purpose may, with respect to persons and property situated within the Province of Alberta, exercise all or any powers like the powers exercisable by it in relation to the marketing of chickens locally within that Province under the Act and the Plan.

LEVIES OR CHARGES

- The Commodity Board may in relation to the powers granted to it by section 2,
 - fix and impose levies or charges on chicken or any component of chicken and collect those levies or charges from persons who, within the Province of Alberta, are engaged in the production or marketing of chicken and for that purpose classify those persons into groups and fix the levies or charges payable by the members of the different groups in different amounts; and
 - use the levies or charges for the purposes of the Commodity Board, including the creation of reserves, the payment of expenses and losses resulting from the sale or disposal of chicken, and the equalization or adjustment among producers of chicken of money realized from the sale of chicken during any period that the Board may determine.

^a S.C. 1991, c. 34, s. 2

Enregistrement
DORS/99-145 25 mars 1999

LOI SUR LA COMMERCIALISATION DES PRODUITS AGRICOLES

Décret sur le poulet de l'Alberta

C.P. 1999-524 25 mars 1999

Sur recommandation du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et en vertu de l'article 2^a de la *Loi sur la commercialisation des produits agricoles*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret sur le poulet de l'Alberta*, ci-après.

DÉCRET SUR LE POULET DE L'ALBERTA

DÉFINITIONS

- Les définitions qui suivent s'appliquent au présent décret.
« Loi » La loi de l'Alberta intitulée *The Marketing of Agricultural Products Act. (Act)*
« Office de commercialisation » L'Alberta Chicken Producers Board constitué en vertu de la Loi et du Plan. (*Commodity Board*)
« Plan » Le règlement intitulé *Alberta Chicken Producers Plan Regulations* pris en vertu de la Loi. (*Plan*)
« poulet » Le poulet de toute catégorie, y compris le poulet à griller, à rôti et Rock Cornish, qui est âgé de moins de six mois et qui n'est ni élevé ni utilisé pour la ponte d'œufs. (*chicken*)

MARCHÉS INTERPROVINCIAL ET INTERNATIONAL

- Les pouvoirs qui sont conférés à l'Office de commercialisation par la Loi et le Plan relativement à la commercialisation du poulet dans la province d'Alberta et qui visent les personnes et les biens qui s'y trouvent sont étendus aux marchés interprovincial et international.

TAXES OU PRÉLÈVEMENTS

- En ce qui concerne les pouvoirs qui lui sont attribués aux termes de l'article 2, l'Office de commercialisation est habilité :
 - à instituer et à percevoir des taxes ou prélèvements payables par les personnes qui se livrent, dans la province d'Alberta, à la production ou à la commercialisation du poulet entier ou dépecé et, à cette fin, à classer ces personnes en groupes et à fixer les divers montants des taxes ou prélèvements payables par les membres des différents groupes;
 - à employer à son profit ces taxes ou prélèvements, notamment pour la création de réserves et le paiement des frais et pertes résultant de la vente ou de l'aliénation du poulet, et pour une meilleure répartition ou la péréquation, entre producteurs de poulet, des sommes rapportées par la vente de poulet durant la période qu'il peut déterminer.

^a L.C. 1991, ch. 34, art. 2

REPEAL

4. The Alberta Broiler Order¹ is repealed.

COMING INTO FORCE

5. This Order comes into force on March 25, 1999.**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Order.)***Description**

This Order would replace the existing *Alberta Broiler Order*. The changes are significant enough that a new Order is warranted rather than making an amendment.

In the new Order, the definition of “Act” is the same as previously. The definition of “Broiler” has been replaced by a definition of “Chicken” and the definition of “Commodity Board” has been replaced by a new definition reflecting the new name of the commodity board. The definition of “Provincial Regulations” has been changed to a definition of “Plan”. These changes reflect changes arising from the repeal and replacement in 1987 of the previous *Marketing of Agricultural Products Act* by a new statute of the same name and the replacement, in 1993, of the original Plan by a new Plan which continued the commodity board under the name of Alberta Chicken Producers. The changes also reflect various changes made by the new Act, the new Plan, and new Regulations thereunder pursuant to which the commodity board exercises its regulatory powers within the Province of Alberta.

Section 3 is added to the Order to standardize the new Order with Delegation Orders received by other commodity groups. The existing Order was in place prior to an amendment to the *Agricultural Products Marketing Act* that added a separate section to the Act specifically referring to the imposition of levies and charges.

The amendments to sections 1 and 2 of the Order are required as a result of a change of name at the Provincial level to the Alberta Chicken Producers and in view of the other legislative and regulatory changes at the provincial level.

Alternatives

The only alternative is to amend the existing Order. This was not done since the changes are significant enough to warrant a new Order, even though the changes are of a housekeeping nature only. The new Order is an appropriate way to recognize the legislative changes that have taken place at both the federal and provincial levels, since the existing Order was created in 1978.

Benefits and Costs

This amendment does not change the authority which the commodity board previously enjoyed with respect to the marketing of chicken in Alberta. Thus, it will not have any new impact on the marketing of chicken, on the collection of levies or charges on sales of chicken, or on the sales of chicken outside the

¹ C.R.C., c. 127

ABROGATION

4. Le Décret relatif au poulet à griller de l'Alberta¹ est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

5. Le présent décret entre en vigueur le 25 mars 1999.**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)***Description**

Ce nouveau décret a pour objet de remplacer l'actuel *Décret relatif au poulet à griller de l'Alberta*. L'importance des changements rend préférable de préparer un nouveau décret plutôt que de modifier celui qui est actuellement en vigueur.

Dans le nouveau décret, la définition de « Loi » est identique à celle du précédent décret. La définition de « poulet à griller » est remplacée par celle de « poulet ». La définition d'« Office de commercialisation » est remplacée par celle du nouveau nom de cet office. La définition de « règlement provincial » est remplacée par celle de « Plan ». Ces changements font suite à l'abrogation en 1987 de la *Loi sur la commercialisation des produits agricoles* et son remplacement par une Loi du même nom, et aussi par le remplacement en 1993 du plan initial par un nouveau plan qui continue l'Office de commercialisation sous le nom *Alberta Chicken Producers*. Les changements intègrent aussi les modifications apportées par la nouvelle Loi, le nouveau plan et le nouveau règlement connexe selon lequel l'Office de commercialisation exerce ses pouvoirs réglementaires sur le marché intérieur de la province de l'Alberta.

L'article 3 est ajouté au décret pour harmoniser le nouveau décret aux ordonnances de délégation que produisent les autres groupes en charge de denrées. Le décret actuel a été pris avant qu'une modification ajoute à la *Loi sur la commercialisation des produits agricoles* un article distinct portant précisément sur l'imposition de prélèvements ou contributions.

Les modifications apportées aux articles 1 et 2 du décret découlent du changement de nom adopté au niveau provincial par l'*Alberta Chicken Producers* et aussi d'autres changements législatifs et réglementaires au niveau provincial.

Solutions de rechange envisagées

La seule solution de rechange consisterait à modifier le décret actuel. Elle n'a pas été retenue car les changements sont suffisamment importants pour justifier un nouveau décret, malgré la nature purement administrative des changements. Le nouveau décret constitue une façon adéquate d'intégrer les changements législatifs qui ont eu lieu aux niveaux fédéral et provincial depuis la mise en œuvre de ce décret en 1978.

Avantages et coûts

La modification ne change pas les pouvoirs dont dispose déjà l'Office de commercialisation relativement au poulet vendu en Alberta. Par conséquent, elle n'entraîne pas d'effets sur la commercialisation du poulet, la perception des prélèvements ou contributions applicables aux produits vendus ou la vente de poulet à

¹ C.R.C., ch. 127

Province of Alberta. There is no anticipated impact on consumer prices.

Activities resulting from the amendment will not have any adverse environmental impact.

Consultation

The new Order is being made at the request of the Alberta Chicken Producers which consulted its members in 1997. The Alberta Chicken Producers has also consulted with its supervisory body, the Alberta Agricultural Products Marketing Council.

Early notice of orders under the *Agricultural Products Marketing Act* are not included in the annual *Federal Regulatory Plan* because marketing boards may apply for orders and regulations under this Act at any time without notice to the Department. It is therefore not possible to anticipate applications and thereby provide early notice in the Plan.

Compliance and Enforcement

This Order, and any regulation or levy order which is made pursuant to it, will be administered by the Alberta Chicken Producers. The compliance mechanism is found in sections 2.1 and 4 of the *Agricultural Products Marketing Act*. Section 2.1 states that unpaid levies or charges imposed under the Act by a marketing board or agency constitute a debt due to that board or agency and may be sued for and recovered by it in any court of competent jurisdiction. Section 4 provides for fines of up to \$500 or imprisonment for a term of up to three (3) months or to both for the violation of any order or regulation made by a board or agency under the Act. It should be noted that this has rarely or ever been employed.

Contact

Carola McWade
Director, Operations and Regulatory Affairs
National Farm Products Council
(613) 995-9697

l'extérieur de l'Alberta. On ne s'attend à aucune répercussion sur les prix payés par les consommateurs.

Les activités découlant de la modification n'entraîneront pas d'effets négatifs sur l'environnement.

Consultations

La modification fait suite à la demande formulée en ce sens par l'association des producteurs de poulet de l'Alberta, qui a consulté ses membres à ce sujet en 1997. Cet organisme a aussi consulté sa régie provinciale, l'*Alberta Agricultural Products Marketing Council*.

Les *Projets de réglementation fédérale* ne comprennent pas de préavis concernant les décrets à prendre en vertu de la *Loi sur la commercialisation des produits agricoles*, puisque les offices de commercialisation peuvent en tout temps demander la prise de décrets ou de règlements aux termes de cette loi sans en avertir au préalable le Ministère. Il n'est donc possible ni de prévoir les demandes à cet égard ni de fournir un préavis dans les Projets.

Mécanisme de conformité

L'*Alberta Chicken Producers* se chargera de l'application du décret et du règlement ou de l'ordonnance de prélèvements (ou contributions) pris sous son régime. Le mécanisme de conformité est décrit aux articles 2.1 et 4 de la *Loi sur la commercialisation des produits agricoles*. L'article 2.1 précise que les contributions ou prélèvements impayés imposés en vertu de cette loi constituent des créances de l'office ou de l'organisme de commercialisation pertinent, qui peut en recouvrer le montant devant tout tribunal compétent.

Aux termes de l'article 4, quiconque viole une ordonnance ou un règlement pris par un office ou organisme sous le régime de la loi est passible d'une amende maximale de 500 \$ et d'un emprisonnement maximal de trois (3) mois, ou de l'une de ces peines. Il est à noter que cette disposition n'a pour ainsi dire jamais été appliquée.

Personne-ressource

Carola McWade
Directrice, Opérations et Affaires réglementaires
Conseil national des produits agricoles
(613) 995-9697

Registration
SOR/99-146 25 March, 1999

IMMIGRATION ACT

Regulations Amending the Immigration Regulations, 1978

P.C. 1999-525 25 March, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Citizenship and Immigration, pursuant to subsection 114(1)^a of the *Immigration Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Immigration Regulations, 1978*.

REGULATIONS AMENDING THE IMMIGRATION REGULATIONS, 1978

AMENDMENTS

1. (1) The definitions “active business operations”¹, “approved business”¹, “artificial transaction”¹, “Canadian controlled”¹, “Canadian financial institution”¹, “eligible business”¹, “escrow agent”¹, “final disposition”¹, “financial statements”¹, “fund manager”¹, “government-administered venture capital fund”¹, “guarantee”², “material fact”¹, “minimum holding period”¹, “minimum investment”¹, “offering memorandum”¹, “offering period”¹, “ordinarily resident”¹, “privately administered venture capital fund”¹ and “related person”¹ in subsection 2(1) of the *Immigration Regulations, 1978*³ are repealed.

(2) The definitions “approved fund”¹, “fund”¹, “investor”¹ and “investor in a province”¹ in subsection 2(1) of the Regulations are replaced by the following:

“approved fund” means a fund that is approved by the Minister under section 6.12; (*fonds agréé*)

“fund” means a corporation that is controlled by the government of a province and that is authorized to create or continue employment in Canada in order to foster the development of a strong and viable economy; (*fonds*)

“investor” means an immigrant who

- (a) has successfully operated, controlled or directed a business,
- (b) indicates to the Minister, in writing, that they intend to make an investment or have made an investment, and
- (c) has a net worth, accumulated by their own endeavours, of at least \$800,000; (*investisseur*)

“investor in a province” means an investor who indicates, in writing, that they intend to make an investment or who has made an investment in a province the government of which has, under subsection 108(2) of the Act, entered into an agreement with the Minister whereby the province has sole responsibility for the selection of immigrant investors; (*investisseur d’une province*)

Enregistrement
DORS/99-146 25 mars 1999

LOI SUR L’IMMIGRATION

Règlement modifiant le Règlement sur l’immigration de 1978

C.P. 1999-525 25 mars 1999

Sur recommandation de la ministre de la Citoyenneté et de l’Immigration et en vertu du paragraphe 114(1)^a de la *Loi sur l’immigration*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l’immigration de 1978*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L’IMMIGRATION DE 1978

MODIFICATIONS

1. (1) Les définitions de « dépositaire »¹, « disposition définitive »¹, « entreprise admissible »¹, « entreprise agréée »¹, « états financiers »¹, « fait important »¹, « fonds de capital-risque administré par le secteur privé »¹, « fonds de capital-risque administré par un gouvernement »¹, « garantie »², « gestionnaire »¹, « institution financière canadienne »¹, « notice d’offre »¹, « opération factice »¹, « opérations commerciales significatives »¹, « période de validité de l’offre »¹, « période minimale de retenue »¹, « personne liée »¹, « placement minimal »¹, « résident habituel »¹ et « sous contrôle canadien »¹, au paragraphe 2(1) du *Règlement sur l’immigration de 1978*³, sont abrogées.

(2) Les définitions de « fonds »¹, « fonds agréé »¹, « investisseur »¹ et « investisseur d’une province »¹, au paragraphe 2(1) du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

« fonds » Personne morale contrôlée par le gouvernement d’une province et autorisée à créer ou à conserver des emplois au Canada qui favorisent le développement d’une économie forte et viable. (*fund*)

« fonds agréé » Fonds agréé par le ministre en vertu de l’article 6.12. (*approved fund*)

« investisseur » Immigrant qui répond aux critères suivants :

- a) il a exploité, contrôlé ou dirigé avec succès une entreprise;
- b) il a indiqué par écrit au ministre qu’il a fait ou a l’intention de faire un placement;
- c) il possède un avoir net d’au moins 800 000 \$, accumulé par ses propres efforts. (*investor*)

« investisseur d’une province » Investisseur qui a indiqué par écrit qu’il a fait ou a l’intention de faire un placement dans une province dont le gouvernement a conclu avec le ministre, en vertu du paragraphe 108(2) de la Loi, un accord selon lequel la province assume l’entière responsabilité de la sélection des immigrants investisseurs. (*investor in a province*)

^a S.C. 1992, c. 49, s. 102

¹ SOR/93-412

² SOR/89-585

³ SOR/78-172

^a L.C. 1992, ch.49, art. 102

¹ DORS/93-412

² DORS/89-585

³ DORS/78-172

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

“agent” means, with respect to a fund, the Minister acting as agent on behalf of a fund that has been approved by a province other than Quebec or the Minister acting as mandatary on behalf of a fund that has been approved by the province of Quebec; (*mandataire*)

“allocation period” means, with respect to the provincial allocation of an investor, the period of five years beginning on the first day of the second month after the month in which the agent receives the investment; (*période d'allocation*)

“debt obligation” has the same meaning as in subsection 2(1) of the *Canada Business Corporations Act*; (*titre de créance*)

“investment” means, with respect to an investor, a sum of \$400,000 that

(a) in the case of an investor other than an investor in a province, is paid by the investor to the agent for allocation to all approved funds in existence as of the date the allocation period begins and that is not refundable, during the allocation period, once a visa has been issued to the investor, and

(b) in the case of an investor in a province, is invested by the investor in accordance with an investment proposal within the meaning of the law of the province and is not refundable for a period of at least five years, as calculated in accordance with the laws of the province; (*placement*)

“provincial allocation” means, with respect to an investor in relation to an approved fund, the portion of the investor’s investment in the approved fund calculated in accordance with subsection (5); (*allocation provinciale*)

(4) Subsections 2(5) to (6.2)¹ of the Regulations are replaced by the following:

(5) For purposes of the definition “provincial allocation” in subsection (1), the provincial allocation shall be calculated as of the first day of the allocation period in accordance with the formula

$$A + B$$

where

A equals \$200,000 divided by the number of approved funds that are not suspended; and

B equals \$200,000 multiplied by the gross domestic product at market prices of the province that has approved the non-suspended fund, divided by the total of the gross domestic products at market prices of all the provinces that have approved a fund that is not suspended.

(6) For the purpose of subsection (5), the gross domestic product is that for the calendar year before the calendar year that immediately precedes the date of provincial allocation, as set out in the table entitled “Provincial accounts GDP at market prices by province (millions of dollars)” in the *Canadian Economic Observer Historical Statistical Supplement*, published by Statistics Canada.

(5) Subsections 2(8)¹ and (9)¹ of the Regulations are repealed.**2. Section 2.01⁴ of the Regulations is replaced by the following:****(3) Le paragraphe 2(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :**

« allocation provinciale » La partie du placement d'un investisseur dans un fonds agréé calculée conformément au paragraphe (5). (*provincial allocation*)

« mandataire » Le ministre, lorsqu'il agit à titre de mandataire pour un fonds qui a été agréé par la province de Québec ou à titre d'agent pour un fonds qui a été agréé par une autre province. (*agent*)

« période d'allocation » À l'égard de l'allocation provinciale d'un investisseur, la période de cinq ans débutant le premier jour du deuxième mois suivant le mois au cours duquel le mandataire a reçu le placement. (*allocation period*)

« placement » Somme de 400 000 \$:

a) qu'un investisseur autre qu'un investisseur d'une province verse au mandataire pour répartition entre les fonds agréés existant au début de la période d'allocation et qui n'est pas remboursable après la délivrance d'un visa à l'investisseur pendant cette période;

b) qu'un investisseur d'une province investit aux termes d'un projet de placement au sens des lois de la province et qui n'est pas remboursable pendant une période minimale de cinq ans calculée en conformité avec ces lois. (*investment*)

« titre de créance » S'entend au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. (*debt obligation*)

(4) Les paragraphes 2(5) à (6.2)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(5) Pour l'application de la définition de « allocation provinciale » au paragraphe (1), cette allocation est calculée au premier jour de la période d'allocation au moyen de la formule suivante :

$$A + B$$

où :

A représente le résultat de la division de 200 000 \$ par le nombre de fonds agréés non suspendus;

B le résultat de la multiplication de 200 000 \$ par le produit intérieur brut au prix du marché de la province qui a agréé le fonds non suspendu, divisé par le produit intérieur brut au prix du marché de toutes les provinces qui ont agréé un fonds non suspendu.

(6) Pour l'application du paragraphe (5), les produits intérieurs bruts sont ceux de l'année civile antérieure à celle précédant la date de l'allocation provinciale et tirés du tableau intitulé « Comptes provinciaux PIB aux prix du marché par province (millions de dollars) » de *L'observateur économique canadien, Supplément statistique historique*, publié par Statistique Canada.

(5) Les paragraphes 2(8)¹ et (9)¹ du même règlement sont abrogés.**2. L'article 2.01⁴ du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

⁴ SOR/94-674

⁴ DORS/94-674

2.01 If an immigrant, before April 1, 1999, has applied for an immigrant visa as an investor and has signed any document referred to in clause 1(v)(iii)(A) of Schedule X, as that Schedule read immediately before that date, or, in the case of an investor in a province, has either applied for a selection certificate under section 3.1 of *An Act respecting immigration to Québec, R.S.Q., c. I-0.2*, or applied for an immigrant visa as an investor, and signed an investment agreement in accordance with the law of the province, the relevant provisions of these Regulations respecting an applicant for an immigrant visa as investor, an approved business, an investor, an investor in a province, a fund manager, an eligible business, an approved fund, a fund, an escrow agent, a privately administered venture capital fund or a government-administered venture capital fund continue to apply as they read immediately before April 1, 1999 to all persons governed by their application before that date.

3. Sections 6.12 to 6.19⁵ of the Regulations are replaced by the following:

APPROVAL OF FUNDS

6.12 The Minister is authorized to approve a fund if

- (a) the fund has been approved by a province;
- (b) the province provides documentation to the Minister stating that, in the event of the default of the fund to transfer the provincial allocation to the agent in accordance with paragraph 6.13(g), the province will be liable to transfer to the agent an amount equal to the provincial allocation in order to repay the investor under paragraph 6.13(h);
- (c) the fund to be approved will be the only non-suspended approved fund in the province; and
- (d) the fund has entered into an agreement with the Minister designating the Minister as agent for the purpose of
 - (i) receiving the provincial allocation and keeping it until the beginning of the allocation period unless the provincial allocation is repaid under paragraph 6.13(b),
 - (ii) transferring the provincial allocation to the approved fund at the beginning of the allocation period in accordance with paragraph 6.13(d), unless the approved fund is suspended under subsection 6.14(1),
 - (iii) preparing and delivering to the investor a debt obligation and notifying the investor of the date of receipt of the investment at the beginning of the allocation period in accordance with paragraph 6.13(e),
 - (iv) receiving the provincial allocation transferred by an approved fund at the end of the allocation period in accordance with paragraph 6.13(g),
 - (v) in the event of default by the fund to transfer the provincial allocation under paragraph 6.13(g), receiving the provincial allocation from the province in accordance with paragraph 6.13(h), and
 - (vi) repaying the provincial allocation to the investor in accordance with paragraph 6.13(i).

6.13 An approval of a fund under section 6.12, whether or not the fund has been suspended, is subject to the following terms and conditions:

- (a) the approved fund shall receive the provincial allocation through the agent;

⁵ SOR/98-591; SOR/93-412

2.01 Dans le cas où un immigrant, avant le 1^{er} avril 1999, a présenté une demande de visa d'immigrant à titre d'investisseur et a signé un document visé à la division 1v)(iii)(A) de l'annexe X, dans sa version antérieure à cette date, ou, s'il s'agit d'un investisseur d'une province, soit a présenté une demande de certificat de sélection aux termes de l'article 3.1 de la *Loi sur l'immigration au Québec, L.R.Q., ch. I-0.2*, soit a présenté une demande de visa d'immigrant à titre d'investisseur, et a signé une convention d'investissement selon les lois de la province, les dispositions du présent règlement applicables aux demandeurs de visa d'immigrant à titre d'investisseur, aux investisseurs, aux investisseurs d'une province, aux gestionnaires, aux dépositaires, aux entreprises admissibles, aux entreprises agréées, aux fonds, aux fonds agréés, aux fonds de capital-risque administrés par le secteur privé et aux fonds de capital-risque administrés par un gouvernement continuent de s'appliquer, dans leur version antérieure au 1^{er} avril 1999, à toute personne qui, avant cette date, était régie par elles.

3. Les articles 6.12 à 6.19⁵ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

AGRÉMENT DES FONDS

6.12 Le ministre est autorisé à agréer tout fonds qui satisfait aux conditions suivantes :

- a) le fonds a été agréé par une province;
- b) la province fournit au ministre des documents portant que, dans le cas où le fonds agréé ne transfère pas l'allocation provinciale au mandataire conformément à l'alinéa 6.13g), elle a la responsabilité de transférer à ce dernier un montant équivalent à l'allocation provinciale afin que celle-ci soit remboursée à l'investisseur conformément à l'alinéa 6.13i);
- c) le fonds à agréer sera le seul fonds agréé non suspendu dans cette province;
- d) le fonds a conclu une entente avec le ministre pour désigner celui-ci comme mandataire aux fins suivantes :
 - (i) recevoir l'allocation provinciale et la conserver jusqu'au début de la période d'allocation, sauf si elle est remboursée en vertu de l'alinéa 6.13b),
 - (ii) transférer l'allocation provinciale au fonds agréé au début de la période d'allocation conformément à l'alinéa 6.13d), sauf si ce fonds fait l'objet d'une suspension en vertu du paragraphe 6.14(1),
 - (iii) au début de la période d'allocation, préparer et délivrer un titre de créance à l'investisseur et l'aviser de la date de réception du placement, conformément à l'alinéa 6.13e),
 - (iv) recevoir l'allocation provinciale transférée par le fonds agréé à l'expiration de la période d'allocation conformément à l'alinéa 6.13g),
 - (v) en cas de défaut par le fonds agréé de transférer l'allocation provinciale selon l'alinéa 6.13g), recevoir cette allocation de la province conformément à l'alinéa 6.13h),
 - (vi) rembourser l'allocation provinciale à l'investisseur conformément à l'alinéa 6.13i).

6.13 L'agrément d'un fonds aux termes de l'article 6.12 est subordonné aux conditions suivantes, que le fonds fasse l'objet ou non d'une suspension :

- a) le fonds agréé reçoit l'allocation provinciale par l'entremise du mandataire;

⁵ DORS/98-591; DORS/93-412

- (b) the approved fund shall, through the agent, repay the provincial allocation to the investor within 90 days after the date of the receipt by the agent of the request for repayment by the investor, as long as the request for repayment has been received before a visa has been issued to the investor;
- (c) the approved fund shall repay the provincial allocation to the agent within 30 days after the agent informs the fund that the investor has chosen to withdraw before the issuance of a visa;
- (d) on the first day of the allocation period, an approved fund that is not suspended shall receive, through the agent, the provincial allocation;
- (e) on the first day of the allocation period, an approved fund that receives the provincial allocation shall issue to the investor, through the agent, a debt obligation that is in an amount equal to the provincial allocation, that is due and payable 30 days after the expiry of the allocation period and that cannot be transferred but can be pledged as security, and shall notify the investor through the agent of the date of receipt of the investment;
- (f) during the allocation period, the approved fund shall use the provincial allocation for the purpose of creating or continuing employment in Canada to foster the development of a strong and viable economy;
- (g) at the end of the allocation period, the approved fund shall transfer the provincial allocation to the agent for repayment in accordance with paragraph (i);
- (h) in the event of default by the approved fund to transfer the provincial allocation to the agent under paragraph (g), the province shall transfer an amount equal to the provincial allocation to the agent for repayment in accordance with paragraph (i); and
- (i) 30 days after the expiry of the allocation period, the agent shall repay the provincial allocation to the investor thereby extinguishing the debt obligation in respect of that provincial allocation.

SUSPENSION OF APPROVAL OF FUNDS

- 6.14** (1) The Minister shall suspend the approval of a fund if
- (a) the province that approved the fund has withdrawn its approval;
- (b) the fund no longer qualifies as a fund as that term is defined in subsection 2(1);
- (c) the documentation provided by the province to the Minister in accordance with paragraph 6.12(b) is no longer valid and no valid documentation has been provided by the province to replace it;
- (d) the agreement between the fund and the Minister referred to in paragraph 6.12(d) is no longer valid; or
- (e) the fund is not in compliance with the terms and conditions set out in section 6.13.
- (2) If the Minister suspends an approval under subsection (1), the Minister is authorized to impose additional terms and conditions on the fund respecting the lifting of the suspension.
- (3) If the Minister has imposed additional terms and conditions under subsection (2) and the fund has complied with those additional terms and conditions, the Minister shall lift the suspension of the approval.

- b) le fonds agréé rembourse l'allocation provinciale à l'investisseur par l'entremise du mandataire dans les 90 jours suivant la date où ce dernier a reçu la demande de remboursement de l'investisseur, dans la mesure où cette demande a été reçue avant la délivrance d'un visa à l'investisseur;
- c) le fonds agréé rembourse l'allocation provinciale au mandataire dans les 30 jours après que celui-ci l'a avisé que l'investisseur a choisi de se retirer avant qu'un visa soit délivré;
- d) à la date du début de la période d'allocation, le fonds agréé qui n'a pas été suspendu reçoit l'allocation provinciale par l'entremise du mandataire;
- e) à la date du début de la période d'allocation, le fonds agréé qui reçoit l'allocation provinciale délivre à l'investisseur, par l'entremise du mandataire, un titre de créance équivalant au montant de celle-ci — lequel titre de créance est incessible mais peut être remis en guise de sûreté —, payable le 30^e jour suivant l'expiration de la période d'allocation, et avise l'investisseur de la date de réception du placement;
- f) durant la période d'allocation, le fonds agréé utilise l'allocation provinciale dans le but de créer ou de conserver des emplois au Canada qui favorisent le développement d'une économie forte et viable;
- g) à l'expiration de la période d'allocation, le fonds agréé transfère l'allocation provinciale au mandataire pour remboursement conformément à l'alinéa i);
- h) en cas de défaut par le fonds agréé de se conformer à l'alinéa g), la province transfère au mandataire un montant équivalant à l'allocation provinciale pour remboursement conformément à l'alinéa i);
- i) le 30^e jour suivant l'expiration de la période d'allocation, le mandataire rembourse l'allocation provinciale à l'investisseur, lequel remboursement entraîne l'extinction du titre de créance à l'égard de cette allocation.

SUSPENSION DE L'AGRÉMENT D'UN FONDS

- 6.14** (1) Le ministre suspend l'agrément d'un fonds dans l'un ou l'autre des cas suivants :
- a) la province qui a agréé le fonds a retiré son agrément;
- b) le fonds agréé ne répond plus à la définition de « fonds » au paragraphe 2(1);
- c) les documents visés à l'alinéa 6.12b) que la province a fournis au ministre ne sont plus valides et n'ont pas été remplacés;
- d) l'entente visée à l'alinéa 6.12d) — conclue par le ministre et le fonds — a pris fin;
- e) le fonds agréé ne se conforme pas aux conditions visées à l'article 6.13.
- (2) Lors de la suspension de l'agrément, le ministre est autorisé à assortir celle-ci de conditions qui en visent la levée.
- (3) Si la suspension est assortie des conditions visées au paragraphe (2) et que le fonds s'y conforme, le ministre lève la suspension de l'agrément.

REVOCATION OF APPROVAL OF FUNDS

6.15 The Minister shall revoke the approval of a fund if

- (a) the approved fund has repaid the provincial allocation to all its investors;
- (b) the approval of the fund has been suspended; and
- (c) if applicable, the approved fund did not comply with the additional terms and conditions imposed under subsection 6.14(2).

ADDITIONAL TERMS AND CONDITIONS

6.16 The Minister is authorized to impose terms and conditions in relation to any approval of a fund in addition to those set out in sections 6.12 and 6.13.

PERIODIC REPORTS

6.17 The Minister is authorized to require each approved fund to submit, until all investors have been repaid in accordance with paragraph 6.13(i), the following periodic reports demonstrating compliance with paragraph 6.13(f):

- (a) a quarterly report on the use of provincial allocations, including
 - (i) the name of the recipients of the portion of the provincial allocations invested,
 - (ii) a description and the terms of the security received for that investment,
 - (iii) the date on which the portion of the provincial allocations is invested,
 - (iv) the date on which the portion of the provincial allocations invested is recovered by the approved fund,
 - (v) a brief description of the use of the portion of the provincial allocations invested,
 - (vi) the number of person years of employment created by the portion of the provincial allocations invested, and
 - (vii) the code for each recipient of the investment as set out in the *Canadian Standard Industrial Classification for Companies and Enterprises, 1980*; and
- (b) annual audited financial statements for the approved fund, submitted within 180 days after the end of each financial year.

4. (1) Paragraph 9(1)(b) of the Regulations is amended by adding the word “and” at the end of subparagraph (ii) and by replacing subparagraphs (iii)¹ and (iv)¹ with the following:

- (iii) in the case of an investor other than an investor in a province, the investor has made an investment and is awarded at least 25 units of assessment; and

(2) Subparagraph 9(1)(c)(ii)¹ of the Regulations is replaced by the following:

- (ii) in the case of an investor in a province, the investor has made an investment.

5. Paragraphs 23(1)(b)¹ and (b.1)¹ of the Regulations are replaced by the following:

- (b) in the case of an investor other than an investor in a province, that, although the investor may pledge the debt obligation as security at any time, they cannot transfer the debt obligation until the day following the last day of the allocation period;

RÉVOCATION DE L'AGRÈMENT D'UN FONDS

6.15 Le ministre révoque l'agrément d'un fonds lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- a) le fonds a remboursé l'allocation provinciale à tous ses investisseurs;
- b) son agrément a été suspendu;
- c) le cas échéant, il ne s'est pas conformé aux conditions imposées en vertu du paragraphe 6.14(2).

CONDITIONS SUPPLÉMENTAIRES

6.16 Le ministre est autorisé à assortir l'agrément d'un fonds de conditions qui s'ajoutent à celles visées aux articles 6.12 et 6.13.

RAPPORTS PÉRIODIQUES

6.17 Le ministre est autorisé à exiger de chaque fonds agréé qu'il présente, jusqu'à ce que tous les investisseurs aient été remboursés conformément à l'alinéa 6.13(i), les rapports périodiques suivants démontrant que la condition visée à l'alinéa 6.13(f) a été respectée :

- a) un rapport trimestriel sur l'utilisation des allocations provinciales, qui indique notamment :
 - (i) le nom des bénéficiaires de la partie investie des allocations provinciales,
 - (ii) la description et les conditions de la sûreté reçue à l'égard de ce placement,
 - (iii) la date de placement de cette partie des allocations provinciales,
 - (iv) la date de recouvrement par le fonds de la partie investie des allocations provinciales,
 - (v) une brève description de l'utilisation de la partie investie des allocations provinciales,
 - (vi) le nombre d'années-personnes que représentent les emplois créés par la partie investie des allocations provinciales,
 - (vii) le code de la *Classification canadienne type des industries pour compagnies et entreprises, 1980* qui correspond à chacun des bénéficiaires du placement;
- b) des états financiers annuels vérifiés concernant le fonds agréé, présentés dans les 180 jours suivant la fin de chaque exercice.

4. (1) Les sous-alinéas 9(1)(b)(iii)¹ et (iv)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- (iii) dans le cas d'un investisseur autre qu'un investisseur d'une province, il a fait un placement et il obtient au moins 25 points d'appréciation;

(2) Le sous-alinéa 9(1)(c)(ii)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (ii) d'autre part, dans le cas d'un investisseur d'une province, il a fait un placement.

5. Les alinéas 23(1)(b)¹ et (b.1)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- b) si l'immigrant est un investisseur autre qu'un investisseur d'une province, même s'il peut à tout moment remettre son titre de créance en guise de sûreté, l'interdiction de le céder avant le jour suivant le dernier jour de la période d'allocation;

(b.1) in the case of an investor in a province, that, although the investor may pledge the security received for the investment at any time, they cannot transfer the security until the day following the last day of the period referred to in paragraph (b) of the definition "investment" in subsection 2(1).

6. Schedules X¹ and XI¹ of the Regulations are repealed.

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 Immigrant Investor Program (the Program) provides an opportunity for experienced business persons to immigrate to Canada after making a substantial investment in a provincial government-administered venture capital fund.

Quebec operates its own immigrant investor program under the authority of the *Canada - Quebec Accord Relating to Immigration and Temporary Admission of Aliens*. Quebec undertakes in the Accord to administer its investor program in a manner consistent with the spirit and objectives of the federal Program.

On March 31, 1999, the federal Program will close for new investment by immigrant investors. These Regulations establish a redesigned Program to replace the current Program on April 1, 1999. All provinces and territories will be eligible to participate in the redesigned Program.

The redesigned Program Regulations were published in the *Canada Gazette*, Part I of December 19, 1998. The comments received are described in the Consultation section, which also contains amendments to the pre-published Regulations.

1. Immigrant Investor Program

The investor class is part of Canada's economic stream of immigration, which comprises investors, entrepreneurs, self-employed persons and skilled workers. The Program seeks to promote economic growth in all regions of Canada by attracting experienced business persons and new investment capital to Canada. Investors must have successful business experience and a net worth (accumulated by their own endeavours) of at least \$500,000. Since the Program began in 1986, over \$4.22 billion have been invested by 16,417 investors participating in the Program.

Current Regulations require investors to make a minimum investment for five years in a provincial government-administered venture capital fund. Each fund pools investor money and invests in other businesses as permitted by federal regulations and provincial guidelines. Funds are aggressively marketed outside Canada as they compete to attract investors.

b.1) si l'immigrant est un investisseur d'une province, même s'il peut à tout moment remettre, en guise de sûreté, la sûreté reçue à l'égard du placement, l'interdiction de la céder avant le jour suivant le dernier jour de la période visée à l'alinéa b) de la définition de « placement » au paragraphe 2(1);

6. Les annexes X¹ et XI¹ du même règlement sont abrogées.

ENTRÉE EN VIGUEUR

7. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} avril 1999.

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

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le programme d'immigration des investisseurs (appelé ci-après le programme) permet aux gens d'affaires d'expérience d'immigrer au Canada après avoir effectué un placement important dans un fonds de capital-risque administré par un gouvernement provincial.

Le Québec administre son propre programme d'immigration des investisseurs en vertu de l'*Accord Canada-Québec relatif à l'immigration et à l'admission temporaire des aubains* aux termes duquel il s'engage à administrer son programme conformément à l'esprit et aux objectifs du programme fédéral.

À partir du 31 mars 1999, aucun nouveau placement ne pourra être effectué par un investisseur immigrant dans le cadre du programme fédéral. Les présentes dispositions réglementaires créent un nouveau programme qui remplacera le programme actuel le 1^{er} avril 1999. Les provinces et les territoires pourront y participer.

Les dispositions réglementaires concernant le nouveau programme ont été publiées dans la *Gazette du Canada* Partie I, du 19 décembre 1998. On trouvera à la section « Consultations » les commentaires reçus au sujet du nouveau programme. Cette section renferme également les modifications apportées à certaines dispositions réglementaires ayant fait l'objet d'une publication préalable.

1. Programme d'immigration des investisseurs

La catégorie des investisseurs fait partie de la composante économique de l'immigration, qui comprend les investisseurs, les entrepreneurs, les travailleurs autonomes et les travailleurs qualifiés. Le programme vise à favoriser la croissance économique dans toutes les régions du Canada en attirant au pays des personnes ayant l'expérience des affaires ainsi que de nouveaux capitaux de placement. Les investisseurs doivent avoir réussi dans le monde des affaires et avoir accumulé (par leurs propres efforts) un avoir net d'au moins 500 000 \$. Depuis le lancement du programme en 1986, 16 417 investisseurs ont investi plus de 4,22 milliards de dollars dans le cadre du programme.

Les dispositions réglementaires actuelles exigent que les investisseurs effectuent, pour une période de cinq ans, un placement minimal dans un fonds de capital-risque administré par un gouvernement provincial. Chaque fonds met en commun l'argent des investisseurs et l'investit dans d'autres entreprises conformément aux dispositions réglementaires du gouvernement fédéral et aux lignes directrices des provinces. Comme ils sont en concurrence pour attirer des investisseurs, les fonds connaissent un marketing énergique à l'extérieur du Canada.

CIC approval is required before a fund can participate in the Program. Once approved, a fund may solicit investment from investors for a specific marketing period. CIC monitors the funds and may take enforcement action to obtain compliance with the Regulations.

Three minimum investment amounts are offered to encourage investment in all provinces. In British Columbia, Ontario and Quebec (Tier II) the minimum investment is \$350,000. In the remaining provinces (Tier I) the minimum investment is \$250,000. In all provinces, if the return of an investor's money is guaranteed by a third party, the minimum investment is \$500,000 (Tier III).

2. The need for Program redesign

The Immigrant Investor Program began in 1986 with a simple structure and the objective of putting immigrant investor money to work in Canadian small and medium sized businesses. The Program was primarily controlled by administrative guidelines. Within a few years, hundreds of millions of dollars were raised annually and the Program became vulnerable to abuse. Independent studies and internal reviews identified a number of flaws in the design and operation of the Program, while non-compliance with Program rules reduced economic benefit. In response, changes were introduced to the Program that made it both highly regulated and technically complicated. Substantial federal and provincial resources are now required to administer the Program.

Originally, investors could invest directly in eligible businesses or in venture capital funds administered either privately or by provincial governments. In November 1994, CIC announced its intention to redesign the Program and imposed a moratorium on the approval of new businesses and funds (private or government-administered). Businesses and funds approved before the moratorium were permitted to continue to accept new immigrant investors until June 30, 1996. On July 1, 1996, the current Program, which is restricted to provincial funds, was introduced as an interim measure while work on the redesign continued.

Allowing only provincial funds has eliminated the worst financial abuses in the Program, but more needs to be done to simplify Program administration and increase economic benefit. These objectives are difficult to realize with the current structure. Investors are reluctant to invest in the small and medium sized businesses the Program was intended to benefit. To attract investors, funds have been driven to low risk investments with little economic benefit. Considerable federal and provincial resources are expended to analyse and monitor complicated financing and investment schemes that test the limits of the Regulations.

3. The redesigned Immigrant Investor Program

The broad objectives in redesigning the Program were to:

- (a) increase the economic benefit;
- (b) further reduce the potential for abuse;

Tout fonds doit être agréé par CIC avant d'être intégré au programme. Après l'agrément par CIC, le fonds peut faire un appel de fonds auprès des investisseurs pour une période bien déterminée, la période de validité de l'offre. CIC surveille les fonds et peut prendre des mesures pour faire respecter les dispositions réglementaires.

Pour favoriser les investissements dans toutes les provinces, trois possibilités de placement minimal sont offertes. En Colombie-Britannique, en Ontario et au Québec (niveau II), le placement minimal est de 350 000 \$. Dans les autres provinces (niveau I), le placement minimal est de 250 000 \$. Dans toutes les provinces, si le rendement du capital investi est garanti par un tiers, le placement minimal est de 500 000 \$ (niveau III).

2. Nécessité de refondre le programme

Lorsqu'il a été institué en 1986, le programme d'immigration des investisseurs était structuré simplement et avait pour but de mettre les capitaux des investisseurs immigrants au service des petites et moyennes entreprises canadiennes. Le programme était principalement régi par des directives administratives. Après quelques années, des centaines de millions de dollars étaient ainsi recueillis annuellement, et le programme était devenu vulnérable aux abus. Des études indépendantes et des examens internes ont fait ressortir des lacunes dans la conception et l'exploitation du programme, tandis que le non-respect de ses règles en réduisait les retombées économiques. Pour remédier à la situation, on a apporté au programme des modifications qui l'ont rendu extrêmement réglementé et complexe sur le plan technique, si bien que d'importantes ressources sont maintenant nécessaires, aux niveaux fédéral et provincial, pour administrer le programme.

Les investisseurs pouvaient au départ investir directement dans des entreprises ou des fonds de capital-risque admissibles administrés soit par le secteur privé, soit par des gouvernements provinciaux. En novembre 1994, CIC a annoncé son intention de refondre le programme et a imposé un moratoire sur l'agrément de nouveaux fonds et de nouvelles entreprises (administrés par le secteur privé ou un gouvernement). Les entreprises et les fonds agréés avant le moratoire ont pu continuer d'accepter de nouveaux placements faits par des investisseurs jusqu'au 30 juin 1996. Le 1^{er} juillet 1996, le programme actuel, qui ne s'applique qu'aux fonds provinciaux, a été lancé à titre provisoire pendant que l'on continuait de travailler à sa refonte.

En n'autorisant que les fonds administrés par les gouvernements provinciaux, on a supprimé les pires abus dont le programme faisait l'objet sur le plan financier, mais on doit faire davantage pour en simplifier l'administration et en accroître les retombées économiques. Toutefois, la façon dont le programme est actuellement structuré rend ces objectifs difficiles à atteindre. Les investisseurs hésitent à investir dans les petites et moyennes entreprises auxquelles le programme était censé bénéficier. Pour attirer les investisseurs, les fonds en sont venus à accepter des investissements à faible risque procurant peu d'avantages économiques. Le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux consacrent des ressources considérables à l'analyse et au contrôle de plans de financement et d'investissement compliqués qui vont à la limite du règlement.

3. Le nouveau programme d'immigration des investisseurs

Les objectifs globaux de la refonte du programme étaient les suivants :

- a) accroître les retombées économiques;
- b) réduire davantage les risques d'abus;

- (c) reduce the level of government resources required to administer the Program; and to
- (d) offer provinces the opportunity to use investor money according to provincial economic priorities.

The redesigned Program addresses these objectives while retaining the fundamental intent of the original Program: experienced business people are provided with a vehicle to immigrate to Canada and to create economic benefit by making substantial investments in Canada. CIC acknowledges the need to market the Program and is developing a marketing strategy in consultation with provinces.

A simpler Program is introduced by these Regulations. Investors will deposit \$400,000 in a single federal window, (i.e. CIC), which will act as agent for approved provincial funds. CIC will subsequently distribute the money among the funds. The funds will invest their allocations to create or continue employment in order to develop their economies without the current federally imposed restrictions. After five years, the funds will repay CIC, for subsequent repayment to investors. Participating provinces will ultimately be responsible for their own fund's repayment to investors.

The major changes in the Regulations are:

- investment is increased to \$400,000 for all investors, regardless of province of investment (no Tier system);
- investor minimum net worth increased to \$800,000;
- single federal window to accept investors' money;
- investments subsequently allocated to approved provincial funds;
- detailed federal rules regarding uses of investors' money eliminated;
- federal selection process applied exclusively to those who invest in the federal program; and,
- Quebec's selection process applied exclusively to those who invest in the Quebec program.

4. Overview of the redesigned Program

The Regulations authorize CIC to act as agent on behalf of provincial funds and make quantitative changes to the "investor" definition. The extensive Regulations governing the current Program are repealed but continue to apply to previously approved businesses and funds.

(a) The single window investment model

Under the new regime, CIC will act as agent on behalf of provincial funds. A single federal window will replace the numerous funds currently available to investors. Prior to visa issuance, immigrant investors will pay \$400,000 to the Receiver General of Canada. CIC, as agent, will prepare and deliver to the investor a debt obligation in the amount of \$400,000, repayable (without interest) 30 days after the expiry of the allocation period. The allocation period will commence on the first business day of the second month following the month that the Receiver General

- c) réduire les ressources que les gouvernements doivent consacrer à l'administration du programme;
- d) donner aux provinces la possibilité d'utiliser les capitaux des investisseurs en fonction de leurs priorités dans le domaine économique.

Le nouveau programme poursuit ces objectifs tout en conservant les éléments fondamentaux que présentait le programme au départ : offrir aux gens d'affaires d'expérience un moyen d'immigrer au Canada et de procurer au pays des avantages économiques en y faisant des placements importants. CIC est conscient de la nécessité de faire connaître le programme et établit actuellement une stratégie de marketing en collaboration avec les provinces.

Les présentes dispositions réglementaires proposent un programme simplifié. Les investisseurs déposeront 400 000 \$ dans un fonds fédéral unique (c.-à-d. CIC) qui agira à titre de mandataire des fonds provinciaux agréés. CIC répartira ensuite l'argent entre les fonds. Ces derniers investiront les sommes qui leur sont allouées pour créer ou conserver des emplois de manière à favoriser la croissance de leur économie sans être astreints aux restrictions actuellement imposées par le gouvernement fédéral. Après cinq ans, les fonds rembourseront CIC, et CIC remboursera les investisseurs. Les provinces participantes seront tenues responsables des engagements envers les investisseurs dans leurs fonds.

Voici les principaux changements par les dispositions réglementaires :

- le placement est porté à 400 000 \$ pour tous les investisseurs, sans égard à la province d'investissement (le système des niveaux ne s'applique plus);
- l'avoir net minimal exigé des investisseurs est porté à 800 000 \$;
- un fonds fédéral unique est créé pour recevoir l'argent des investisseurs;
- les placements sont ensuite répartis entre les fonds provinciaux agréés;
- les règles fédérales complexes sur l'utilisation des capitaux des investisseurs sont supprimées;
- le processus de sélection fédéral s'applique exclusivement aux personnes qui investissent dans le cadre du programme fédéral;
- le processus de sélection du Québec s'applique exclusivement aux personnes qui investissent dans le cadre du programme québécois.

4. Aperçu du nouveau programme

Les dispositions réglementaires autorisent CIC à agir à titre de mandataire des fonds provinciaux et modifient la définition du terme « investisseur ». Les dispositions réglementaires détaillées qui régissent le programme actuel sont abrogées, mais continuent de s'appliquer aux entreprises et aux fonds antérieurement agréés.

a) Le modèle d'investissement constitué par le fonds unique

Dans le cadre du nouveau programme, CIC agira à titre de mandataire pour les fonds provinciaux. Un guichet fédéral unique remplacera les nombreux fonds actuellement offerts aux investisseurs. Avant qu'un visa ne leur soit délivré, les investisseurs immigrants verseront 400 000 \$ au receveur général du Canada. CIC, à titre de mandataire, préparera et délivrera à l'investisseur un titre de créance d'une valeur de 400 000 \$, payable (sans intérêt) 30 jours après l'expiration de la période d'allocation. Cette dernière commencera le premier jour ouvrable du deuxième mois

receives the \$400,000. The investment is not refundable after visa issuance.

On the first day of the second month of payment, CIC will allocate immigrant investment to approved provincial funds according to an allocation formula: 50 percent divided equally among approved funds and 50 percent distributed according to provincial gross domestic product. Investors will be informed of the share of their investment allocated to each province via the debt obligation prepared and delivered to them by CIC.

(b) Investors

An investor's required minimum net worth (accumulated through their own endeavours) is increased to \$800,000 (currently \$500,000 for Tier I and II and \$700,000 for Tier III).

The Tier system is eliminated and the investment is increased to \$400,000 for all investors regardless of the province of investment. Guaranteed investments (Tier III) are eliminated.

The current Regulations regarding an *investor in a province* (meaning a province that has signed an immigration agreement with the federal government respecting the selection of immigrants pursuant to subsection 108(2) of the *Immigration Act*) are unchanged. An investment by an *investor in a province* continues to be subject to the rules established by the province. Quebec is the only province with such an agreement.

All investors in the Quebec program are now required to be destined to, and selected by, Quebec to qualify for an immigrant visa. Previously, applicants could invest in the Quebec program and qualify for a visa without a *Certificat de sélection* (CSQ). This regulatory amendment harmonizes federal requirements with Quebec's Regulations, which require all investors assessed under its requirements to invest exclusively in its program. Quebec's selection authority under the *Canada - Quebec Accord* is not affected by the change.

(c) The Quebec Program

Quebec has agreed to harmonize its Regulations in terms of the increased investment amount of \$400,000 and investor net worth of \$800,000.

(d) Consequential amendments and transitional rules

To simplify the Regulations and minimize the confusion between the current Program and the redesigned Program, Regulations applicable only to the current Program are repealed. The Regulations provide that the repealed Regulations still apply to businesses and funds approved prior to April 1, 1999. Some of these businesses and funds will operate for at least five more years until the end of the minimum holding period.

Alternatives

(a) Alternatives to regulating

There are no workable alternatives to a regulatory framework for the Immigrant Investor Program. Prior to 1993, most Program

suitant le mois où le receveur général touchera les 400 000 \$. Cette somme n'est pas remboursable après l'obtention du visa.

Le premier jour du deuxième mois du paiement, CIC répartira l'investissement de l'immigrant entre les fonds provinciaux agréés selon la formule suivante : 50 % des sommes investies seront divisées également entre tous les fonds agréés et 50 % seront réparties en fonction du produit intérieur brut des provinces. Les investisseurs seront informés de la proportion de leur placement qui aura été allouée à chaque province au moyen du titre de créance que CIC se chargera de préparer et de délivrer.

b) Investisseurs

L'avoir net minimal exigé des investisseurs (et accumulé par leurs propres efforts) est porté à 800 000 \$ (il est actuellement de 500 000 \$ pour les niveaux I et II et de 700 000 \$ pour le niveau III).

Le système des niveaux est éliminé et le montant du placement est porté à 400 000 \$ pour tous les investisseurs, sans égard à la province où ils investissent. Les placements garantis (niveau III) sont supprimés.

Les dispositions réglementaires actuelles concernant un *investisseur d'une province* (c'est-à-dire une province ayant signé un accord en matière d'immigration avec le gouvernement fédéral au sujet de la sélection des immigrants, conformément au paragraphe 108(2) de la *Loi sur l'immigration*) demeurent les mêmes. Le placement d'un *investisseur d'une province* continue d'être assujéti aux règles établies par la province. Le Québec est la seule province à avoir conclu un accord de ce genre.

Pour obtenir un visa d'immigrant, tous les investisseurs dans le cadre du programme du Québec sont maintenant tenus d'être orientés vers cette province et d'être sélectionnés par elle. Auparavant, les investisseurs pouvaient investir dans le cadre du programme québécois et être admissibles à un visa sans obtenir de *Certificat de sélection* (CSQ). Cette modification réglementaire permet d'harmoniser les exigences fédérales avec les dispositions réglementaires du Québec, qui prévoient que les investisseurs sélectionnés en fonction des exigences de la province doivent exclusivement investir dans le cadre de son programme. Les pouvoirs de sélection du Québec prévus dans l'*Accord Canada-Québec* n'en sont pas modifiés pour autant.

c) Le programme du Québec

Le Québec a convenu d'harmoniser ses dispositions réglementaires en ce qui concerne l'augmentation du placement minimal qui est porté à 400 000 \$ et l'avoir net exigé de l'investisseur qui passe à 800 000 \$.

d) Modifications consécutives et règles transitoires

Pour simplifier les dispositions réglementaires et réduire au minimum la confusion entre le programme actuel et le nouveau, les dispositions réglementaires qui ne s'appliquent qu'au programme actuel sont abrogées. Toutefois, ces dernières continuent de s'appliquer aux entreprises et aux fonds déjà agréés avant le 1^{er} avril 1999. Certaines de ces entreprises et certains de ces fonds continueront d'être exploités pendant au moins cinq années de plus, soit jusqu'à l'expiration de la période minimale de retenue.

Solutions envisagées

a) Plutôt que de réglementer

Il n'y a pas d'autre solution que de réglementer le programme d'immigration des investisseurs. Avant 1993, les règles du

rules were contained in administrative guidelines. Guidelines proved to be ineffective and were consequently converted to enforceable Regulations. The simpler structure of the redesigned Program requires substantially fewer Regulations than the current Program.

(b) Alternatives to the redesigned Program

In redesigning the Program a number of options were considered:

(i) Cancel the federal Program

Closing the federal Program would leave only the Quebec program open for new investment by immigrant investors. This is undesirable because the Program is an important source of investment capital, particularly in provinces that might otherwise have difficulty attracting new investment and do not directly benefit from immigration. Continuing the Program offers all provinces an opportunity to participate and share in the economic benefits of immigration.

(ii) Implement the Program pre-published on March 22, 1997

Changes to the current Program were proposed in regulatory amendments published in the *Canada Gazette*, Part I on March 22, 1997. Under those Regulations, an investor would have directed a private fund manager to place the investor's money in a business selected by the investor. Only fund managers meeting specified standards would have been eligible to participate. Investments would have been subject to a few federal minimum standards with provinces adding their own requirements. A modified tier system was suggested. Critics said it would have unfairly transferred the administrative burden of the Program to the provinces and was unlikely to increase economic benefits. The proposed redesign model was not supported by any of the provinces.

Benefits and Costs

Benefits

The changes ensure that the Immigrant Investor Program will continue to provide an opportunity for experienced business persons with substantial investment capital to immigrate to Canada.

Economic benefit will increase. Provinces will now be able to use investor money according to provincial economic priorities in order to create or continue employment without the need to compete with investment products offered by other funds.

The potential for abuse is greatly reduced. Money will be paid directly to CIC and then allocated for provincial investment. Provincial funds will be responsible for repayment back to CIC for subsequent repayment to investors.

The simpler structure will require significantly fewer federal and provincial resources to administer. Overseas processing of investor applications is also simplified. Visa officers will be able to quickly verify if the investment has been made and ensure that immigrant visas are issued only after the money has been received.

programme étaient pour la plupart formulées dans des directives administratives. Ces directives s'étant révélées inefficaces, elles ont été transformées en dispositions réglementaires exécutoires. Comme il est organisé plus simplement, le nouveau programme sera réglementé de façon beaucoup moins détaillée que le programme actuel.

b) Plutôt que d'adopter le nouveau programme proposé

Lorsqu'on a refondu le programme, on a examiné un certain nombre d'options :

(i) Annuler le programme fédéral

S'il était mis fin au programme fédéral, les investisseurs immigrants ne pourraient plus faire de nouveaux placements que dans le cadre du programme québécois. Cela n'est pas souhaitable, car le programme est une importante source de capitaux d'investissement, surtout pour les provinces qui pourraient, faute de ce programme, avoir de la difficulté à attirer de nouveaux placements, et qui ne profitent pas directement de l'immigration. En maintenant le programme, on donne à toutes les provinces la possibilité d'y participer et de bénéficier des retombées économiques de l'immigration.

(ii) Mettre en œuvre le programme ayant fait l'objet d'une publication préalable le 22 mars 1997

Des modifications au programme actuel avaient été proposées dans des dispositions réglementaires publiées dans la *Gazette du Canada* Partie I le 22 mars 1997. Selon ces dispositions, un investisseur aurait pu charger un gestionnaire de fonds du secteur privé de placer son argent dans une entreprise qu'il aurait choisie. Seuls les gestionnaires de fonds répondant à des normes précises auraient pu participer. Les placements auraient été assujettis à quelques exigences fédérales minimales, auxquelles les provinces auraient ajouté leurs propres exigences. Un système de niveaux modifié était en outre proposé. Selon les critiques, le fardeau d'administrer le programme aurait été injustement transféré aux provinces, et les retombées économiques auraient été peu susceptibles de s'accroître. Aucune province n'était favorable à ce nouveau modèle.

Avantages et coûts

Avantages

Grâce aux dispositions réglementaires, le programme d'immigration des investisseurs continuera de donner aux gens d'affaires d'expérience qui disposent d'importants capitaux de placement la possibilité d'immigrer au Canada.

Les retombées économiques vont s'accroître. Les provinces pourront maintenant utiliser l'argent des investisseurs selon leurs priorités dans le domaine économique, afin de créer de l'emploi ou de maintenir les emplois existants, sans avoir à concurrencer les produits d'investissement offerts par d'autres fonds.

Les risques d'abus sont par ailleurs grandement réduits. L'argent sera versé directement à CIC, puis attribué aux provinces pour y être investi. Les fonds provinciaux devront rembourser l'argent des investisseurs à CIC, qui remboursera à son tour les investisseurs.

Comme l'organisation du programme sera simplifiée, le gouvernement fédéral et les provinces auront besoin de consacrer beaucoup moins de ressources à son administration. Le traitement des demandes des investisseurs sera aussi simplifié à l'étranger. Les agents des visas pourront vérifier rapidement si le placement a été fait, de sorte que les visas d'immigrant soient délivrés uniquement après que l'argent a été reçu.

Increasing investors' minimum net worth will ensure that investors have sufficient capital to participate in the Canadian economy beyond their initial investment.

Costs

Immigrants' investment choices in the federal Program will be limited in that only one option is available. Direct investment in a business or provincial fund will not be possible. The cost of investment will increase to \$400,000 for immigrant applicants. This is offset, however, by the commitment of provincial funds to repay investors.

Consultation

The provinces have been consulted throughout the redesign process through the Federal-Provincial Business Immigration Working Group. The responses to the March 22, 1997 proposal provided insight into the concerns of a wide range of interested parties and were also considered in the redesign.

In January, 1998 the report of the Immigration Legislative Review Advisory Group, *Not Just Numbers*, was released. The report included recommendations for the redesign of the Immigrant Investor Program. The Minister of Citizenship and Immigration held public meetings to receive comments on the report. Written submissions were also received from interested parties. These Regulations are consistent with the Advisory Group's recommendations.

Regulatory amendments on Program redesign were published in the *Canada Gazette*, Part I on December 19, 1998, followed by a forty-five day period for public comment. Nineteen written submissions were received primarily from immigration lawyers and consultants and private sector Program fund managers. Almost all recommended reducing the originally published investment amount of \$500,000 and investor net worth of \$1 million in part due to the economic downturn in Asia. Provinces and territories supported this view.

Most of the provinces are supportive of the redesigned Program; however all have expressed concerns with respect to properly marketing the Program, competition with Quebec's IIP and the current lengthy visa processing periods.

Exhaustive consultations have shown that there is little chance for unanimity on any IIP Model. New Brunswick, Prince Edward Island and the Yukon have expressed a preference for extending the existing Program, but notwithstanding, intend to participate in the new one.

After further provincial consultation, consideration of the submissions and internal discussions, a number of changes were made to the pre-published Regulations. The changes include:

L'augmentation de l'avoir net minimal exigé des investisseurs permettra de s'assurer qu'ils ont suffisamment de capitaux pour participer à l'économie canadienne au-delà de leur placement initial.

Coûts

Les possibilités de placement qui s'offrent aux immigrants dans le cadre du programme fédéral seront limitées, puisqu'il n'y en aura qu'une seule. Il ne sera plus possible d'investir directement dans une entreprise ou dans un fonds provincial. Le coût de placement augmente pour les requérants, étant donné qu'il passe à 400 000 \$. Cette augmentation est toutefois compensée par l'engagement que doivent respecter les fonds provinciaux de rembourser le capital des investisseurs.

Consultations

Les provinces ont été consultées pendant tout le processus de refonte par l'entremise du Groupe de travail fédéral-provincial sur l'immigration des gens d'affaires. Les commentaires qui ont été formulés au sujet de la proposition du 22 mars 1997 ont donné une idée des préoccupations des divers intéressés et ont aussi été pris en compte dans la refonte du programme.

En janvier 1998, le rapport du Groupe consultatif sur la révision de la législation « *Au-delà des chiffres* » a été rendu public. Des recommandations y étaient formulées au sujet de la refonte du programme d'immigration des investisseurs. Le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration a tenu des séances publiques pour recueillir des commentaires sur le rapport. De nombreux intéressés ont aussi présenté des mémoires. Les présentes dispositions réglementaires sont conformes aux recommandations du Groupe consultatif.

Les modifications réglementaires concernant la refonte du programme ont été publiées dans la *Gazette du Canada* Partie I le 19 décembre 1998; après cette date, le public a disposé d'une période de quarante-cinq jours pour formuler des commentaires. Le Ministère a reçu 19 mémoires, surtout d'avocats et consultants spécialisés en immigration et de gestionnaires de fonds du secteur privé. Presque tous ont recommandé de réduire le montant du placement publié initialement qui était de 500 000 \$ ainsi que l'avoir net exigé de l'investisseur qui était d'un million de dollars, cette exigence s'expliquant en partie par le ralentissement de l'activité économique en Asie. Les provinces et les territoires étaient tous d'accord avec cette réduction.

La plupart des provinces sont favorables au nouveau programme mais elles ont toutes exprimé leurs inquiétudes en ce qui a trait à son marketing, à la concurrence du programme du Québec et au délai de traitement des demandes de visa, actuellement très long.

Des consultations exhaustives ont montré qu'il est peu probable d'obtenir l'unanimité concernant un modèle de programme d'immigration des investisseurs. Le Nouveau-Brunswick, l'Île-du-Prince-Édouard et le Yukon ont dit préférer la prolongation du programme existant, mais se montrent néanmoins disposés à participer au nouveau programme.

Après d'autres consultations menées auprès des provinces, examen des mémoires et discussions internes, des modifications ont été adoptées aux dispositions réglementaires ayant fait l'objet de la publication préalable. Il s'agit des suivantes :

(a) Subsection 2(1) — definition of investor

The investment amount of \$400,000 and investor net worth of \$800,000 is decreased from the pre-published amounts of \$500,000 and \$1,000,000 respectively. These changes respond to recommendations from stakeholders and are supported by the provinces.

(b) Section 2.01 — transitional provision

Investors in Quebec's IIP may now apply under the current Regulations if they have made an application for a *Certificat de sélection* and signed an investment agreement. This change was in response to the Province of Quebec, which noted that Quebec destined investors generally initiated their immigration process by applying for a *Certificat de sélection*.

(c) Subsection 2(1) — definition of allocation period

The allocation period will now be referenced to the date the federal government receives the investment, instead of the date of landing. It will start on the first day of the second month after payment and end five years later. This means the investor's holding period can be determined at the time of payment by the investor and will begin sooner, thereby increasing the attractiveness of the Program to prospective investors and lending institutions. Investments will be irrevocable after visa issuance.

(d) Paragraph 6.13(b) — repayment (refundable) period

Investors wishing to withdraw their investment, before visa issuance, will have their investments refunded 90 days after notice to the Minister. In the event that the investment has already been allocated to the provincial funds, the provincial funds will have 30 days, after notice from the Minister, to refund the allocation to the Minister for subsequent refund to the investor. This change is consistent with the changes in the allocation period in (c) above and simplifies administration.

(e) Paragraph 23(1)(b) — Terms and Conditions of Admission

This paragraph sets out the terms and conditions that may be placed on an investor upon landing. To simplify the program for investors, the requirements have been changed so the investor may not transfer the debt obligation until after the last day of the allocation period. The reference to pledging has been removed as many observers interpreted the provision to mean that investments could only be pledged after landing. Investments may be pledged as security for loans at any time.

(f) Section 6.17 — reporting requirements

This section specifies quarterly reporting requirements for approved funds. The reported information will allow Citizenship and Immigration to consolidate, evaluate and report on the economic benefit developed by the Program. Approved funds will also be required to forward their annual audited financial statements to the Minister.

(g) Paragraph 6.12(b) — approval of funds

The requirement that a province enter into an agreement, that in the event of default of their fund to repay investors, the province will pay, has been changed to allow the province to provide

a) Paragraphe 2(1) — Définition de l'investisseur

Le montant du placement et l'avoir net minimal exigé de l'investisseur qui étaient respectivement de 500 000 \$ et d'un million de dollars sont portés à 400 000 et 800 000 \$. Ces modifications font suite aux recommandations formulées par les intervenants et ont l'aval des provinces.

b) Article 2.01 — Disposition transitoire

Les investisseurs dans le cadre du programme du Québec peuvent maintenant présenter une demande conformément aux dispositions réglementaires actuelles s'ils ont demandé un *Certificat de sélection* et signé un accord en matière d'investissement. Ce changement répond aux doléances du Québec qui a fait remarquer que les investisseurs qui lui étaient destinés entreprenaient en général leur processus d'immigration en demandant un *Certificat de sélection*.

c) Paragraphe 2(1) — Définition de la période d'allocation

La période d'allocation sera maintenant établie en fonction de la date à laquelle le gouvernement fédéral reçoit le placement et non en fonction de la date du droit d'établissement. Cette période commencera le premier jour du deuxième mois après le versement du placement pour se terminer cinq ans plus tard. Cela veut dire que la période de retenue de l'investisseur peut être établie au moment du versement du placement par l'investisseur et commencera plus tôt, ce qui rendra donc le programme plus attirant pour les investisseurs potentiels et les établissements de crédit. Les placements ne seront pas remboursés une fois le visa délivré.

d) Alinéa 6.13b) — Période de remboursement

Les investisseurs qui souhaitent retirer leur placement avant la délivrance du visa obtiendront le remboursement de leur argent 90 jours après en avoir avisé la Ministre. Si l'investissement à déjà été attribué à un fonds provincial, ce dernier aura 30 jours, après avis de la Ministre, pour rembourser le fonds à la Ministre qui à son tour remboursera l'investisseur. Cette modification est conforme aux changements apportés à la période d'allocation au paragraphe c) ci-dessus et simplifie l'administration du programme.

e) Alinéa 23(1)b) — Conditions d'admission

Cet alinéa établit les conditions pouvant être imposées à un investisseur au moment où il obtient le droit d'établissement. Afin de simplifier le programme pour les investisseurs, les exigences ont été changées si bien que ces derniers ne peuvent transférer le titre de créance avant le dernier jour de la période d'allocation. La référence à la remise du titre de créance en guise de sûreté a été enlevée, car de nombreux observateurs ont interprété cette disposition comme signifiant que les titres de créance ne pouvaient être remis en guise de sûreté qu'après l'obtention du droit d'établissement.

f) Article 6.17 — Rapports

Cette disposition précise les exigences relatives à la production de rapports trimestriels pour les fonds agréés. Les renseignements fournis permettront à Citoyenneté et Immigration Canada de consolider, d'évaluer et d'indiquer les avantages économiques découlant du programme. Les fonds agréés seront également tenus de faire parvenir leurs états financiers annuels vérifiés à la Ministre.

g) Alinéa 6.12b) — Agrément des fonds

L'exigence voulant qu'une province signe un accord et qu'advenant le non-remboursement de leurs fonds aux investisseurs, elle assumera cette responsabilité, a été modifiée pour faire

documentation that it had assumed the liability in ways other than by agreement. This change was initiated to give the provinces additional flexibility in structuring arrangements with their funds, while still offering investors a high level of security.

Compliance and Enforcement

Provincial funds will be responsible for investment during the five-year allocation period. The Regulations will define responsibilities of the funds, the Minister and the provinces. Contractual agreements between the Minister, acting as agent on behalf of the funds and the funds will also provide a contractual basis for administration of many of the operations of the Program. Funds will report quarterly to CIC on the use of their provincial allocations.

Visa officers will ensure that the \$400,000 investment is made prior to visa issuance.

The *Immigration Act* provides enforcement powers and penalties to ensure compliance with the legislation.

Contact

Don Myatt
Director
Business Immigration Division
Citizenship and Immigration Canada
7th Floor, Jean Edmonds Tower North
300 Slater Street
Ottawa, Ontario
K1A 1L1
Telephone: (613) 957-0001
FAX: (613) 941-9014

en sorte que la province puisse fournir la documentation qu'elle a assumé l'engagement d'une façon autre que par entente. Cette modification a été adoptée pour donner aux provinces plus de souplesse dans les ententes de structuration de leurs fonds, tout en offrant aux investisseurs une très grande sécurité.

Conformité et exécution

Il incombera aux fonds provinciaux d'investir l'argent des investisseurs durant la période d'allocation de cinq ans. Les dispositions réglementaires définiront les responsabilités des fonds, de la Ministre et des provinces. Les ententes contractuelles entre la Ministre, qui agira à titre de mandataire des fonds, et les fonds prévoiront également des dispositions régissant l'administration de nombreux volets du programme. Les fonds présenteront un rapport trimestriel à CIC sur l'utilisation de leurs allocations provinciales.

Les agents des visas veilleront à ce que le placement de 400 000 \$ ait été fait avant de délivrer le visa.

La *Loi sur l'immigration* confère des pouvoirs et prévoit des sanctions pour ceux qui y contreviennent.

Personne-ressource

M. Don Myatt
Directeur
Division de l'immigration des gens d'affaires
Citoyenneté et Immigration Canada
7^e étage, tour Jean Edmonds nord
300, rue Slater
Ottawa (Ontario)
K1A 1L1
Téléphone : (613) 957-0001
TÉLÉCOPIEUR : (613) 941-9014

Registration
SOR/99-147 25 March, 1999

MIGRATORY BIRDS CONVENTION ACT, 1994

Regulations Amending the Migratory Birds Regulations

P.C. 1999-526 25 March, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to section 12 of the *Migratory Birds Convention Act, 1994*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Migratory Birds Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE MIGRATORY BIRDS REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) The definition “Act” in subsection 2(1) of the *Migratory Birds Regulations*¹ is replaced by the following:

“Act” means the *Migratory Birds Convention Act, 1994*; (*Loi*)

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

“bait crop area” means an area of cropland, harvested or unharvested, that is intended to attract migratory birds and that is designated as such an area by poster, notice or sign; (*zone de culture-appât*)

2. Subsection 5(4)² of the Regulations is replaced by the following:

(4) Subject to section 23.1, no person shall in any area described in Schedule I hunt a species of migratory bird except during an open season specified in that Schedule for that area and that species.

3. (1) The portion of subsection 14(1)³ of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

14. (1) Subject to section 23.3, no person shall hunt for migratory game birds within 400 m of any place where bait has been deposited unless the place has been free of bait for at least

(2) The portion of subsection 14(3)³ of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(3) Subject to section 23.3, no person shall deposit bait in any place in the Province of Quebec during the period beginning 21 days before the first day of the open season for that place and ending on the day immediately following the last day of the open season for that place, or in any place in any other province during the period beginning 14 days before the first day of the open season for that place and ending on the day immediately following

Enregistrement
DORS/99-147 25 mars 1999

LOI DE 1994 SUR LA CONVENTION CONCERNANT LES OISEAUX MIGRATEURS

Règlement modifiant le Règlement sur les oiseaux migrateurs

C.P. 1999-526 25 mars 1999

Sur recommandation de la ministre de l'Environnement et en vertu de l'article 12 de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*^a, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les oiseaux migrateurs*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES OISEAUX MIGRATEURS

MODIFICATIONS

1. (1) La définition de « Loi », au paragraphe 2(1) du *Règlement sur les oiseaux migrateurs*¹, est remplacée par ce qui suit :

« Loi » La *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*. (*Act*)

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

« zone de culture-appât » Zone de culture sur pied ou coupée qui est destinée à attirer des oiseaux migrateurs et qui est désignée comme telle par une affiche, un avis ou un écriteau. (*bait crop area*)

2. Le paragraphe 5(4)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Sous réserve de l'article 23.1, il est interdit, dans les régions visées à l'annexe I, de chasser toute espèce d'oiseau migrateur, sauf pendant la saison de chasse indiquée pour la région et l'espèce en cause.

3. (1) Le passage du paragraphe 14(1)³ du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

14. (1) Sous réserve de l'article 23.3, il est interdit de chasser les oiseaux migrateurs considérés comme gibier dans un rayon de 400 m d'un endroit où un appât a été déposé, à moins que l'endroit n'ait été exempt d'appât depuis au moins :

(2) Le passage du paragraphe 14(3)³ du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(3) Sous réserve de l'article 23.3, il est interdit de déposer à un endroit au Québec au cours de la période commençant 21 jours avant l'ouverture de la saison de chasse pour cet endroit et se terminant le lendemain du dernier jour de cette saison de chasse, ou à un endroit dans une autre province au cours de la période commençant 14 jours avant l'ouverture de la saison de chasse pour cet endroit et se terminant le lendemain du dernier jour de

^a S.C. 1994, c. 22

¹ C.R.C., c. 1035

² SOR/81-641

³ SOR/93-431

^a L.C. 1994, ch. 22

¹ C.R.C., ch. 1035

² DORS/81-641

³ DORS/93-431

the last day of the open season for that place, unless the person, at least 30 days prior to depositing the bait,

4. (1) The portion of subsection 15(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

15. (1) Subject to subsections (4) and (5) and sections 23.1 and 23.2, no person shall hunt a migratory game bird

(2) Subsection 15(7)³ of the Regulations is repealed.

5. The Regulations are amended by adding the following after section 23:

OVERABUNDANT SPECIES

23.1 (1) The holder of a migratory game bird hunting permit may, in accordance with subsections (3) to (5), kill a bird of a species of migratory game bird that, as a result of the rate of increase of the population of that species or its overabundance, is injurious to or threatens agricultural, environmental or other similar interests.

(2) The birds referred to in subsection (1) are birds of a species set out in the heading of column 2 of Table I.2 of Part V or Table I.2 of Part VII of Schedule I, including other species that are not easily distinguishable from the species referred to in subsection (1).

(3) The area in which a bird referred to in subsection (1) may be killed is an area described in Table I.2 of Part V of Schedule I for the Province of Quebec or in Table I.2 of Part VII of that Schedule for the Province of Manitoba.

(4) The period during which a bird referred to in subsection (1) may be killed is a period referred to in Table I.2 of Part V of Schedule I for the Province of Quebec or in Table I.2 of Part VII of that Schedule for the Province of Manitoba, for the area referred to in subsection (3).

(5) A bird referred to in subsection (1) may be killed by using, in addition to the hunting methods and equipment permitted by sections 15 and 15.1, the hunting methods and equipment referred to in Table I.2 of Part V of Schedule I for the Province of Quebec and in Table I.2 of Part VII of that Schedule for the Province of Manitoba, for the area referred to in subsection (3) and the period referred to in subsection (4).

23.2 For the purposes of section 23.1, the Minister shall, on application, without cost, grant an extension of a permit to the holder of a migratory game bird hunting permit.

23.3 (1) In the Province of Quebec, in the spring, the holder of a migratory game bird hunting permit may kill a bird of a species referred to in the heading of column 2 of Table I.2 of Part V of Schedule I in accordance with section 23.1 in any place where bait has been deposited if at least 30 days prior to depositing the bait the holder

(a) obtains the consent in writing of

- (i) every landowner and lessee or tenant of the land on which the bait has been placed, and
- (ii) the Regional Director; and

(b) posts in that place signs of a type and wording satisfactory to and in a location designated by, the regional director.

(2) In the Province of Quebec, in the fall, the holder of a migratory game bird hunting permit may kill a bird of a species referred

cette saison de chasse, à moins d'avoir, au moins 30 jours avant de déposer l'appât:

4. (1) Le passage du paragraphe 15(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

15. (1) Sous réserve des paragraphes (4) et (5) et des articles 23.1 et 23.2, il est interdit de chasser les oiseaux migrateurs considérés comme gibier :

(2) Le paragraphe 15(7)³ du même règlement est abrogé.

5. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 23, de ce qui suit :

ESPÈCES SURABONDANTES

23.1 (1) Le titulaire du permis de chasse aux oiseaux migrateurs considérés comme gibier peut, conformément aux paragraphes (3) à (5), tuer des oiseaux d'une espèce d'oiseaux migrateurs considérés comme gibier qui, du fait de leur surabondance ou de leur taux d'accroissement deviennent dommageables à l'agriculture, à l'environnement ou à d'autres intérêts similaires.

(2) Les oiseaux visés au paragraphe (1) sont ceux des espèces mentionnées à la rubrique de la colonne 2 du tableau I.2 de la partie V et du tableau I.2 de la partie VII de l'annexe I, y compris les espèces difficiles à distinguer de l'espèce visée au paragraphe (1).

(3) La région où les oiseaux visés au paragraphe (1) peuvent être tués est celle visée au tableau I.2 de la partie V de l'annexe I pour la province de Québec et au tableau I.2 de la partie VII de cette annexe pour la province du Manitoba.

(4) La période durant laquelle les oiseaux visés au paragraphe (1) peuvent être tués est celle visée au tableau I.2 de la partie V de l'annexe I pour la province de Québec et au tableau I.2 de la partie VII de l'annexe I pour la province du Manitoba.

(5) Les oiseaux visés au paragraphe (1) peuvent être tués au moyen des méthodes et du matériel de chasse visés au tableau I.2 de la partie V de l'annexe I pour la province de Québec et au tableau I.2 de la partie VII de cette annexe pour la province du Manitoba, en plus des méthodes et du matériel de chasse permis par les articles 15 et 15.1.

23.2 Pour l'application de l'article 23.1, le ministre doit, sur demande du titulaire du permis de chasse aux oiseaux migrateurs considérés comme gibier, prolonger sans frais la période de validité de son permis.

23.3 (1) Au Québec, au printemps, le titulaire du permis de chasse aux oiseaux migrateurs considérés comme gibier peut, conformément à l'article 23.1, tuer des oiseaux d'une espèce mentionnée à la rubrique de la colonne 2 du tableau I.2 de la partie V de l'annexe I, à un endroit où l'appât a été déposé, à condition d'avoir au moins 30 jours avant de déposer celui-ci :

a) obtenu le consentement écrit :

- (i) de tout propriétaire et de tout locataire ou occupant du terrain où l'appât a été déposé,
- (ii) du directeur régional;

b) posé à cet endroit des écriteaux conformes aux instructions du directeur régional concernant le modèle, le libellé et l'emplacement.

(2) Au Québec, à l'automne, le titulaire du permis de chasse aux oiseaux migrateurs considérés gibier peut, conformément à

to in the heading of column 2 of Table I.2 of Part V of Schedule I in accordance with section 23.1 in a bait crop area if at least 30 days before killing a bird in that area the holder

- (a) obtains the consent in writing of
- (i) every landowner and lessee or tenant of land within 400 meters of the bait crop area, and
 - (ii) the Regional Director; and
- (b) posts in that place signs of a type and wording satisfactory to and in a location designated by the Regional Director.

(3) A consent obtained under paragraphs (1)(a) and (2)(a) is valid only in respect of the period for which it was obtained.

6. Schedule I to the Regulations is amended by replacing the reference “(Sections 5, 7, 8, 10, 13 and 15.1)”⁴ after the heading “SCHEDULE I” with the reference “(Sections 5, 7, 8, 10, 13, 15.1, 23.1 and 23.3)”.

7. Part V of Schedule I to the Regulations is amended by adding the following before Table II:

TABLE I.2

MEASURES IN QUEBEC CONCERNING OVERABUNDANT SPECIES

Item	Column 1 Area	Column 2 Period during which Snow Geese and Ross Geese may be killed	Column 3 Additional hunting method or equipment
1.	District A	May 1 to June 30; September 1 to December 10	Recorded bird calls (e)
2.	District B	May 1 to June 30 (a); September 18 to December 26	Recorded bird calls (e)
3.	District C	April 15 to May 31 (b); September 6 to September 17 (b); September 18 to December 26	Recorded bird calls (e)
4.	District D	April 15 to May 31 (b); September 6 to September 17 (b); September 18 to December 26	Recorded bird calls (e)
5.	District E	April 15 to May 31 (b); September 18 to December 26	Recorded bird calls (e); bait or bait crop area (f)
6.	District F	April 15 to May 31 (b), (c); September 6 to September 24 (b); September 25 to December 26	Recorded bird calls (e); bait or bait crop area (f)
7.	District G	April 15 to May 31 (b), (d); September 6 to September 24 (b); September 25 to December 26	Recorded bird calls (e); bait or bait crop area (f)
8.	District H	April 15 to May 31 (b); September 6 to September 24 (b); September 25 to December 26	Recorded bird calls (e); bait or bait crop area (f)
9.	District I	April 15 to May 31 (b); September 6 to September 24 (b); September 25 to December 26	Recorded bird calls (e); bait or bait crop area (f)
10.	District J	April 15 to May 31 (b); October 1 to December 26	Recorded bird calls (e); bait or bait crop area (f)
11.	District K	September 25 to December 26	Recorded bird calls (e)

(a) Hunting is forbidden within 200 meters of the high water mark of the St. Lawrence River.

⁴ SOR/90-623

l'article 23.1, tuer dans une zone de culture-appât des oiseaux d'une espèce mentionnée à la rubrique de la colonne 2 du tableau I.2 de la partie V de l'annexe I, à condition d'avoir au moins 30 jours auparavant :

- a) obtenu le consentement écrit :
- (i) de tout propriétaire et de tout locataire ou occupant du terrain situé dans un rayon de 400 m de la zone de culture-appât;
 - (ii) du directeur régional,
- b) posé à cet endroit des écriteaux conformes aux instructions du directeur régional concernant le modèle, le libellé et l'emplacement.

(3) Le consentement visé aux alinéas (1)a) et (2)a) n'est valide que pour la période pour laquelle il a été obtenu.

6. La mention « (articles 5, 7, 8, 10, 13 et 15.1) »⁴ qui suit le titre « ANNEXE I » du même règlement est remplacée par « (articles 5, 7, 8, 10, 13, 15.1, 23.1 et 23.3) ».

7. La partie V de l'annexe I du même règlement est modifiée par adjonction, avant le tableau II, de ce qui suit :

TABLEAU I.2

MESURES CONCERNANT DES ESPÈCES SURABONDANTES AU QUÉBEC

Article	Colonne 1 Région	Colonne 2 Périodes durant lesquelles l'oise des neiges et l'oise de Ross peuvent être tués	Colonne 3 Méthodes et matériel de chasse additionnels
1.	District A	du 1 ^{er} mai au 30 juin; du 1 ^{er} septembre au 10 décembre	Enregistrements d'appels d'oiseaux e)
2.	District B	du 1 ^{er} mai au 30 juin a); du 18 septembre au 26 décembre	Enregistrements d'appels d'oiseaux e)
3.	District C	du 15 avril au 31 mai b); du 6 au 17 septembre b); du 18 septembre au 26 décembre	Enregistrements d'appels d'oiseaux e)
4.	District D	du 15 avril au 31 mai b); du 6 au 17 septembre b); du 18 septembre au 26 décembre	Enregistrements d'appels d'oiseaux e)
5.	District E	du 15 avril au 31 mai b); du 18 septembre au 26 décembre	Enregistrements d'appels d'oiseaux e); appât ou zone de culture-appât f)
6.	District F	du 15 avril au 31 mai b), c); du 6 au 24 septembre b); du 25 septembre au 26 décembre	Enregistrements d'appels d'oiseaux e); appât ou zone de culture-appât f)
7.	District G	du 15 avril au 31 mai b), d); du 6 au 24 septembre b); du 25 septembre au 26 décembre	Enregistrements d'appels d'oiseaux e); appât ou zone de culture-appât f)
8.	District H	du 15 avril au 31 mai b); du 6 au 24 septembre b); du 25 septembre au 26 décembre	Enregistrements d'appels d'oiseaux e); appât ou zone de culture-appât f)
9.	District I	du 15 avril au 31 mai b); du 6 au 24 septembre b); du 25 septembre au 26 décembre	Enregistrements d'appels d'oiseaux e); appât ou zone de culture-appât f)
10.	District J	du 15 avril au 31 mai b); du 1 ^{er} octobre au 26 décembre	Enregistrements d'appels d'oiseaux e); appât ou zone de culture-appât f)
11.	District K	du 25 septembre au 26 décembre	Enregistrements d'appels d'oiseaux e)

a) La chasse est interdite dans un rayon de 200 m de la limite des hautes eaux du fleuve Saint-Laurent;

⁴ DORS/90-623

- (b) Hunting is allowed only on farmland.
- (c) In District F, no person shall hunt north of Route #132 between Forgues Street at Berthier-sur-Mer and the eastern limit of Cap St-Ignace municipality.
- (d) In District G, no person shall hunt south of Route #138 and north of the rail road right of way located close to Route #132 between Nicolet River in the east and Lacerte Road in the west.
- (e) "Recorded bird calls" refers to bird calls of a species referred to in the heading of column 2.
- (f) Hunting with bait or in a bait crop area is permitted in accordance with section 23.3.

8. Part VII of Schedule I to the Regulations is amended by adding the following after Table I.1:

TABLE I.2

MEASURES IN MANITOBA CONCERNING
OVERABUNDANT SPECIES

Item	Column 1 Area	Column 2 Period during which Snow Geese and Ross Geese may be killed	Column 3 Additional hunting method or equipment
1.	Zone 1	May 1 to May 22; August 15 to August 31	Recorded bird calls (a)
2.	Zone 2	September 1 to September 7	Recorded bird calls (a)
3.	Zone 3	September 1 to September 17	Recorded bird calls (a)
4.	Zone 4	September 1 to September 17	Recorded bird calls (a)

- (a) "Recorded bird calls" refers to bird calls of a species referred to in the heading of column 2.

COMING INTO FORCE

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

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

In recent years, populations of greater and mid-continent lesser snow geese have dramatically risen. The rapid population growth is attributed to increased food availability during winter months from agricultural operations, and a declining rate of mortality. As a result, these birds are no longer controlled by the carrying capacity of winter habitat as they were previously. Analysis of their effects on staging and arctic breeding habitats shows that key habitats for migratory birds and other wildlife are being adversely affected by overuse. Left unchecked, overabundant snow goose populations may become seriously injurious to migratory birds themselves, and will compromise the biological diversity of the arctic ecosystem.

- b) la chasse est permise uniquement sur les terres agricoles;
- c) dans le district F, il est interdit de chasser au nord de la route 132 entre la rue Forgues à Berthier-sur-Mer et la limite est de la municipalité de Cap-Saint-Ignace;
- d) dans le district G, il est interdit de chasser au sud de la route 138 et au nord de l'emprise de la voie ferrée près de la route 132 entre la rivière Nicolet à l'est et la route Lacerte à l'ouest;
- e) enregistrements d'appels d'oiseaux appartenant à une espèce visée à la rubrique de la colonne 2;
- f) la chasse au moyen d'appât ou dans une zone de culture-appât est permise en conformité avec l'article 23.3.

8. La partie VII de l'annexe I du même règlement est modifiée par adjonction, après le tableau I.1, de ce qui suit :

TABLEAU I.2

MESURES CONCERNANT DES ESPÈCES
SURABONDANTES AU MANITOBA

Article	Colonne 1 Région	Colonne 2 Périodes durant lesquelles l'oie des neiges et l'oie de Ross peuvent être tuées	Colonne 3 Méthodes et matériel de chasse additionnels
1.	Zone n° 1	du 1 ^{er} au 22 mai; du 15 au 31 août	Enregistrements d'appels d'oiseaux (a)
2.	Zone n° 2	du 1 ^{er} au 7 septembre	Enregistrements d'appels d'oiseaux (a)
3.	Zone n° 3	du 1 ^{er} au 17 septembre	Enregistrements d'appels d'oiseaux (a)
4.	Zone n° 4	du 1 ^{er} au 17 septembre	Enregistrements d'appels d'oiseaux (a)

- (a) Enregistrements d'appels d'oiseaux appartenant à une espèce visée à la rubrique de la colonne 2.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Ces dernières années, les populations de Grandes Oies des neiges et de Petites Oies des neiges du milieu du continent ont augmenté radicalement. La croissance rapide des populations est attribuée à la disponibilité accrue de la nourriture pendant les mois d'hiver provenant des exploitations agricoles et à une diminution du taux de mortalité. En conséquence, ces oiseaux ne sont plus contrôlés par la capacité porteuse de l'habitat hivernal comme c'était le cas auparavant. L'analyse de leurs effets sur les aires de repos et de reproduction dans l'Arctique montre que les principaux habitats des oiseaux migrateurs et d'autres espèces sauvages sont touchés défavorablement par l'utilisation excessive. Si on n'intervient pas, les populations surabondantes d'Oies des neiges pourraient avoir de graves répercussions sur les oiseaux migrateurs eux-mêmes et compromettront sérieusement la diversité biologique de l'écosystème arctique.

To curtail the rapid population growth and reduce population size to a level consistent with the carrying capacity of breeding habitats, the mortality rate must be increased by two to three times the current level. This amendment to the *Migratory Birds Regulations* creates a special season in which hunters may take overabundant species for conservation reasons. This will help protect and restore the biological diversity of arctic wetland ecosystems and the ecosystems of important migration and wintering areas by reducing the population size of overabundant snow goose populations. This will be accomplished by extending the time periods during which hunting may take place (e.g. spring and/or early fall, outside the dates of the regular hunting season). In 1999, this will occur in selected local areas of the Provinces of Quebec and Manitoba. Hunters also will be allowed to use special hunting methods and equipment, including electronic calls, hunt in lure crops, and use artificial or natural bait, each in specified local areas as determined in consultation with the provincial government and local communities.

Finally, this amendment will allow for an increase in the harvest of Ross geese. Ross geese and snow geese frequent the same areas and cannot be easily distinguished when hunting. The Ross goose population can withstand increased harvest pressure because the population size is increasing rapidly, and is at a record high level.

Alternatives

In evaluating the alternatives to the problem of the overabundance of snow geese, Environment Canada's Canadian Wildlife Service (CWS) has been guided by the principle that snow geese are a highly regarded natural resource, valued as game animals and for food, as well as for their aesthetic importance.

The international body of federal agencies responsible for wildlife management, the Canada/Mexico/United States Trilateral Committee for Wildlife and Ecosystem Conservation and Management, designated the mid-continent lesser snow goose and the greater snow goose as overabundant populations in March 1998*. They agreed that it would be appropriate for each country to take special measures to increase the harvest of those groups of birds. The United States has just implemented a regulation authorizing the increased harvest of snow geese in that country.

The option of maintaining the status quo is not viable. The rapid increase in population size is attributed to agricultural practices that have greatly increased food availability for geese in wintering areas, and is seriously compromising migratory bird habitats and other wildlife.

Alternatives to increasing harvest levels in Canada, such as allowing hunting in wildlife refuges on the wintering grounds in the United States, are being undertaken. While helpful, these measures being taken in the United States cannot alone meet the goal of reducing the population size adequately. Without such a reduction, staging and arctic breeding habitats will continue to be

* An overabundant population is one for which the rate of population growth has resulted in, or will result in, a population whose abundance directly threatens the conservation of migratory birds (themselves or others), or their habitat.

Pour réduire la croissance rapide de la population et ramener cette population à un niveau compatible avec la capacité porteuse des habitats de reproduction, le taux de mortalité doit être multiplié par deux ou trois. Cette modification au *Règlement sur les oiseaux migrateurs* établit une saison spéciale au cours de laquelle les chasseurs peuvent prendre des espèces surabondantes pour des raisons de conservation. Cette initiative aidera à protéger et à restaurer la diversité biologique des écosystèmes des terres humides arctiques et les écosystèmes de migration importante ainsi que les aires d'hivernage en réduisant la taille des populations d'Oies des neiges surabondantes. Pour ce faire, on prolongera les périodes de chasse (ex. au printemps ou au début de l'automne, en dehors des dates de la saison de chasse régulière). En 1999, cette chasse sera autorisée dans des secteurs locaux sélectionnés des provinces de Québec et du Manitoba. Il sera également permis aux chasseurs d'utiliser des techniques et de l'équipement de chasse spéciaux, y compris les appeaux électroniques, de chasser dans les cultures de diversion et d'utiliser des appâts artificiels ou naturels, dans les secteurs locaux déterminés en consultation avec le gouvernement provincial et les collectivités locales.

Enfin, cette modification proposée permettra une augmentation de la prise des Oies de Ross. Les Oies de Ross et les Oies des neiges fréquentent les mêmes aires et il n'est pas facile de les distinguer en chassant. La population des Oies de Ross peut supporter une prise accrue parce que la taille de la population augmente rapidement et est à un niveau élevé record.

Solutions de rechange

En évaluant les solutions de rechange au problème de la surabondance des Oies des neiges, le Service canadien de la faune (SCF) d'Environnement Canada a été guidé par le principe que les Oies des neiges sont une ressource naturelle très valorisée comme gibier à plumes et pour l'alimentation ainsi que pour leur importance esthétique.

L'organisme international des agences fédérales responsables de la gestion de la faune, le Comité trilatéral Canada-Mexique-États-Unis pour la conservation et la gestion de la faune et des écosystèmes, a désigné les populations de Petites Oies des neiges et de Grandes Oies des neiges comme des populations surabondantes en mars 1998*. Le comité a convenu qu'il serait approprié que chaque pays prenne des mesures spéciales pour accroître la prise de ces groupes d'oiseaux. Les États-Unis viennent de proposer un règlement qui autorisera la prise accrue des Oies des neiges.

L'option du maintien du statu quo n'est pas viable. L'augmentation rapide de la taille des populations est attribuée aux pratiques agricoles qui ont augmenté considérablement la disponibilité de la nourriture des oies dans les aires d'hivernage, ce qui compromet sérieusement les habitats des oiseaux migrateurs considérés comme gibier et d'autres espèces sauvages.

Des solutions de rechange à la réglementation sont en cours, par exemple permettre la chasse dans les aires d'hivernage des refuges fauniques aux États-Unis. Bien qu'elles soient utiles, à elles seules, ces mesures ne permettent pas de réaliser l'objectif de réduction de la taille des populations. Sans cette réduction, les habitats de repos et de reproduction dans l'Arctique continueront

* Une population surabondante est une population dont le taux de croissance a entraîné ou entraînera une population dont l'abondance menace directement la conservation des oiseaux migrateurs (eux-mêmes ou d'autres) ou de leur habitat.

degraded, the damage will become more widespread, and habitats will cease to support healthy populations of the overabundant species and the other species that share the habitat. Plant communities will not recover unless grazing pressure is reduced; even with such reduction, recovery would take at least several decades because of the slow growth of arctic plant communities. Some of the habitat changes are expected to be permanent. The overall effect would be a reduction of biological diversity. Scientists and managers agree that intervention is required. For these reasons, the status quo was rejected.

Modeling has demonstrated that reducing the survival of adults would be the most effective means of controlling population growth and subsequent size. Actions aimed at reducing productivity are impractical on the broad scale required. Two alternatives to reduce adult survival are available. The first, a government cull by officials, was rejected not only because of the enormous expense that would be incurred on an ongoing basis, but because of the waste of birds that would result.

The second alternative to reduce adult survival, and the one chosen, is to increase subsistence and sport harvest. This method is cost-effective and efficient, as it draws upon subsistence and sport hunters, and will ensure birds are used and not wasted. This method will help reduce overall population size, while ensuring that the intrinsic value of the snow goose population as a valuable resource is maintained.

Benefits and Costs

This amendment makes an important contribution to the preservation of migratory birds and to the conservation of biological diversity in the arctic ecosystem and the ecosystems of staging and wintering areas by protecting and restoring habitat for migratory birds and other wildlife. The amendment will help Canada to meet its international obligations under the *Migratory Birds Convention 1916* and the amending Protocol. Both of these agreements commit Canada and the United States to the long-term conservation of shared species of migratory birds for their nutritional, social, cultural, spiritual, ecological, economic and aesthetic values, and to the protection of the lands and waters on which they depend. This amendment also addresses the *Convention on Biological Diversity*, to which Canada is a party. The Convention calls on parties to address the "threat posed by degradation of ecosystems and loss of species and genetic diversity".

The economic benefits of this amendment are considerable. According to estimates based on the 1991 CWS document *The Importance of Wildlife to Canadians*, migratory birds contributed over \$1.2 billion in annual direct benefits to the Canadian economy from individuals participating in recreational waterfowl hunting activities. Not only will this amendment generate additional benefits, it will help to reduce economic losses from crop damage, and ensure that these benefits are sustained into the future. Moreover, the selected alternative is the most cost-effective of the alternatives considered.

The amendment will also help to secure the future use of migratory birds as part of the traditional lifestyle of aboriginal people.

de se dégrader, les dommages se répandront et les habitants cesseront de soutenir les populations saines des espèces surabondantes et des autres espèces qui partagent l'habitat. Les peuplements végétaux ne se rétabliront pas si la pression de l'alimentation n'est pas réduite; même avec cette réduction, le rétablissement nécessiterait au moins plusieurs décennies à cause de la croissance lente des peuplements végétaux de l'Arctique. On prévoit que certains des changements de l'habitat seront permanents. L'effet global serait une réduction de la diversité biologique. Les scientifiques et les gestionnaires conviennent qu'une intervention est nécessaire. C'est pour ces raisons que le statu quo a été rejeté.

La modélisation a démontré que la réduction de la survie des adultes serait le moyen le plus efficace de contrôler la croissance de la population et sa taille. Les interventions visant à réduire la productivité sont peu pratiques à grande échelle. Deux solutions s'offrent pour réduire la survie des adultes. La première, une réforme gouvernementale par les fonctionnaires, a été rejetée non seulement en raison de la dépense immense qui serait nécessaire de façon permanente mais à cause du gaspillage d'oiseaux qui en résulterait.

La deuxième solution pour réduire la survie des adultes, celle qui a été choisie, consiste à augmenter le nombre de prises au cours de la chasse de subsistance et de la chasse sportive. Cette méthode est rentable et efficace car elle mise sur les chasseurs de subsistance et sportifs, et elle fera en sorte que les oiseaux sont utilisés et non gaspillés. Cette méthode aidera à réduire la taille globale des populations tout en s'assurant que la valeur intrinsèque de la population visée comme ressource valorisée est maintenue.

Avantages et coûts

Cette modification apporte une contribution importante à la conservation de la diversité biologique dans l'écosystème arctique et dans les écosystèmes des aires de repos et d'hivernage en protégeant et en restaurant l'habitat des oiseaux migrateurs et d'autres espèces sauvages. Cette modification à la réglementation aidera le Canada à s'acquitter de ses obligations internationales en vertu de la *Convention concernant les oiseaux migrateurs, 1916* et le protocole la modifiant. Ces deux accords engagent le Canada et les États-Unis envers la conservation à long terme des espèces transfrontalières d'oiseaux migrateurs pour leurs valeurs nutritionnelles, sociales, culturelles, spirituelles, écologiques, économiques et esthétiques, et envers la protection des terres et des eaux dont elles dépendent. Cette modification tient également compte de la *Convention sur la diversité biologique* dont le Canada est signataire. Cette convention demande aux parties de tenir compte de la « menace posée par la dégradation des écosystèmes et la perte d'espèces et de la diversité génétique ».

Les avantages économiques de cette modification sont considérables. Selon les estimations basées sur le document du SCF de 1991 intitulé *L'importance de la faune pour les Canadiens*, les oiseaux migrateurs rapportent plus de 1,2 milliards de dollars en bénéfices annuels directs pour l'économie canadienne provenant des personnes qui participent aux activités de chasse récréative à la sauvagine. Non seulement cette modification produira des bénéfices supplémentaires, mais elle aidera à réduire les pertes économiques attribuables aux dommages aux cultures et assurera que ces bénéfices sont soutenus dans l'avenir. De plus, la solution choisie est la solution envisagée la plus rentable.

La modification aidera également à assurer l'usage futur des oiseaux migrateurs dans le cadre du mode de vie traditionnel des autochtones.

Environmental Impact Assessment

An assessment of the environmental effect of the rapidly growing population of mid-continent lesser snow geese has been completed by a group of Canadian and American scientists. The consensus among members of the working group, all with high standing in the scientific community and extensive experience working on arctic habitats, lends weight to their findings. Their analysis, which is contained in the extensive report entitled "*Arctic Ecosystems in Peril - Report of the Arctic Goose Habitat Working Group*", concludes that the primary causes of the population growth are human induced. Improved nutrition from agricultural practices and safety in refuges has resulted in increased survival and reproductive rates of snow geese. These populations have become so large that they are affecting the vegetation communities (on which they and other species rely for food) at staging areas and on the breeding grounds. Grazing and grubbing by geese not only permanently removes vegetation, but also changes soil salinity and moisture levels. The result is the alteration or elimination of the plant communities, which, in all likelihood, will not be restored. Although the arctic is vast, the areas that support geese and other companion species are limited in extent. Some areas are likely to become permanently inhospitable to these species and to other species whose populations are not abundant enough to sustain them over the long term.

Similarly, an assessment of the effect of the rapidly growing greater snow goose population was prepared by another team of Canadian and American experts. Their final report, entitled "*The Greater snow goose: populations, ecosystem concerns, agricultural impacts and recommendations for future management*" was submitted to the Arctic Goose Joint Venture Management Board in October 1998. The analysis concludes that the population growth must be stabilized by the year 2002 in order to: (1) reduce the environmental damage already taking place and additional risks to the natural ecosystems on the eastern arctic breeding grounds, the staging areas of *Scirpus* marshes along the St. Lawrence River estuary and the salt marshes along the Atlantic coast; (2) maintain socio-economic benefits and; (3) reduce agricultural damages in Quebec and the U.S.

To ensure that only the intended populations are affected by the regulatory change, an evaluation plan has been developed, which will carefully track progress toward the goal of population reduction.

Consultation

Since January 1995, the CWS has been working closely with the provinces and territories, the United States Fish and Wildlife Service, Flyway Councils, Ducks Unlimited and other groups to understand the issue and to determine the optimal response for wildlife management agencies. Beginning with these partners in the Arctic Goose Joint Venture of the North American Waterfowl Management Plan, a North American conference was held in January 1995 where the scientific community spoke with one voice on the seriousness of the effect of overabundant populations on arctic wetland ecosystems.

The CWS co-convened an international workshop in October 1995 to hear the diversity of opinions and assembled a scientific team to develop an analysis of the issue and produce the report

Évaluation des incidences environnementales

Une évaluation de l'effet environnemental de la croissance rapide des populations de Petites Oies des neiges du milieu du continent a été faite par un groupe de scientifiques canadiens et américains. L'entente entre les membres du groupe de travail, tous étant reconnus dans le milieu scientifique et ayant une vaste expérience du travail sur les habitats arctiques, donne du poids à leurs conclusions. Leur analyse, qui est contenue dans le rapport intitulé *Arctic Ecosystems in Peril - Report of the Arctic Goose Habitat Working Group*, conclut que les principales causes de la croissance des populations sont d'origine humaine. La meilleure nutrition attribuable aux pratiques agricoles et la sécurité des refuges ont entraîné des taux de survie et de reproduction accrus des Oies des neiges. Ces populations sont devenues si importantes qu'elles affectent les peuplements végétaux (dont les oies et d'autres espèces dépendent pour se nourrir) dans les aires de repos et des aires de reproduction. Le broutage par les oies supprime non seulement la végétation de façon permanente mais modifie également les niveaux de salinité et d'humidité du sol. Le résultat est la modification ou l'élimination des peuplements végétaux qui, selon toute probabilité, ne seront pas restaurés. Bien que l'Arctique soit vaste, les aires qui soutiennent les oies et d'autres espèces compagnes sont d'une portée limitée. Certaines peuvent devenir inutilisables de façon permanente pour ces espèces et d'autres espèces dont les populations ne sont pas assez abondantes pour les soutenir à long terme.

De même, une évaluation de l'effet de la croissance rapide de la population des Grandes Oies des neiges a été réalisée par une autre équipe d'experts canadiens et américains. Leur rapport final, intitulé *The Greater snow goose: populations, ecosystem concerns, agricultural impacts and recommendations for future management*, a été présenté au Comité d'évaluation des oies de l'Arctique en octobre 1998. L'analyse conclut que la croissance de la population doit être stabilisée d'ici 2002 afin de (1) réduire les dommages environnementaux existant déjà et les risques supplémentaires pour les écosystèmes naturels des aires de reproduction de l'est de l'Arctique, des aires de repos des marais de scirpes le long de l'estuaire du fleuve Saint-Laurent et des marais salants le long de la côte de l'Atlantique, (2) maintenir les avantages socio-économiques et (3) réduire les dommages à l'agriculture au Québec et aux États-Unis.

Pour s'assurer que seules les populations visées sont touchées par la modification à la réglementation, un plan d'évaluation est en voie d'élaboration, plan qui suivra de près les progrès vers l'objectif de réduction des populations visées.

Consultations

Depuis janvier 1995, le SCF travaille étroitement avec les provinces et les territoires, le Fish and Wildlife Service des États-Unis, le Conseil des voies migratoires, Canards illimités et d'autres groupes pour encadrer la question et déterminer les réponses optimales des organismes de gestion de la faune. En commençant avec des partenaires du projet conjoint sur les oies de l'Arctique du Plan nord-américain de gestion de la sauvagine, une conférence nord-américaine a été organisée en janvier 1995, à l'occasion de laquelle les membres du milieu scientifique ont parlé de façon unanime de la gravité de l'effet des populations surabondantes sur les écosystèmes des terres humides arctiques.

Le SCF a convoqué conjointement un atelier international en octobre 1995 pour entendre la diversité des opinions et a réuni une équipe scientifique afin d'élaborer une analyse de la situation

“*Arctic Ecosystems in Peril - Report of the Arctic Goose Habitat Working Group*”. The involvement of Canadian non-government organizations was encouraged in a stakeholders’ committee assembled by the Wildlife Management Institute for the International Association of Fish and Wildlife Agencies. With one exception (the U.S. Humane Society), the committee was unanimous on the need for intervention.

A federal/provincial/territorial committee (Canadian National Snow Goose Committee) agreed that intervention is required, and considered the recommendations for management actions. The Prairie provinces, Northwest Territories and Quebec are the key jurisdictions. In the prairies, input was solicited from each of three prairie Wildlife Federations through their annual conventions and through the Prairie Habitat Joint Venture Board, the Manitoba Habitat Heritage Corporation Board, and the Alberta North American Waterfowl Management Plan Board in the winter of 1998. Also in the Prairie provinces, the CWS conducted a number of surveys of public opinion about management of snow geese. The results showed that all audiences had a high level of awareness of the issue. In addition, a large proportion of landowners and farmers favoured the government taking action. There was strong support for extending the hunting season dates and increasing subsistence harvest.

The CWS consulted with the provinces, the territories, and with northern Wildlife Management Boards. In addition, specific communities such as Arviat and Cape Dorset, where there is opportunity to expand community snow goose hunts, were directly consulted and have already been involved in actions to increase their harvest. The Inuvialuit Wildlife Management Board sat on the International Stakeholders Committee.

In early October 1998, the Greater Snow Goose Writing Team of the Arctic Goose Habitat Working Group finalized its scientific evaluation entitled “*The Greater snow goose: populations, ecosystem concerns, agricultural impacts and recommendations for future management*”. The initial draft recommendations were presented earlier by CWS to the Quebec Stakeholders Technical Committee in March, 1998. These measures, including extensions of the hunting season and use of electronic calls, were unanimously accepted with the proviso that certain rural communities would be avoided, where bird-watching tourism is very important.

The CWS also has drawn upon the formalized process used each year to consult on annual hunting Regulations. First discussion of the need for intervention was presented in the November 1995 *Report on the Status of Migratory Game Birds in Canada*. The case was further developed and consulted on in subsequent November *Reports on the Status of Migratory Game Birds in Canada* (1996, 1997 and 1998 issues). Specific alternatives were fully described in the December 1997 and July 1998 *Reports on Migratory Game Birds in Canada: Proposals for 1998 Hunting Regulations*. These documents are distributed to approximately 600 government, aboriginal and non-government organizations, including hunting and other conservation groups such as the World Wildlife Fund, Canadian Nature Federation, and Nature Conservancy of Canada.

et produire le rapport intitulé *Arctic Ecosystems in Peril - Report of the Arctic Goose Habitat Working Group*. La participation des organismes non gouvernementaux canadiens a été encouragée grâce à un comité des intéressés mis sur pied par le Wildlife Management Institute pour l’International Association of Fish and Wildlife Agencies. À une exception près (la US Humane Society), le comité a été unanime quant à la nécessité d’une intervention.

Un comité fédéral-provincial-territorial (le comité national canadien de l’Oie des neiges) a convenu qu’une intervention est nécessaire et a examiné les recommandations quant aux mesures de gestion. Les provinces des Prairies, les Territoires du Nord-Ouest et le Québec sont les principales autorités. Dans les Prairies, on a sollicité l’apport de chacune des trois fédérations de la faune des Prairies à l’occasion de leur congrès annuel et par l’entremise du Prairie Habitat Joint Venture Board, du Manitoba Heritage Corporation Board et de l’Alberta North American Waterfowl Management Plan Board à l’hiver 1998. De plus, dans les provinces et les prairies, le SCF a entrepris des sondages de l’opinion publique sur la gestion des Oies des neiges. Les résultats ont montré que tous les publics sont très sensibilisés à la question. En outre, une grande proportion des propriétaires fonciers et des fermiers sont en faveur de l’intervention gouvernementale. On a constaté un solide appui à la prolongation de la saison de chasse et à l’augmentation des prises de subsistance.

Le SCF a consulté les provinces et les territoires et les comités de gestion de la faune dans le Nord. De plus, des collectivités spécifiques comme Arviat et Cape Dorset, où il est possible d’étendre la chasse communautaire aux Oies des neiges, ont été consultées directement et ont déjà participé aux mesures visant à augmenter leur prise. Le comité de gestion de la faune d’Inuvialuit siège au comité international des intéressés.

Au début d’octobre 1998, l’équipe de rédaction du groupe de travail sur l’habitat des Grandes Oies des neiges a mis au point son évaluation scientifique intitulée *The Greater snow goose: populations, ecosystem concerns, agricultural impacts and recommendations for future management*. Les premières recommandations avaient été présentées plus tôt par le SCF au comité technique des intéressés du Québec en mars 1998. Ces mesures, y compris la prolongation de la saison de chasse et l’utilisation des appeaux électroniques, ont été acceptées à l’unanimité à condition que certaines collectivités rurales soient évitées lorsque le tourisme d’observation des oiseaux est très important.

Le SCF a également puisé au processus officiel utilisé chaque année pour consulter sur la réglementation annuelle de la chasse. La première discussion sur la nécessité d’une intervention a été présentée dans le *Compte rendu de la situation des oiseaux migrateurs considérés comme gibier au Canada* de novembre 1995. La question a été élaborée dans les rapports subséquents sur la situation des oiseaux migrateurs au Canada de novembre 1996, 1997 et 1998 qui ont donné lieu à des consultations. Les solutions spécifiques ont été décrites entièrement dans les rapports *Les oiseaux migrateurs considérés comme gibier au Canada - Propositions relatives au règlement de chasse de 1998* de décembre 1997 et de juillet 1998. Ces documents sont distribués à environ 600 organismes gouvernementaux, autochtones et non gouvernementaux, notamment des groupes de chasse et de conservation comme le Fonds mondial pour la nature, la Fédération canadienne de la nature et la Société canadienne pour la conservation de la nature.

This amendment was republished in the *Canada Gazette*, Part I on January 30, 1999 for a final 15-day period of public comment. In order to provide stakeholders with every opportunity to participate in consultations, the Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS) and regulation were sent to all stakeholders involved in consultations to date, immediately upon publication of the draft regulation and RIAS in the *Canada Gazette*.

Since republication, many stakeholders have reiterated their support for the Regulation. This includes conservation non-government organizations, the provinces of Ontario, Manitoba and Quebec, tourist industry representatives, individual hunters, and aboriginal organizations directly affected by this Regulation. In conveying their support, some stakeholders emphasized the importance of evaluating the Regulation on an ongoing basis. The CWS will continue its monitoring of the goose population and plant communities in affected areas, and will be conducting special harvest surveys of hunters who participate in the new spring/fall conservation seasons.

A coalition comprised primarily of animal protection groups remains opposed to these Regulations. The group disputes the evidence of the extent of habitat damage caused by overabundant goose populations, and maintains that natural reduction of population size by starvation, disease and predation is preferable to increased harvest by hunters. The adequacy of consultations, especially with aboriginal groups, is also questioned. Finally, the group asserts that the amendment is in violation of the *Migratory Birds Convention, 1916* and the *Migratory Birds Convention Act, 1994***.

The overwhelming scientific evidence demonstrates that intervention is necessary in order to ensure the preservation of migratory birds, and to safeguard the biological diversity of the arctic ecosystem. As noted earlier, the option of maintaining the status quo has been rejected because of the continuing long-term negative effects to other migratory birds, plant communities and other wildlife species posed by overabundant populations of snow geese.

As noted earlier significant consultations for this amendment have been undertaken since 1995. This has included direct consultations with aboriginal groups in the most affected areas in northern Canada, either at the community level, or through cooperative wildlife management boards.

Article II of the *Migratory Birds Convention, 1916* imposes limits on normal hunting seasons to provide protection to populations that may be threatened by over hunting. It does not, however, prohibit conservation measures necessary to deal with those populations whose greatest threat may be their own overabundance. Article VII of the 1916 Convention supports special conservation measures under extraordinary conditions wherein migratory game birds pose a serious threat to agricultural or other interests in a particular community. This authority is not limited to any time of the year or number of days in any year in either the *Migratory Birds Convention, 1916* or the *Migratory Birds*

L'ébauche de cette modification a été publiée dans la *Gazette du Canada* Partie I le 30 janvier 1999 pour une dernière période de 15 jours de commentaires publics. Afin de permettre aux intervenants de prendre part aux consultations, le *Résumé de l'étude d'impact de la réglementation* (REIR) et le règlement ont été transmis à tous les intervenants ayant pris part aux consultations à ce jour, immédiatement après la publication de l'ébauche du règlement et du REIR dans la *Gazette du Canada*.

Depuis la publication de l'ébauche, de nombreux intervenants (dont certains organismes gouvernementaux et non gouvernementaux, les provinces de Québec, de l'Ontario et du Manitoba, des représentants de l'industrie touristique, des chasseurs et des groupes autochtones sur lesquels le règlement aura une incidence directe) ont réitéré leur appui au règlement. Ce faisant, certains d'entre eux ont indiqué qu'ils jugeaient important que le règlement fasse l'objet d'une évaluation continue. Le SCF continuera donc de surveiller la population d'oies et la flore des régions visées, et effectuera des relevés spéciaux des prises des chasseurs qui participeront aux nouvelles saisons de conservation, au printemps et à l'automne.

Un groupe composé principalement d'organismes de défense des droits des animaux manifeste toujours son opposition à ce règlement. Ce groupe remet en question les preuves que la surutilisation de l'habitat par les populations surabondantes d'oies représente une menace et préférerait une réduction naturelle de la taille de la population par l' inanition, la maladie et la prédation. Le groupe soutient également que cette modification n'a pas fait l'objet de consultations suffisantes, particulièrement auprès des groupes autochtones. Enfin, il prétend que la modification contrevient à la *Convention concernant les oiseaux migrateurs, 1916* et à la *Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs***.

Les preuves scientifiques concluantes démontrent qu'une intervention est nécessaire pour assurer la protection des oiseaux migrateurs et la diversité biologique de l'écosystème arctique. Comme nous l'avons déjà mentionné, l'option du maintien du statu quo a été rejetée en raison de l'incidence défavorable à long terme que la surabondance des populations d'Oies des neiges aurait sur les autres oiseaux migrateurs, la flore et les autres espèces animales.

Comme nous l'avons également déjà mentionné, depuis 1995, des consultations intensives ont eu lieu avec les principaux intervenants concernant cette modification, y compris des consultations directes avec les groupes autochtones des régions du nord du Canada les plus touchées par ce règlement, soit au niveau communautaire ou par l'entremise de conseils conjoints de gestion de la faune.

L'article II de la *Convention concernant les oiseaux migrateurs, 1916* stipule que l'on peut limiter les saisons de chasse régulière afin de protéger les populations qui pourraient être menacées par une chasse à outrance. Cet article n'empêche pas de prendre des mesures nécessaires pour limiter la taille des populations dont la surabondance représente peut-être la plus grande menace. L'article VII de cette Convention soutient que des mesures spéciales de conservation peuvent être prises dans des circonstances exceptionnelles où les oiseaux migrateurs considérés comme gibier représentent une grave menace pour l'agriculture ou d'autres intérêts d'une collectivité particulière. Cette autorité

** In Canada, the *Migratory Birds Convention, 1916* is implemented through the *Migratory Birds Convention Act, 1994*.

** Au Canada, la *Convention concernant les oiseaux migrateurs, 1916* est mise en vigueur selon la *Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs*.

Convention Act, 1994. Overabundant goose populations may become seriously injurious to migratory birds themselves, thereby threatening the main objective of the 1916 Convention, which is to ensure the preservation of migratory birds.

In response to comments and requests from stakeholders during the final stage of consultations, several definitions in the Regulation have been slightly modified since prepublication to clarify the intent of the Regulations. Also, at the request of the stakeholder group in Quebec, District K (Magdalene Islands) has been added, as has an additional week of hunting in the fall.

Compliance and Enforcement

Enforcement activities will be increased during those times of the year when hunting migratory game birds was not previously allowed. Enforcement officers of Environment Canada and provincial and territorial conservation officers enforce the *Migratory Birds Regulations* by such activities as inspecting hunting areas, hunters for permits, hunting equipment and the number and identity of migratory birds taken and possessed.

Under the *Migratory Birds Convention Act, 1994*, and considering case law, the average penalty for a summary conviction of an individual for a violation under the Act is estimated to be approximately \$300. Minor offences will be dealt with under a ticketing system. There are provisions for increasing fines for a continuing or subsequent offence. However, an individual may receive a \$50,000 maximum fine and/or up to six months in jail for summary (minor) conviction offenses, and a \$100,000 maximum fine and/or up to 5 years in jail for indictable (serious) offenses. Corporations face maximum fines of \$100,000 and \$250,000 for summary convictions and indictable offenses, respectively.

Contacts

Kathryn Dickson
Senior Waterfowl Biologist
Migratory Birds Conservation Division
Canadian Wildlife Service
Environment Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0H3
Tel.: (819) 997-9733
FAX: (819) 994-4445

Terry Mueller
Regulatory Analyst
Program Analysis and Coordination Division
Canadian Wildlife Service
Environment Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0H3
Tel.: (819) 997-1272
FAX: (819) 953-6283

n'est limitée à aucune période de l'année ni à aucun nombre de jours dans une année selon la *Convention concernant les oiseaux migrateurs, 1916* ou la *Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs*. Les populations surabondantes d'oies peuvent représenter une menace sérieuse pour les oiseaux migrateurs eux-mêmes et, par conséquent, mettre en péril le principal objectif de la Convention de 1916, qui est d'assurer la conservation des oiseaux migrateurs.

Pour donner suite aux commentaires et aux demandes formulés par des intervenants à l'étape finale des consultations, plusieurs définitions du règlement ont été quelque peu modifiées depuis la publication de l'ébauche afin d'en clarifier l'intention. Qui plus est, à la demande d'un groupe d'intervenants de Québec, on a procédé à l'ajout du district K (Îles-de-la-Madeleine), qui bénéficiera d'une prolongation d'une semaine de la saison de chasse à l'automne.

Conformité et application

Cette modification nécessitera des activités d'application supplémentaires pendant les périodes de l'année au cours desquelles la chasse aux oiseaux migrateurs considérés comme gibier n'était pas autorisée auparavant. Les agents d'application du SCF, les membres de la Gendarmerie royale du Canada et les agents de conservation provinciaux et territoriaux appliquent le *Règlement sur les oiseaux migrateurs* par des activités comme l'inspection des zones de chasse, des permis des chasseurs, de l'équipement de chasse ainsi que du nombre et de l'identité des oiseaux migrateurs pris et possédés.

En vertu de la *Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs*, et compte tenu de la jurisprudence, la peine moyenne pour une condamnation sur déclaration sommaire d'une personne pour infraction à la Loi est estimée à environ 300 \$. Les infractions mineures seront assujetties à un système de contravention. La Loi contient des dispositions permettant d'augmenter les amendes en cas de récidive. Cependant, une personne peut se voir imposer une amende maximale de 50 000 \$ et (ou) jusqu'à six mois d'emprisonnement pour une condamnation sur déclaration sommaire (infraction mineure) et une amende maximale de 100 000 \$ et (ou) jusqu'à cinq ans d'emprisonnement pour un acte criminel (infraction grave). Les entreprises peuvent se voir imposer des amendes maximales de 100 000 \$ pour condamnation sur déclaration sommaire et de 250 000 \$ pour un acte criminel.

Personnes-ressources

Kathryn Dickson
Biologiste principale de la sauvagine
Division de la Conservation des oiseaux migrateurs
Service canadien de la faune
Environnement Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0H3
Téléphone : (819) 997-9733
TÉLÉCOPIEUR : (819) 994-4445

Terry Mueller
Analyste de la réglementation
Division de l'analyse et de la coordination des programmes
Service canadien de la faune
Environnement Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0H3
Téléphone : (819) 997-1272
TÉLÉCOPIEUR : (819) 953-6283

Registration
SOR/99-148 25 March, 1999

CUSTOMS TARIFF

Order Respecting the Remission of Anti-dumping Duties on Automotive Galvannealed Coil Steel

P.C. 1999-528 25 March, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 115 of the *Customs Tariff*^a, hereby makes the annexed *Order Respecting the Remission of Anti-dumping Duties on Automotive Galvannealed Coil Steel*.

ORDER RESPECTING THE REMISSION OF ANTI-DUMPING DUTIES ON AUTOMOTIVE GALVANNEALED COIL STEEL

REMISSION

1. Subject to section 2, remission is hereby granted of the anti-dumping duties paid or payable under the *Special Import Measures Act* on Krupp Fabco Co.'s June 5, 1998 importation of 22,446 kg of automotive galvannealed coil steel, having the specification of MS6000 DDQ AK IF .065 MIN x 54.100.

CONDITIONS

2. Remission is granted on condition that
- (a) a claim for remission is made to the Minister of National Revenue within two years after the day on which this Order comes into force; and,
 - (b) Krupp Fabco Co. files such evidence as National Revenue may require that the subject steel is automotive galvannealed coil steel having the specification of MS6000 DDQ AK IF .065 MIN x 54.100.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Description

The remission Order would remit \$40,257.16 in anti-dumping duties assessed to Krupp Fabco Co.'s June 5, 1998 importation of automotive galvannealed coil steel, having the specification of MS6000 DDQ AK IF .065 MIN x 54.100.

Alternatives

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

^a S.C. 1997, c. 36

Enregistrement
DORS/99-148 25 mars 1999

TARIF DES DOUANES

Décret concernant la remise des droits anti-dumping sur l'acier galvanisé-recuit en bobines pour automobiles

C.P. 1999-528 25 mars 1999

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 115 du *Tarif des douanes*^a, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret concernant la remise des droits anti-dumping sur l'acier galvanisé-recuit en bobines pour automobiles*, ci-après.

DÉCRET CONCERNANT LA REMISE DES DROITS ANTI-DUMPING SUR L'ACIER GALVANISÉ-RECUIT EN BOBINES POUR AUTOMOBILES

REMISE

1. Sous réserve de l'article 2, remise est accordée par les présentes des droits anti-dumping payés ou payables en vertu de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* par Krupp Fabco Co. à l'égard de l'importation, le 5 juin 1998, de 22 446 kg d'acier galvanisé-recuit en bobines, ayant la spécification de MS6000 DDQ AK IF .065 MIN x 54.100.

CONDITIONS

2. La remise est accordée aux conditions suivantes :
- a) une demande de remise est présentée au ministre du Revenu national dans les deux ans suivant la date de mise en vigueur du décret;
 - b) Krupp Fabco Co. présente les documents requis par le ministre du Revenu national afin de prouver que l'acier importé est bien de l'acier galvanisé-recuit en bobines, ayant la spécification de MS6000 DDQ AK IF .065 MIN x 54.100.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)

Description

Le décret se traduirait par la remise de droits anti-dumping s'élevant à 40 257,16 \$, imposés à Krupp Fabco Co. à l'égard de l'acier galvanisé-recuit en bobines ayant la spécification de MS6000 DDQ AK IF .065 MIN x 54.100 importé le 5 juin 1998.

Solutions envisagées

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

^a L.C. 1997, ch. 36

Benefits and Costs

Due to an interruption in domestic availability, 22,446 kg of the automotive galvanized coil steel valued at \$25,972.36 was imported from the United States by Krupp Fabco Co. on June 5, 1998. The importation is subject to an anti-dumping duty rate of 155%. Problems respecting the domestic product occurred when Krupp Fabco Co. began sourcing this product from a new Canadian steel manufacturer who subsequently experienced start-up problems. As their previous supplier had already terminated production of the product and as there was no other domestic source, Krupp Fabco Co. was obliged to look outside of Canada for a temporary source of supply.

Krupp Fabco Co.'s plant in Windsor, Ontario employs over 650 people. The product in question is manufactured to meet Daimler Chrysler's certification requirements, and is used by Krupp Fabco Co. to produce auto-body parts for Daimler Chrysler.

Given the circumstances of this case, i.e., one time importation, absence of domestic supply at that time and support from domestic steel producers, remission of the anti-dumping duties will not undermine the protective effect of the existing anti-dumping Order covering this product. The remission of anti-dumping duties would assist in ensuring Krupp Fabco Co. is not unnecessarily penalised.

Consultation

Consultations were conducted with the Canadian Steel Producers Association who expressed support for the remission. Industry Canada, Revenue Canada and the Department of Foreign Affairs and International Trade were also consulted and raised no issues concerning the remission.

Compliance and Enforcement

Krupp Fabco Co.'s application for the remission of anti-dumping duties will be subject to verification by Revenue Canada to ensure that all conditions to which the remission is subject, are satisfied.

Contact

Lawrence Euteneier
International Trade Policy Division
Department of Finance
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
(613) 992-0826

Avantages et coûts

Cet acier n'étant pas à l'époque disponible de sources nationales, 22 446 kg d'acier galvanisé-recuit en bobines d'une valeur de 25 972,36 \$ ont été importés des États-Unis par Krupp Fabco Co. le 5 juin 1998. Cette importation fut frappée de droits anti-dumping au taux de 155 %. Le problème d'approvisionnement au pays est survenu après que Krupp Fabco Co. ait commencé à se procurer cet acier auprès d'un nouveau fabricant canadien, qui a par la suite éprouvé des problèmes de démarrage dans sa production de l'acier en question. Étant donné que la source d'approvisionnement précédente avait interrompu la production de ce type d'acier et qu'il n'existait aucun autre fournisseur au pays, Krupp Fabco Co. n'a eu d'autres choix que de s'approvisionner provisoirement à une source située à l'étranger.

L'usine de Krupp Fabco Co. à Windsor (Ontario) compte 650 employés. L'acier visé par le décret est conforme aux exigences de certification de Daimler Chrysler; Krupp Fabco Co. l'utilise dans la production de pièces d'automobile pour Daimler Chrysler.

Compte tenu de la situation – importation ponctuelle, absence de source d'approvisionnement au pays – ainsi que de l'appui des producteurs d'acier canadiens, la mesure de remise des droits anti-dumping ne conduira pas à un étiolement de la protection associée à l'imposition de droits anti-dumping sur les importations de ce produit. En outre, de cette façon, Krupp Fabco Co. ne sera pas indûment pénalisée par la situation.

Consultations

Des consultations ont été menées auprès de l'Association canadienne des producteurs d'acier, qui appuie la mesure de remise. Industrie Canada, Revenu Canada et le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international ont également été consultés et n'ont soulevé aucune objection.

Respect et exécution

La demande de remise de droits anti-dumping que présentera Krupp Fabco Co. sera vérifiée par Revenu Canada en vue de garantir que toutes les conditions applicables sont réunies.

Personne-ressource

Lawrence Euteneier
Division de la politique commerciale internationale
Ministère des Finances
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
(613) 992-0826

Registration
SOR/99-149 25 March, 1999

NATIONAL PARKS ACT

Regulations Amending the National Parks Water and Sewer Regulations

P.C. 1999-530 25 March, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Canadian Heritage, pursuant to subsection 7(1)^a of the *National Parks Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the National Parks Water and Sewer Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE NATIONAL PARKS WATER AND SEWER REGULATIONS

1. Subsections 15(1)¹ and (2)¹ of the *National Parks Water and Sewer Regulations*² are replaced by the following:

15. (1) Every owner of a lot located in Jasper National Park, Kootenay National Park or Fundy National Park shall

(a) inform the superintendent of that park of the number of rooms — excluding any halls, vestibules, bathrooms, pantries or closets — the floor area of those rooms and the use of any buildings on the lot for the purposes of determining the annual quantity charge for water or sewerage payable by the owner;

(b) if the lot is connected to the park water system, pay an annual quantity charge for water at the rate set out in Schedule II, IV or VIII, as the case may be; and

(c) if the lot is connected to the park sewer system, pay an annual quantity charge for sewerage at the rate set out in Schedule II, IV or VIII, as the case may be.

(2) Every owner of a lot located in Jasper National Park or Kootenay National Park shall

(a) if the lot is connected to the park water or sewer system, pay an annual service connection charge at the rate set out in Schedule II or IV, as the case may be; and

(b) if the lot is connected to the park water or sewer system and the lot fronts or abuts on a street along which a water main or sewer main has been laid, pay

(i) an annual general assessment charge, based on the assessed value of the lot, at the rate set out in Schedule II or IV, as the case may be, and

(ii) an annual special assessment charge for water and sewerage, based on the frontage and the area of the lot, at the rate set out in Schedule II or IV, as the case may be.

2. The Regulations are amended by adding the following after section 15:

Enregistrement
DORS/99-149 25 mars 1999

LOI SUR LES PARCS NATIONAUX

Règlement modifiant le Règlement sur les eaux et les égouts dans les parcs nationaux

C.P. 1999-530 25 mars 1999

Sur recommandation de la ministre du Patrimoine canadien et en vertu du paragraphe 7(1)^a de la *Loi sur les parcs nationaux*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les eaux et les égouts dans les parcs nationaux*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES EAUX ET LES ÉGOUTS DANS LES PARCS NATIONAUX

1. Les paragraphes 15(1)¹ et (2)¹ du *Règlement sur les eaux et les égouts dans les parcs nationaux*² sont remplacés par ce qui suit :

15. (1) Le propriétaire d'un lot situé dans le parc national Jasper, le parc national Kootenay ou le parc national Fundy doit :

a) informer le directeur de parc du nombre de pièces — à l'exclusion des entrées, vestibules, salles de bain, placards et garde-robes —, de la superficie de parquet de ces pièces et de l'utilisation des bâtiments sur le lot, aux fins de l'établissement des droits proportionnels annuels pour l'eau ou les égouts payables par lui;

b) dans le cas où le lot est raccordé au réseau de distribution d'eau du parc, payer des droits proportionnels annuels pour l'eau au taux fixé aux annexes II, IV ou VIII, selon le cas;

c) dans le cas où le lot est raccordé au réseau d'égouts du parc, payer des droits proportionnels annuels pour les égouts au taux fixé aux annexes II, IV ou VIII, selon le cas.

(2) Le propriétaire d'un lot situé dans le parc national Jasper ou le parc national Kootenay doit :

a) dans le cas où le lot est raccordé au réseau de distribution d'eau ou au réseau d'égouts du parc, payer des droits annuels de raccordement au taux fixé aux annexes II ou IV, selon le cas;

b) dans le cas où le lot est raccordé au réseau de distribution d'eau ou au réseau d'égouts du parc et est bordé par une rue où une conduite de distribution d'eau ou un égout collecteur a été installé, payer :

(i) des droits annuels de cotisation générale, basés sur l'évaluation du lot, au taux fixé aux annexes II ou IV, selon le cas,

(ii) des droits annuels de cotisation spéciale pour l'eau et les égouts, basés sur la longueur de la limite avant et la superficie du lot, au taux fixé aux annexes II ou IV, selon le cas.

2. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 15, de ce qui suit :

^a R.S., c. 39 (4th Supp.), s. 5

¹ SOR/96-171

² C.R.C., c. 1134

^a L.R., ch. 39, (4^e suppl.), art. 5

¹ DORS/96-171

² C.R.C., ch. 1134

15.1 (1) Every owner of a seasonally occupied lot located in Riding Mountain National Park shall

- (a) if the lot is connected to the park water system, pay
- (i) an annual quantity charge for water at the rate set out under heading A of Schedule VII, and
 - (ii) an annual water service connection charge at the rate set out under heading B of Schedule VII; and
- (b) if the lot is connected to the park sewer system, pay an annual special assessment charge for sewerage at the rate set out under heading C of Schedule VII.

(2) Every owner of a lot located in Riding Mountain National Park that is occupied year round and is connected to the park water sewer systems shall pay an annual water and sewerage charge at the rate set out under heading D of Schedule VII.

3. Subsection 16(3)¹ of the Regulations is repealed.

4. Paragraphs 17(a)¹ and (b)¹ of the Regulations are replaced by the following:

- (a) where the lot has a water service connection and a sewer service connection, pay an annual water and sewerage charge of \$1.06 per cubic metre of water consumed;
- (b) where the lot has a sewer service connection only, pay an annual sewerage charge of \$0.70 per cubic metre of sewage generated; or

5. Schedule VII¹ to the Regulations is replaced by the following:

SCHEDULE VII
(Sections 15.1 and 23)

RIDING MOUNTAIN NATIONAL PARK WATER AND
SEWERAGE SYSTEMS

<i>A. Annual Quantity Charge for Water for Seasonally Occupied Lots</i>	
1.	Metered water rate per cubic metre for the first 910 cubic metres of water..... \$ 0.40
	Metered water rate per cubic metre of water over 910 cubic metres..... 0.15
	Minimum seasonal charge per water service of
	(a) 0.625 inch connection 18.00
	(b) 0.750 inch connection 36.00
	(c) 1.00 inch connection 72.00
	(d) 1.25 inch connection 108.00
	(e) 1.50 inch connection 180.00
	(f) 2.00 inch connection 450.00
2.	Residential dwelling unit 58.10
3.	Hotel or motel, per room..... 29.05
4.	Housekeeping hotel or motel, per room 31.95
5.	Restaurant or bar, per seat 2.90
6.	Commercial laundry, per washing machine..... 58.10
7.	Retail establishment..... 58.10
8.	Business office..... 58.10
9.	Dance hall, movie theatre, or other entertainment or recreational facility 116.20
10.	Service station or garage..... 116.20
11.	Church, public school or community hall 58.10
12.	Ancillary food or beverage facilities 174.30
13.	Swimming pool..... 290.50

15.1 (1) Le propriétaire d'un lot à occupation saisonnière situé dans le parc national du Mont-Riding doit :

- a) dans le cas où le lot est raccordé au réseau de distribution d'eau du parc, payer :
- (i) des droits proportionnels annuels pour l'eau au taux fixé à la rubrique A de l'annexe VII,
 - (ii) des droits annuels de raccordement au taux fixé à la rubrique B de l'annexe VII;
- b) dans le cas où le lot est raccordé au réseau d'égouts du parc, payer des droits annuels de cotisation spéciale pour les égouts au taux fixé à la rubrique C de l'annexe VII.

(2) Le propriétaire d'un lot occupé à longueur d'année qui est situé dans le parc national du Mont-Riding et qui est raccordé au réseau de distribution d'eau et au réseau d'égouts du parc doit payer des droits annuels pour l'eau et les égouts au taux fixé à la rubrique D de l'annexe VII.

3. Le paragraphe 16(3)¹ du même règlement est abrogé.

4. Les alinéas 17(a)¹ et (b)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- a) des droits annuels pour l'eau et les égouts au taux de 1,06 \$ le mètre cube d'eau consommée, dans le cas où le lot est raccordé au réseau de distribution d'eau et au réseau d'égouts;
- b) des droits annuels pour les égouts au taux de 0,70 \$ le mètre cube d'eaux usées produites, dans le cas où le lot est raccordé au réseau d'égouts seulement;

5. L'annexe VII¹ du même règlement est remplacée par ce qui suit :

ANNEXE VII
(articles 15.1 et 23)

RÉSEAUX DE DISTRIBUTION D'EAU ET RÉSEAUX
D'ÉGOUTS DU PARC NATIONAL DU MONT-RIDING

<i>A. Droits proportionnels annuels pour l'eau — lots à occupation saisonnière</i>	
1.	Taux par mètre cube d'eau consommée, pour les 910 premiers mètres cubes d'eau 0,40 \$
	Taux par mètre cube d'eau consommée en sus de 910 mètres cubes..... 0,15
	Droit minimum saisonnier pour le service de distribution d'eau :
	a) raccordement de 0,625 pouce 18,00
	b) raccordement de 0,750 pouce 36,00
	c) raccordement de 1,00 pouce..... 72,00
	d) raccordement de 1,25 pouce 108,00
	e) raccordement de 1,50 pouce..... 180,00
	f) raccordement de 2,00 pouces..... 450,00
2.	Logement résidentiel 58,10
3.	Hôtel ou motel, par chambre 29,05
4.	Hôtel ou motel avec cuisinettes, par chambre 31,95
5.	Restaurant ou bar, par place assise..... 2,90
6.	Buanderie commerciale, par machine à laver..... 58,10
7.	Établissement de vente au détail 58,10
8.	Bureau d'affaires 58,10
9.	Salle de danse, cinéma ou autre établissement de divertissement ou récréatif 116,20
10.	Station-service ou garage 116,20
11.	Église, école publique ou salle communautaire..... 58,10
12.	Installation auxiliaire de nourriture ou de boisson 174,30
13.	Piscine..... 290,50

SCHEDULE VII—*Continued*RIDING MOUNTAIN NATIONAL PARK WATER AND SEWERAGE SYSTEMS—*Continued*

- B. Annual Water Service Connection Charge for Seasonally Occupied Lots*
14. Charge per connection \$16.00
- C. Annual Special Assessment Charge for Sewerage for Seasonally Occupied Lots*
15. The annual special assessment charge for sewerage for metered customers is \$0.35 per cubic meter of water consumed.
16. The annual special assessment charge for sewerage for non-metered customers is the amount determined by multiplying the total of the applicable water charges set out under headings A and B of this schedule by 0.875.
- D. Annual Water and Sewerage Charge for Lots Occupied Year Round*
17. The annual water and sewerage charge for lots occupied year round is the amount determined by multiplying the total of the applicable charges set out under headings A, B and C of this schedule by 1.714.

COMING INTO FORCE

6. These Regulations come into force on March 25, 1999.**REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Under authority of the *National Parks Act*, Parks Canada provides water and sewer services to residents and business operators in communities in the national parks. Through the *National Parks Water and Sewer Regulations* made under the Act, Parks Canada charges fees for these services.

These regulations were amended in 1996 to ensure that the rates being charged in all national park communities were sufficient to recover a fair share of operating and capital costs from residents and businesses which receive water and sewer services in those communities.

After a year of operation, it is now recognized that a change to the Regulations to increase the water meter rates for Lake Louise in Banff National Park is required in order to achieve appropriate cost recovery in that community.

It has also been recognized by the Waskesiu Community Council in Prince Albert National Park and park's administration that the special provision included under subsection 16(3) of the *National Parks Water and Sewer Regulations* does not provide for the application of the most appropriate fee structure in the community of Waskesiu. Therefore, this provision will be removed from the Regulations.

In addition, for the community of Wasagaming in Riding Mountain National Park, the water and sewer fee schedule will be

ANNEXE VII (*suite*)RÉSEAUX DE DISTRIBUTION D'EAU ET RÉSEAUX D'ÉGOUTS DU PARC NATIONAL DU MONT-RIDING (*suite*)

- B. Droits annuels de raccordement à un réseau de distribution d'eau — lots à occupation saisonnière*
14. Droit par raccordement..... 16,00 \$
- C. Droits annuels de cotisation spéciale pour les égouts — lots à occupation saisonnière*
15. Les droits annuels de cotisation spéciale pour le service d'égouts payables par les consommateurs munis de compteurs sont de 0,35 \$ le mètre cube d'eau consommée.
16. Les droits annuels de cotisation spéciale pour le service d'égouts payables par les consommateurs non munis de compteurs correspondent au produit de la multiplication du total des droits applicables prévus pour l'eau aux rubriques A et B de la présente annexe par 0,875.
- D. Droits annuels pour l'eau et les égouts — lots occupés à longueur d'année*
17. Les droits annuels pour l'eau et les égouts payables à l'égard d'un lot occupé à longueur d'année correspondent au produit de la multiplication du total des droits applicables prévus aux rubriques A, B et C de la présente annexe par 1,714.

ENTRÉE EN VIGUEUR

6. Le présent règlement entre en vigueur le 25 mars 1999.**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION**

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

En vertu de la *Loi sur les parcs nationaux*, Parcs Canada fournit un service d'eau et d'égout aux résidences et aux entreprises situées dans les parcs nationaux. Conformément au *Règlement sur les eaux et les égouts dans les parcs nationaux* pris en vertu de cette même loi, Parcs Canada impose des droits pour ce service.

Modifié en 1996, le Règlement définit des droits pour toutes les communautés situées dans des parcs nationaux, en vue de permettre le recouvrement d'une part équitable des coûts d'exploitation et d'immobilisation auprès des résidents et des entrepreneurs qui obtiennent des services d'eau et d'égout dans ces communautés.

Nous avons constaté, après un an d'application des barèmes, que nous devons modifier le Règlement et augmenter les droits exigés pour Lake Louise, dans le parc national Banff, afin d'en arriver à un recouvrement adéquat des coûts dans cette communauté.

Aussi, le conseil local de Waskesiu et l'administration du parc national Prince Albert ont constaté que la disposition spéciale prévue au paragraphe 16(3) du *Règlement sur les eaux et les égouts dans les parcs nationaux* ne permettent pas l'application du barème des droits le mieux adapté à la communauté de Waskesiu. Par conséquent, cette disposition sera enlevée du Règlement.

De plus, pour la communauté de Wasagaming, située dans le parc national du Mont-Riding, le barème des droits pour les

replaced with a new one which will more equitably distribute the costs for this service among all users. The new schedule will incorporate water meters rates for those lots equipped with meters and adjust rates for lots without meters.

Alternatives

Three options were considered: (1) the status quo; (2) a revised fee structure for Lake Louise based on a formula as is currently the case with other park communities; and (3) the above-mentioned amendments.

(1) The status quo was considered unacceptable, given Treasury Board's user-fee and cost-recovery policies that the taxpayers of Canada should not subsidize, through appropriations, the provision of services that do not benefit all citizens of Canada. All those who benefit directly from such services should pay the costs incurred for the provision of those services. By this means, a certain level of tax burden is lifted from the majority of Canadians.

(2) A revised water and sewer fee structure for Lake Louise based on a formula would allow the community to adjust charges as required. However, the development of this complex formula and the corresponding amendment package will take more time and will not solve the immediate need to attain better cost recovery. Future amendments will introduce a formula for calculating cost-recovery water meter rates.

(3) Based on the foregoing, it is considered that the best interim solution to the immediate cost recovery situation is, for Lake Louise, adjusting the existing water meter fees; and, for Wasagaming, replacing the water/sewer fee schedule. This will ensure that the cost recovery program for these two communities remains on track.

For Waskesiu, deleting subsection 16(3) from the *National Parks Water and Sewer Regulations* is the only way to achieve what all parties agree is needed.

Benefits and Costs

Lake Louise

All residents and businesses in Lake Louise are equipped with water meters. In 1996, the amendment to the water and sewer fees established a rate of \$0.82 per cubic metre for water consumed and sewage produced. For those areas of the community which only had sewer connections, a rate of \$0.60 per cubic metre was included in the regulatory fee structure. It was expected that these fees would recover all operating and capital costs, given the existing volumes of water being consumed and sewage treated at that time.

However, when these rates were established, it was not anticipated that the installation of water meters would cause consumption to drop significantly. As a result, the rates per cubic metre are insufficient to recover all costs of operating the system.

The projected shortfall was roughly \$34,000 for 1997-98. In order to reduce the shortfall and ensure complete cost recovery in the near future, it is necessary to increase the combined water and sewer charge from \$0.82 to \$1.06 and the sewer-only charge from \$0.60 to \$0.70. This combined charge is broken down as follows:

services d'eau et d'égout sera remplacé par un nouveau barème qui répartira les coûts de façon plus équitable entre les utilisateurs. Le nouveau barème inclura des taux par mètre cube d'eau consommée pour les lots qui sont munis d'un compteur d'eau et ajuste les taux pour les lots qui ne sont pas munis de compteur.

Autres mesures envisagées

Trois mesures ont été envisagées : (1) le statu quo, (2) un nouveau barème des droits pour Lake Louise déterminé d'après une formule, comme le font les autres communautés des parcs, et (3) les modifications susmentionnées.

(1) Le statu quo est jugé inacceptable, compte tenu de la politique du Conseil du Trésor sur les droits d'utilisation et le recouvrement des coûts. Cette dernière stipule que les contribuables du Canada n'ont pas à subventionner, par le biais des crédits, la fourniture de services à un groupe restreint. Tous ceux qui profitent directement d'un service doivent payer pour ce dernier. Ainsi, le fardeau fiscal est jusqu'à un certain point allégé pour la majorité des contribuables canadiens.

(2) Un barème revu des droits d'eau et d'égout pour Lake Louise, calculé d'après une formule, permettrait à la municipalité de faire des ajustements au besoin. La mise au point de cette formule complexe et des modifications correspondantes nécessiteront toutefois temps et efforts et n'aideront pas à résoudre les problèmes immédiats de recouvrement des coûts. Des modifications ultérieures introduiront une formule pour le calcul permettant de recouvrer les coûts selon les taux par mètre cube de consommation d'eau.

(3) Compte tenu de ce qui précède, nous jugeons que la meilleure solution provisoire au problème de recouvrement des coûts est, pour Lake Louise, l'ajustement des droits actuellement demandés; et, pour Wasagaming, le remplacement du barème des droits pour les services d'eau et d'égout. Ainsi le programme de recouvrement des coûts de ces deux communautés demeurera d'actualité.

Pour Waskesiu, l'abrogation du paragraphe 16(3) du *Règlement sur les eaux et les égouts dans les parcs nationaux* est la seule façon d'en arriver à appliquer les mesures jugées nécessaires par les parties.

Avantages et coûts

Lake Louise

Tous les bâtiments des résidents et des entrepreneurs de Lake Louise sont dotés de compteurs d'eau. En 1996, la modification des droits des services d'eau et d'égout a fixé le nouveau taux à 0,82 \$ le mètre cube d'eau potable consommée et d'eaux usées produites. Dans les secteurs de la communauté munis uniquement de branchements à l'égout, le taux a été fixé à 0,60 \$ le mètre cube. Ces droits devaient couvrir les coûts d'exploitation et d'immobilisation associés aux volumes d'eau potable consommée et d'eaux usées traitées à cette époque.

Cependant, au moment où les taux ont été établis, il n'avait pas été prévu que l'installation de compteurs d'eau entraînerait une baisse importante de la consommation. C'est pourquoi les taux au mètre cube ne suffisent pas à couvrir tous les coûts d'exploitation du réseau.

Le manque à gagner prévisible pour 1997-1998 était de l'ordre de 34 000 \$. Afin d'éviter un tel manque à gagner et de procéder au recouvrement complet des coûts dans les années à venir, les droits pour les services d'eau et d'égout devront passer de 0,82 \$ à 1,06 \$ le mètre cube et les droits pour les services d'égout

Per cubic metre of water consumed	\$0.36
Per cubic metre of sewer produced	\$0.70

The Lake Louise Utility Board is aware of and has endorsed the proposed change to the Regulations.

Waskesiu

In the 1996 amendments to the *National Parks Water and Sewer Regulations*, a new water and sewer fee calculation formula was established for the community of Waskesiu in Prince Albert National Park. In addition, a provision, subsection 16(3), was included, at the request of the residents of Waskesiu which was to ensure relative stability in water/sewer rates. However, since 1996, subsection 16(3) has never been applied. The provision was to allow for the fee charged to be the greater of either the amount calculated by means of the formula or the amount charged in a previous year. The provision has never been applied because the rates calculated each year using the formula have always been slightly higher than any previous year's rates. Therefore, both the Waskesiu Community Council and the administration of the park agree that the best course of action is to remove this provision from the Regulations.

Wasagaming

When water and sewer fees were increased in 1996 to achieve full-cost recovery, the Wasagaming Community Council chose a percentage increase to the then existing fees. This method was deemed to be the most even-handed at the time, while recognizing that there may have been some inequities in the fee schedule. Since then, the fees have been reviewed further and the schedule is being replaced to provide for more evenly distributed fees and to accommodate quantity charges based on metered consumption for lots where water meters have been installed.

The revised fee schedule will not generate new revenues. Gross water and sewer revenues will remain unchanged from 1996.

All of the above-mentioned changes are in keeping with Treasury Board policy on user fees and cost recovery.

Consultation

The Lake Louise Utility Board has participated in all discussions with respect to the installation of water meters and the calculation of water and sewer rates in the community. The Board meets on a monthly basis. In November 1996, an open house was held in Lake Louise to discuss community concerns regarding the billing structure implemented as a result of the installation of the new water meters. The open house was poorly attended, and the new bills did not generate controversy in Lake Louise. A letter will be sent to all ratepayers once the new rates are in place, advising them of the change to their bill, and inviting them to contact the Townsite Manager for more information.

The removal of the above-mentioned provision concerning Waskesiu has been discussed repeatedly and at length with the

seulement de 0,60 \$ à 0,70 \$ le mètre cube. Voici la ventilation des services mixtes :

par mètre cube d'eau potable consommée	0,36 \$
par mètre cube d'eaux usées produites	0,70 \$.

Les services publics de Lake Louise ont pris connaissance des changements proposés et les ont appuyés.

Waskesiu

Dans les modifications au *Règlement sur les eaux et les égouts dans les parcs nationaux*, une nouvelle formule a été introduite pour le calcul des droits exigés pour les services d'eau et d'égout pour la communauté de Waskesiu dans le parc national de Prince-Albert. De plus, une disposition, le paragraphe 16(3), fut ajouté à la demande des résidents de Waskesiu pour garantir des taux relativement stables. Cependant, depuis 1996, le paragraphe 16(3) n'a jamais été appliqué. Cette disposition visait à permettre que les droits chargés correspondent soit au montant calculé selon la nouvelle formule, soit au montant qui aurait été demandé en vertu du barème des droits d'une année précédente. Cette disposition ne fut jamais appliquée en raison du fait que les droits calculés chaque année en utilisant la formule ont toujours été légèrement plus élevés que les taux des années précédentes. Par conséquent, le conseil de la communauté de Waskesiu et l'administration du parc ont conclu que la meilleure solution était d'enlever cette disposition du règlement.

Wasagaming

Lorsque les droits liés aux services d'eau et d'égout ont été augmentés en 1996 pour en arriver à recouvrer entièrement les coûts liés à la prestation de ces services, le conseil de la communauté de Wasagaming avait opté pour un pourcentage d'augmentation selon les droits qui existaient à ce moment. Cette méthode s'était alors avérée la plus utile, quoique cela entraînait certaines irrégularités dans le barème des droits. Depuis lors, les droits ont fait l'objet d'autres révisions et le barème a été modifié pour mieux distribuer les droits et pour les adapter au système de tarification basé sur la consommation métrique pour les lots qui sont munis de compteur d'eau.

Le nouveau barème des droits ne générera pas de revenus additionnels. Les recettes brutes provenant des droits liés aux services d'eau et d'égout demeureront les mêmes qu'en 1996.

Toutes les modifications susmentionnées sont conformes aux politiques du Conseil du Trésor concernant les droits chargés aux utilisateurs et le recouvrement des coûts.

Consultations

Les services publics de Lake Louise ont participé à toutes les discussions portant sur l'installation des compteurs d'eau et le calcul des taux des services d'eau et d'égout de la municipalité. Les services publics se réunissent une fois par mois. En novembre 1996, une réunion ouverte à tous et portant sur les problèmes de la municipalité de Lake Louise touchant le barème de facturation mis en place suite à l'installation des compteurs d'eau n'a pas attiré beaucoup de participants. Les nouvelles factures n'ont pas été contestées. Une lettre sera expédiée à tous les contribuables lorsque les nouveaux taux entreront en vigueur pour leur expliquer les changements et les inviter à communiquer avec le gestionnaire de la municipalité pour obtenir plus de renseignements.

L'abrogation de la disposition précitée touchant Waskesiu a fait l'objet de discussions fréquentes et exhaustives avec le

Waskesiu Interim Community Council which represents residents and business operators of the community. The Council concurs with the actions being taken.

The further review of the Riding Mountain National Park water/sewer fee schedule was initially undertaken at the request of the Wasagaming Community Council, who represented the three main stakeholder groups of the community. Unfortunately, since early in the fee review and for reasons unrelated to that review, meetings of the Community Council were suspended so that community stakeholder groups could re-evaluate their participation on that council. As a result, Parks Canada consulted directly with the three stakeholder groups.

A private sector consultant was employed to develop the new up-to-date fee schedule using standard municipal practices. The results of the consultant's study were distributed to all major stakeholders. The Clear Lake Cottage Owner's Association and the Wasagaming Chamber of Commerce replied. The cottage owners had no substantive objections. The Chamber of Commerce raised several points about aspects of the study but made no comments about specific fees in the schedule.

The community stakeholder groups, while preferring not to pay fees at all, understand that the user pay principle is the fairest way to achieve equitable service cost recovery and to adhere to Treasury Board policy.

Compliance and Enforcement

Upon receipt of their water and sewer service bills, national park residents and business operators are given thirty days to pay the fees charged for the service. Where payment becomes overdue, a number of collection mechanisms are used such as written reminders and/or telephone contact. All efforts are made by Parks Canada to settle accounts amicably. Only in rare cases is it necessary to revert to court action or to the laying of charges under the *National Parks Act* for non-payment of outstanding accounts. The maximum fine under the *National Parks Act* for non-payment of fees is \$2,000.

Contact

Jocelyne Cossette
Project Manager, Regulatory Development
National Parks
Parks Canada
4th Floor, 25 Eddy Street
Hull, Quebec
K1A 0M5
Telephone: (819) 994-2698
FAX: (819) 994-5140

conseil local provisoire de Waskesiu. Ce conseil représente les résidents et les entrepreneurs de la communauté. Le conseil appuie les mesures prises.

La révision ultérieure du barème des droits liés aux services d'eau et d'égout dans le parc national du Mont-Riding avait été entreprise à la demande du conseil de la communauté de Wasagaming, qui représentait les trois principaux groupes d'intervenants de la communauté. Malheureusement, depuis le tout début de la révision des droits, et pour des raisons qui n'avaient aucun rapport avec celle-ci, des rencontres avec le conseil de la communauté ont dû être annulées afin de permettre à certains des groupes d'intervenants de réévaluer la pertinence de leur participation à ce conseil. Par conséquent, Parks Canada a donc dû poursuivre le processus en transigeant directement avec les trois principaux groupes d'intervenants.

Un consultant du secteur privé ayant de l'expertise dans ce domaine a été embauché pour établir le barème d'après des pratiques municipales normatives. Les résultats de l'étude du consultant ont été distribués aux principaux groupes d'intervenants. L'Association des propriétaires de chalets de Clear Lake et la Chambre de commerce de Wasagaming y ont fait suite. Les propriétaires de chalets n'ont exprimé aucune objection majeure. La Chambre de commerce a pour sa part soulevé plusieurs points concernant des aspects de l'étude, mais n'a exprimé aucun commentaire concernant des droits spécifiques du barème.

Les représentants des principaux groupes d'intervenants préféreraient ne pas avoir à payer aucun droit, mais ils comprennent que le principe de l'utilisateur-payeur est la façon la plus juste d'en arriver à un recouvrement équitable des coûts pour ces services et de se conformer à la politique du Conseil du Trésor.

Mécanismes d'observation et de mise en vigueur

À la réception des factures des services d'eau et d'égout, les résidents et les entrepreneurs des parcs nationaux auront trente jours pour payer les droits exigés pour ces services. Dans le cas des paiements en retard, divers mécanismes sont employés dont des rappels écrits et/ou des appels téléphoniques. Parks Canada fait tout ce qu'il est possible de faire pour obtenir l'acquiescement des factures à l'amiable. Dans de rares cas, il faut tenter des poursuites ou porter une accusation en vertu de la *Loi sur les parcs nationaux* pour non-paiement de comptes en souffrance. L'amende maximale prévue par la *Loi sur les parcs nationaux* pour défaut de paiement de droits s'élève à 2 000 \$.

Personne-ressource

Jocelyne Cossette
Gestionnaire de projet, Élaboration de la réglementation
Parcs nationaux
Parcs Canada
25, rue Eddy, 4^e étage
Hull (Québec)
K1A 0M5
Téléphone : (819) 994-2698
TÉLÉCOPIEUR : (819) 994-5140

Registration
SOR/99-150 25 March, 1999

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Exclusion Approval Order and Regulations on the Career Assignment Program

P.C. 1999-531 25 March, 1999

Whereas, pursuant to subsection 41(1) of the *Public Service Employment Act*, the Public Service Commission has decided that it is neither practicable nor in the best interests of the Public Service to apply certain provisions of that Act to certain persons and to certain positions within the Career Assignment Program and has, on February 25, 1999, excluded from the operation of section 10 and subsections 21(1) and (1.1), 29(3), 30(1) and (2) and 39(3) and (4) of that Act and from the operation of any regulations made under paragraph 35(2)(a) of that Act, certain persons who would otherwise have a right to appeal and certain Career Assignment Program Group (CA) positions;

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 *Regulations on the Career Assignment Program*;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council,
(a) on the recommendation of the Minister of Canadian Heritage, pursuant to subsection 41(1) of the *Public Service Employment Act*, hereby approves the exclusion made on February 25, 1999 by the Public Service Commission from the operation of section 10 and subsections 21(1) and (1.1), 29(3), 30(1) and (2) and 39(3) and (4) of that Act and from the operation of any regulations made under paragraph 35(2)(a) of that Act, of certain persons who would otherwise have the right to appeal and of certain Career Assignment Program Group (CA) positions; and

(b) on the recommendation of the Minister of Canadian Heritage and the Public Service Commission, pursuant to subsection 37(1) of the *Public Service Employment Act*, hereby makes the annexed *Regulations on the Career Assignment Program*.

REGULATIONS ON THE CAREER ASSIGNMENT PROGRAM

INTERPRETATION

1. The definitions in this section apply in these Regulations.
“Career Assignment Program” is a federal Public Service development program, the objective of which is to identify a representative group of individuals who have demonstrated executive potential and to accelerate their development and advancement. (*Programme cours et affectations de perfectionnement*)

Enregistrement
DORS/99-150 25 mars 1999

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Décret d'exemption et Règlement sur le Programme cours et affectations de perfectionnement

C.P. 1999-531 25 mars 1999

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 certaines dispositions de cette loi à certaines personnes et à certains postes dans le cadre du Programme cours et affectations de perfectionnement et a, le 25 février 1999, exempté de l'application de l'article 10 et des paragraphes 21(1) et (1.1), 29(3), 30(1) et (2), et 39(3) et (4) de cette loi, ainsi que de l'application des règlements pris en vertu de l'alinéa 35(2)a) de celle-ci, certaines personnes qui autrement auraient un droit d'appel et certains postes du groupe (CA) du Programme cours et affectations de perfectionnement dans le cadre du Programme cours et affectations de perfectionnement;

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 sur le Programme cours et affectations de perfectionnement*, ci-après,

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

a) sur recommandation de la ministre du Patrimoine canadien et en vertu du paragraphe 41(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, approuve l'exemption de l'application de l'article 10 et des paragraphes 21(1) et (1.1), 29(3), 30(1) et (2), et 39(3) et (4) de cette loi, ainsi que de l'application des règlements pris en vertu de l'alinéa 35(2)a) de celle-ci, accordée par la Commission de la fonction publique le 25 février 1999 à certaines personnes qui autrement auraient un droit d'appel et à certains postes du Programme cours et affectations de perfectionnement;

b) sur recommandation de la ministre du Patrimoine canadien 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 sur le Programme cours et affectations de perfectionnement*, ci-après.

RÈGLEMENT SUR LE PROGRAMME COURS ET AFFECTATIONS DE PERFECTIONNEMENT

DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.
« fonctionnaire » S'entend au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*. (*employee*)
« postes du groupe (CA) du Programme cours et affectations de perfectionnement » Postes occupés par des fonctionnaires participant au Programme cours et affectations de perfectionnement. (*Career Assignment Program Group positions (CA)*)

“Career Assignment Program Group positions (CA)” mean positions occupied by employees participating in the Career Assignment Program. (*postes du groupe (CA) du Programme cours et affectations de perfectionnement*)

“employee” has the same meaning as in subsection 2(1) of the *Public Service Employment Act*. (*fonctionnaire*)

APPLICATION

2. These Regulations apply to the persons and the positions to which the Order applies.

GENERAL

3. Subject to section 4, the deputy head of the relevant department or the person authorized by the deputy head may appoint an employee to a Career Assignment Program Group (CA) position at the level at which the employee is qualified, where the employee is already a participant of the Career Assignment Program on the effective date of the Order.

4. The qualifications identified for each level of the Career Assignment Program are to be assessed through the use of tools established by the Public Service Commission.

COMING INTO FORCE

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

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Order nor of the Regulations.)

Description

The Career Assignment Program (CAP) is a corporate development program aimed at persons below the executive level who demonstrate the potential to become executives. Its objective is to contribute to the creation of a high-quality, representative and bilingual feeder group for executive positions in the Public Service.

The program has been in operation for almost three decades and has made a significant contribution both from the perspective of individual career development and strengthening the Public Service. In early 1997, a major renewal initiative known as “La Relève” was launched in the Public Service. As a result of this initiative, entry level and development programs, including CAP, were examined and redesigned in order to revitalize them.

In the past, participants of the CAP program were identified on the basis of a recommendation by their department and were provided with a number of developmental assignments while on the program. Under the redesigned CAP, participating departments will run competitive processes on an annual basis to select participants for the program, resulting in appointments to departmental developmental positions created specifically for CAP. These competitive processes will involve the application of relative merit for appointment, the consideration of persons with

« Programme cours et affectations de perfectionnement » est un programme de perfectionnement de la fonction publique fédérale, visant à identifier un groupe représentatif de personnes qui ont démontré leur potentiel à devenir cadres de direction et à accélérer leur perfectionnement et leur avancement. (*Career Assignment Program*)

APPLICATION

2. Le présent règlement s’applique aux personnes et aux postes visés par le décret.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

3. Sous réserve de l’article 4, l’administrateur général du ministère intéressé ou la personne qu’il autorise à cette fin peut nommer un fonctionnaire à un poste du groupe (CA) du Programme cours et affectations de perfectionnement au niveau auquel il le juge qualifié, dans le cas où ce dernier est déjà participant du Programme cours et affectations de perfectionnement à la date d’entrée en vigueur du décret.

4. Les qualités requises pour chaque niveau du Programme cours et affectations de perfectionnement doivent être évaluées à l’aide d’outils établis par la Commission de la fonction publique.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

(Ce résumé ne fait pas partie du décret ni du règlement.)

Description

Le Programme cours et affectations de perfectionnement (CAP) est un programme de perfectionnement général à l’intention des personnes qui occupent un poste de niveau inférieur à celui de cadre de direction et qui montrent les aptitudes leur permettant d’accéder éventuellement à des postes de ce niveau. Il vise à créer un groupe de relève constitué de personnes talentueuses, représentatives de la population canadienne et bilingues, susceptibles d’occuper un poste de cadre de direction au sein de la fonction publique.

En vigueur depuis près de trois décennies, ce programme s’est distingué par son importante contribution, à la fois au regard des possibilités de perfectionnement professionnel des personnes et du renforcement de la fonction publique. Au début de l’année 1997, une initiative de renouvellement d’importance a été lancée au sein de la fonction publique : *La Relève*. Dans la foulée de cette initiative, les programmes visant le niveau d’entrée et le perfectionnement, y compris le programme CAP, ont fait l’objet d’un examen et d’une révision dans le but de les revitaliser.

Par le passé, les participants au programme CAP étaient recommandés par leur ministère respectif et un certain nombre d’affectations de perfectionnement leur étaient offertes dans le cadre de leur participation au programme. Selon le programme révisé, les ministères participants tiendront chaque année un concours visant à sélectionner les participants au programme, processus qui donnera lieu à des nominations à des postes de perfectionnement au ministère, postes créés spécifiquement aux fins du CAP. Ces processus devront respecter les éléments suivants :

priority entitlements, and appeal rights. For purposes of the new program, a two-level classification system has been developed by the Treasury Board.

Prior to the competitive processes being undertaken, however, it is necessary to effect the transition of present CAP participants to the redesigned program. Although these participants were rigorously assessed for placement into the program, this process did not result in an actual appointment. Participants retained their existing position and level. This Order is required as a one-time transitional measure that will apply only to those participants presently on CAP who qualify for appointment to the new program. Although the Order excludes the appointments from certain provisions of the *Public Service Employment Act* concerning merit, these participants will nevertheless be subject to an assessment to determine whether they are qualified and the level of their appointment.

Alternatives

This Order and the pertaining Regulations are the only viable mechanisms that will allow for the transition of current CAP participants to the redesigned program without jeopardizing their continued employment in the Public Service or creating undue delays to the process of transition and the subsequent competitive processes.

Benefits and Costs

The purpose of this Order and Regulations is to facilitate reaching the objective of the Career Assignment Program which is renewal of the managerial and leadership cadre in order to better serve Canadians and achieve government objectives. The absence of this Order and Regulations could jeopardize the implementation of the redesigned program. There are no additional costs involved.

Consultation

Unions and departments were consulted by the Treasury Board Secretariat, with input from the Public Service Commission, on the overall changes proposed for the CAP program, including the transition of current participants to the new program. No comments were received from unions.

Compliance and Enforcement

Through its Resourcing and Learning Branch and Policy, Research and Communications Branch, the Public Service Commission monitors and audits the staffing practices followed by departments.

Contact

Laurette Stanton
Policy Advisor
Resourcing Policy and Legislation Directorate
Public Service Commission
Tel.: (613) 992-9771

application du mérite relatif aux fins de nomination, prise en considération des bénéficiaires d'un droit de nomination en priorité et émission de droits d'appel. Aux fins du programme révisé, le Conseil du Trésor a élaboré un système de classification à deux niveaux.

Toutefois, avant d'entreprendre ces processus de sélection, il est nécessaire de procéder à la transition des participants actuels au programme révisé. Même si ces personnes ont fait l'objet d'une évaluation rigoureuse en vue d'un placement dans le cadre du programme, cette démarche n'a donné lieu à aucune nomination : ces participants ont conservé leur poste et niveau. Le présent décret est nécessaire à titre de mesure de transition ponctuelle qui s'applique uniquement aux personnes participant actuellement au programme CAP qui se qualifient pour une nomination dans le cadre du programme révisé. Même si le décret soustrait les nominations à l'application de certaines dispositions de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique* concernant le mérite, ces participants devront néanmoins être évalués afin de déterminer s'ils possèdent les qualités requises ainsi que le niveau de leur nomination.

Solutions envisagées

Ce présent décret et le règlement afférent sont les seuls mécanismes viables qui permettent la transition des participants actuels du programme CAP au programme CAP révisé sans compromettre leur emploi continu au sein de la fonction publique ou retarder indûment à la fois le processus de transition et les concours subséquents.

Avantages et coûts

Le présent décret et le règlement visent à faciliter l'atteinte de l'objectif du Programme CAP qui est le renouvellement du cadre de gestion et de leadership de façon à mieux servir la population canadienne et à atteindre les objectifs du gouvernement. En fait, l'absence de ce décret et de ce règlement pourrait compromettre la mise en oeuvre du programme révisé. Ces mécanismes n'entraînent aucun coût additionnel.

Consultations

Le Secrétariat du Conseil du Trésor, de concert avec la Commission de la fonction publique, a consulté les syndicats et les ministères au sujet des changements globaux proposés au regard du programme CAP, y compris la transition des participants actuels au nouveau programme. Aucun commentaire n'a été formulé par les syndicats.

Respect et exécution

Par l'entremise de sa Direction générale des programmes de renouvellement du personnel et de l'apprentissage, ainsi que de sa Direction générale des politiques, de la recherche et des communications, la Commission de la fonction publique surveille et vérifie les pratiques de dotation suivies par les ministères.

Personne-ressource

Laurette Stanton
Conseillère en politiques
Direction de la législation et des politiques de renouvellement du personnel
Commission de la fonction publique
Téléphone : (613) 992-9771

Registration
SOR/99-151 25 March, 1999

CANADA LABOUR CODE

Regulations Amending the Canada Occupational Safety and Health Regulations

P.C. 1999-532 25 March, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Labour, pursuant to sections 125^a, 126^b and 157^c of the *Canada Labour Code*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canada Occupational Safety and Health Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE CANADA OCCUPATIONAL SAFETY AND HEALTH REGULATIONS

AMENDMENT

1. Subsection 12.7(1)¹ of the *Canada Occupational Safety and Health Regulations*² is replaced by the following:

12.7 (1) Where there is a hazard of an airborne hazardous substance or an oxygen deficient atmosphere in a work place, the employer shall provide a respiratory protective device that is listed in the *NIOSH Certified Equipment List* published on February 13, 1998 by the National Institute for Occupational Safety and Health, as amended from time to time, and that protects against the hazardous substance or oxygen deficiency, as the case may be.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The amendment to Part XII (Safety Materials, Equipment, Devices and Clothing) of the *Canada Occupational Safety and Health Regulations* (the COSH Regulations) is made pursuant to the *Canada Labour Code*, Part II, the purpose of which is to prevent accidents and injury arising out of, linked with, or occurring in the course of employment.

The current internationally recognized standard for acceptability of respiratory protective devices is certification by the National Institute for Occupational Safety and Health (NIOSH). NIOSH is a part of the Centers for Disease Control and Prevention within the U.S. Public Health Service.

^a S.C. 1993, c. 42, s. 4

^b S.C. 1993, c. 42, s. 6

^c S.C. 1994, c. 41, par. 37(1)(p)

¹ SOR/88-68

² SOR/86-304; SOR/94-263

Enregistrement
DORS/99-151 25 mars 1999

CODE CANADIEN DU TRAVAIL

Règlement modifiant le Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail

C.P. 1999-532 25 mars 1999

Sur recommandation du ministre du Travail et en vertu des articles 125^a, 126^b et 157^c du *Code canadien du travail*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT CANADIEN SUR LA SÉCURITÉ ET LA SANTÉ AU TRAVAIL

MODIFICATION

1. Le paragraphe 12.7(1)¹ du *Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail*² est remplacé par ce qui suit :

12.7 (1) Lorsqu'il y a risque de présence, dans le lieu de travail, d'air contenant des substances hasardeuses ou d'air à faible teneur en oxygène, l'employeur doit fournir un dispositif de protection des voies respiratoires qui figure dans la liste intitulée *NIOSH Certified Equipment List*, publiée le 13 février 1998 par le National Institute for Occupational Safety and Health, compte tenu de ses modifications successives, et qui protège les voies respiratoires contre ces substances hasardeuses ou le manque d'oxygène, selon le cas.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

La modification touchant la partie XII (Matériel, équipement, dispositifs, vêtements de sécurité) du *Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail* est apportée en vertu de la partie II du *Code canadien du travail*, qui a pour objet de prévenir les maladies et les accidents liés à l'occupation d'un emploi.

Les normes reconnues à l'échelle internationale en ce qui concerne les dispositifs de protection des voies respiratoires sont celles du National Institute for Occupational Safety and Health (NIOSH). Ce dernier fait partie des *Centres for Disease Control and Prevention* du *Public Health Service* des États-Unis.

^a L.C. 1993, ch. 42, art. 4

^b L.C. 1993, ch. 42, art. 6

^c L.C. 1994, ch. 41, al. 37(1)(p)

¹ DORS/88-68

² DORS/86-304; DORS/94-263

The new NIOSH list of certified equipment, dated February 13, 1998, was established using new performance-based testing methods, which certifies respirators based on their ability to filter out toxic substances. The new testing method reflects technical advances in respiratory protection technology which have resulted in a more effective evaluation of respirators.

The changes replace 60 year old procedures with contemporary technology for air purifying respirators. The effect is that many of the particulate arresting respirators listed in the publication currently cited in subsection 12.7(1) of the Regulations will not be available in the marketplace.

Alternatives

There is no practical alternative since this is the only internationally recognized standard for acceptability of respiratory protective devices.

Benefits and Costs

The new list gives most users a wider choice of equipment. In some cases, the user can now select respirators which are more suited to the application rather than those which may be more technically sophisticated than required.

Consultation

The nature of this amendment, in that its impact is negligible and the underlying policies of the regulation have not been affected in any way, makes extensive consultation unnecessary. The Regulatory Review Committee advises the Labour Branch officials of Human Resources Development Canada on the development of Occupational Safety and Health Regulations. The employee and employer spokespersons for this Committee were consulted and have no objection to the proposed amendment.

Compliance and Enforcement

The principal objective of the Compliance Policy for Part II of the *Canada Labour Code* is to encourage fairer, more effective and less costly compliance activities. The objectives, techniques of compliance and procedures and processes used to these ends are detailed in the *Canada Labour Code*, Part II, Compliance Policy issued in 1994.

The Policy is also designed to deal effectively with non-compliance. Where non-compliance is detected, an opportunity is provided for correction suited to the situation by securing an "assurance of voluntary compliance" or issuing a "direction". If non-compliance persists, further action, up to and including prosecution, is initiated.

Contact

Rick Seaman
Program Consultant
Human Resources Development Canada
Labour Branch
165 Hôtel-de-Ville
Phase II, 10th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0J2
Tel.: (819) 953-0229
FAX: (819) 953-4830
Internet address: rick.seaman@hrdc-drhc.gc.ca

La nouvelle liste de dispositifs homologués du NIOSH, datée du 13 février 1998, a été établie en fonction de nouvelles méthodes d'essai de performance, à partir desquelles on évalue la capacité de filtration des substances toxiques des respirateurs. Ces méthodes tiennent compte de l'évolution des techniques de protection des voies respiratoires, et permettent une meilleure évaluation des respirateurs.

Ainsi, on a remplacé des procédés vieux de 60 ans par les techniques modernes d'épuration d'air. C'est donc dire que bon nombre des respirateurs à filtre à particules qui figurent dans la liste mentionnée à l'heure actuelle au paragraphe 12.7(1) du Règlement ne seront plus offerts sur le marché.

Solutions envisagées

Il n'y a pas vraiment d'autres possibilités, puisqu'il s'agit de la seule norme reconnue à l'échelle internationale pour les dispositifs de protection des voies respiratoires.

Avantages et coûts

La nouvelle liste offre un plus grand choix d'appareils dans la plupart des cas. Dans certains cas, l'utilisateur pourra désormais opter pour un appareil convenant mieux à ses besoins, plutôt que d'avoir à choisir un appareil plus perfectionné que nécessaire.

Consultations

La nature de cette modification, c'est-à-dire le fait que son retentissement soit négligeable et que les intentions fondamentales du Règlement ne soient touchées d'aucune façon rend la consultation approfondie inutile. Le Comité d'examen de la réglementation avise les responsables, à la Direction générale du travail de Développement des ressources humaines Canada, du développement des règlements de la sécurité et de la santé au travail. Les porte-parole des employé(e)s et des employeurs du Comité d'examen de la réglementation ont été consultés et n'ont aucune objection au Règlement proposé.

Respect et exécution

La politique de conformité relative à la partie II du *Code canadien du travail* vise avant tout à rendre les activités d'application de la loi plus équitables et efficaces, et à réduire les coûts à ce chapitre. Les objectifs fixés, les techniques à utiliser et les procédures établies à cet égard sont précisés dans la politique, publiée en 1994 sous le titre « *Code canadien du travail – Partie II – Politique de conformité* ».

La politique vise également à permettre le traitement efficace des cas où il y a non-conformité. Quand de tels cas sont relevés, la situation peut être rectifiée au moyen d'une « promesse de conformité volontaire » ou d'une « instruction », selon les circonstances. Si le problème persiste, d'autres mesures peuvent être prises, pouvant aller jusqu'à des poursuites.

Personne-ressource

Rick Seaman
Consultant de programme
Développement des ressources humaines Canada
Direction générale du Travail
165, rue Hôtel-de-Ville
Phase II, 10^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0J2
Tél. : (819) 953-0229
TÉLÉCOPIEUR : (819) 953-4830
Adresse Internet : rick.seaman@hrdc-drhc.gc.ca

Registration
SOR/99-152 25 March, 1999

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Order Amending Schedule I.1 of the Act

P.C. 1999-533 25 March, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsection 3(1.1)^a of the *Financial Administration Act*, hereby amends Schedule I.1 to that Act by striking out the reference to the Minister of Human Resources Development in column II of that Schedule opposite the name of the Canada Industrial Relations Board in column I of that Schedule and by substituting for that reference a reference to the Minister of Labour in column II of that Schedule opposite that name.

Enregistrement
DORS/99-152 25 mars 1999

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret modifiant l'annexe I.1 de la Loi

C.P. 1999-533 25 mars 1999

Sur recommandation du premier ministre et en vertu du paragraphe 3(1.1)^a 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 II, la mention « Le ministre du Développement des ressources humaines » figurant en regard de la mention « Conseil canadien des relations industrielles » de la colonne I par la mention « Le ministre du Travail ».

^a S.C. 1992, c. 1, s. 70(2)

^a L.C. 1992, ch. 1, par. 70(2)

Registration
SOR/99-153 25 March, 1999

PILOTAGE ACT

Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations

P.C. 1999-535 25 March, 1999

Whereas the Atlantic Pilotage Authority, pursuant to subsection 20(3) of the *Pilotage Act*, published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 28, 1998, a copy of the proposed *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations*, substantially in the form annexed hereto;

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

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 20(1) of the *Pilotage Act*, hereby approves the annexed *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations*, made on January 26, 1999, by the Atlantic Pilotage Authority.

REGULATIONS AMENDING THE ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) Subparagraph 4(1)(b)(i) of the *Atlantic Pilotage Authority Regulations*¹ is replaced by the following:

(i) pleasure yachts of less than 500 gross registered tons, and

(2) Subsection 4(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) Notwithstanding paragraph (1)(a), Canadian registered pleasure yachts of more than 500 gross registered tons are subject to compulsory pilotage within the areas referred to in section 3.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The Atlantic Pilotage Authority (APA) is responsible for administering, in the interests of safety, an efficient pilotage service

¹ C.R.C., c. 1264

Enregistrement
DORS/99-153 25 mars 1999

LOI SUR LE PILOTAGE

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

C.P. 1999-535 25 mars 1999

Attendu que, conformément au paragraphe 20(3) de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a fait publier dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 28 novembre 1998, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique*, 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 du ministre des Transports conformément au paragraphe 21(1) de cette loi,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 20(1) 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 26 janvier 1999, ci-après.

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

MODIFICATIONS

1. (1) Le sous-alinéa 4(1)(b)(i) du *Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique*¹ est remplacé par ce qui suit :

(i) les yachts de plaisance ayant une jauge brute au registre de moins de 500 tonnes, et

(2) Le paragraphe 4(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Nonobstant l'alinéa (1)(a), les yachts de plaisance immatriculés au Canada et ayant une jauge brute au registre de plus de 500 tonnes sont assujettis au pilotage obligatoire dans les zones visées à l'article 3.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) veille à l'administration, pour les fins de sécurité, d'un service de

¹ C.R.C., ch. 1264

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.

In accordance with paragraph 20(1)(b) of the *Pilotage Act*, an Authority may, with the approval of the Governor in Council, make regulations prescribing the ships or classes of ships that are subject to compulsory pilotage.

Subparagraph 4(1)(b)(i) of the *Atlantic Pilotage Authority Regulations* states that pleasure yachts not registered in Canada of less than 200 gross registered tons are not subject to compulsory pilotage. Thus non-Canadian pleasure yachts of 200 gross registered tons or more are subject to compulsory pilotage. Subsection 4(2) stipulates that Canadian pleasure yachts of more than 200 gross registered tons are subject to compulsory pilotage.

A recent review of these categories of yachts revealed that they were well found craft, highly manoeuvrable, fitted with modern navigation and collision avoidance equipment and manned by competent persons. As a result of this review, the Authority considers that it is both safe and feasible to relax the requirement for compulsory pilotage for pleasure yachts of 500 gross registered tons or less.

Alternatives

A retention of the status quo was considered and rejected based on the recommendations of the recent review. Changes to ships or classes of ships that are subject to compulsory pilotage can only be accomplished by way of an amendment to the Regulations, in accordance with subsection 20(3) of the *Pilotage Act*.

Benefits and Costs

The Atlantic provinces have become a popular cruising area for the class of yachts covered by this Regulation. Relaxation of the compulsory pilotage limit to 500 gross registered tons will reduce the costs associated with cruising in the area. This initiative should entice more yachts to these waters which in turn will benefit tourism and businesses involved in providing ships' stores, fuel and repairs.

The APA considers that the amendment will account for a small reduction in revenue, however, when spread over the various pilotage areas within the region, it is anticipated that it will have an insignificant impact upon profitability.

Consultation

Since this amendment is a relaxation in the requirement for compulsory pilotage, consultation with users was considered to be unnecessary.

pilotage efficient dans les eaux canadiennes dans les provinces de l'Atlantique et dans les eaux avoisinantes, y compris dans les eaux de la baie des Chaleurs dans la province de Québec, au sud du Cap d'Espoir à la latitude 48 degrés 25 minutes 8 secondes Nord, et à la longitude 64 degrés 19 minutes 6 secondes Ouest.

Conformément à l'alinéa 20(1)b) de la *Loi sur le pilotage*, une Administration, peut, sous réserve de l'approbation du Gouverneur en conseil, prendre un règlement prescrivant quels navires ou classes de navires sont assujettis au pilotage obligatoire.

Le sous-alinéa 4(1)b)(i) du *Règlement sur l'Administration de pilotage de l'Atlantique* indique que les yachts de plaisance ayant une jauge brute au registre de moins de 200 tonnes et non immatriculés au Canada ne sont pas assujettis au pilotage obligatoire. Par conséquent, les yachts de plaisance non immatriculés au Canada ayant une jauge brute au registre de 200 tonnes ou plus sont assujettis au pilotage obligatoire. En vertu du paragraphe 4(2), les yachts de plaisance canadiens ayant une jauge brute au registre de plus de 200 tonnes au registre sont assujettis au pilotage obligatoire.

Un examen de ces catégories de yachts effectué récemment a révélé que les embarcations de ce type sont généralement en bon état, qu'elles sont très manoeuvrables, qu'elles sont dotées de matériel de navigation moderne et de dispositifs anticollision et que les personnes qui en constituent l'équipage sont des personnes compétentes. À la suite de cet examen, l'Administration a jugé qu'il est possible, sans compromettre la sécurité, d'assouplir la prescription relative au pilotage obligatoire s'appliquant aux yachts de plaisance d'une jauge brute au registre de 500 tonnes ou moins.

Solutions de rechange

Le maintien du statu quo a été envisagé et rejeté à la lumière des recommandations issues de l'examen effectué récemment. Les changements concernant les navires ou classes de navires assujettis au pilotage obligatoire peuvent être apportés seulement par une modification au Règlement, conformément au paragraphe 20(3) de la *Loi sur le pilotage*.

Avantages et coûts

Les provinces de l'Atlantique sont devenues un endroit recherché par les yachts des classes visées par le Règlement précité. L'assouplissement de la réglementation, en vertu duquel on portera à 500 tonnes la jauge brute au registre constituant la limite pour les fins de la prescription de pilotage obligatoire, permettra de réduire les coûts associés aux croisières dans cette région. Cette mesure devrait contribuer à accroître le nombre de yachts navigant dans ces eaux, ce qui devrait être avantageux pour l'industrie touristique et les entreprises associées aux approvisionnements de même qu'au ravitaillement en carburant et aux réparations des navires.

L'Administration de pilotage de l'Atlantique considère que la modification au règlement entraînera une légère diminution des recettes, cependant étant donné que cet effet sera réparti sur les divers secteurs de pilotage dans la région, on estime que cette mesure aura une incidence importante sur la rentabilité.

Consultations

Puisque la modification sera un assouplissement de la prescription relative au pilotage obligatoire, on a jugé qu'il n'était pas nécessaire de consulter les utilisateurs.

These Regulations were republished in the *Canada Gazette*, Part I on November 28, 1998 and no comments were received.

Compliance and Enforcement

Sections 25, 47 and 48 of the *Pilotage Act* provide the necessary compliance and enforcement mechanisms with respect to the regulatory requirements for all vessels proceeding through a compulsory pilotage area.

Contact

Captain R.A. McGuinness
Chairman
Atlantic Pilotage Authority
Purdy's Wharf
Tower 1, Suite 1402
1959 Upper Water Street
Halifax, Nova Scotia
B3J 3N2
Telephone: (902) 426-2550
FAX: (902) 426-4004

Ce règlement a fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 28 novembre 1998, et aucune observation n'a été reçue.

Mécanismes de conformité et d'application

Les articles 25, 47 et 48 de la *Loi sur le pilotage* fournissent les mécanismes de conformité et d'application nécessaires relativement aux prescriptions réglementaires s'appliquant aux navires faisant route dans un secteur où le pilotage est obligatoire.

Personne-ressource

Capitaine R.A. McGuinness
Président
Administration de pilotage de l'Atlantique
Purdy's Wharf
Tour 1, Suite 1402
1959, rue Upper Water
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3J 3N2
Téléphone : (902) 426-2550
TÉLÉCOPIEUR : (902) 426-4004

Registration
SOR/99-154 25 March, 1999

PILOTAGE ACT

Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996

P.C. 1999-536 25 March, 1999

Whereas the Atlantic Pilotage Authority, pursuant to subsection 34(1)^a of the *Pilotage Act*, published in the *Canada Gazette*, Part I, on December 5, 1998, a copy of the proposed *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*, substantially in the form annexed hereto;

And whereas more than 30 days have expired after the date of publication and no notices of objection to the proposed Regulations were filed with the Canadian Transportation Agency pursuant to subsection 34(2)^b of that Act;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 33^c of the *Pilotage Act*, hereby approves the annexed *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*, made on January 25, 1999, by the Atlantic Pilotage Authority.

REGULATION AMENDING THE ATLANTIC PILOTAGE TARIFF REGULATIONS, 1996

AMENDMENTS

1. The portion of item 2 of Schedule 2 to the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*¹ in columns 3² and 4² is replaced by the following:

	Column 3	Column 4
Item	Unit Charge (\$)	Basic Charge (\$)
2.	4.49	542.00

2. The portion of items 9 to 12 of Schedule 2 to the *Regulations in columns 3² and 4²* is replaced by the following:

	Column 3	Column 4
Item	Unit Charge (\$)	Basic Charge (\$)
9.	3.37	445.00
10.	2.97	498.00
11.	2.11	356.00
12.	2.11	356.00

Enregistrement
DORS/99-154 25 mars 1999

LOI SUR LE PILOTAGE

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

C.P. 1999-536 25 mars 1999

Attendu que, conformément au paragraphe 34(1)^a de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a fait publier dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 5 décembre 1998, 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)^b de cette loi,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 33^c 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 par l'Administration de pilotage de l'Atlantique le 25 janvier 1999, ci-après.

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

MODIFICATIONS

1. Les colonnes 3¹ et 4¹ de l'article 2 de l'annexe 2 du *Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996*² sont remplacées par ce qui suit :

	Colonne 3	Colonne 4
Article	Droit unitaire (\$)	Droit forfaitaire (\$)
2.	4,49	542,00

2. Les colonnes 3¹ et 4¹ des articles 9 à 12 de l'annexe 2 du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

	Colonne 3	Colonne 4
Article	Droit unitaire (\$)	Droit forfaitaire (\$)
9.	3,37	445,00
10.	2,97	498,00
11.	2,11	356,00
12.	2,11	356,00

^a S.C. 1998, c. 10, s. 150

^b S.C. 1996, c. 10, s. 251(2)

^c S.C. 1998, c. 10, s. 149

¹ SOR/95-586

² SOR/98-327

^a L.C. 1998, ch. 10, art. 150

^b L.C. 1996, ch. 10, par. 251(2)

^c L.C. 1998, ch. 10, art. 149

¹ DORS/98-327

² DORS/95-586

3. The portion of item 1 of Schedule 3 to the Regulations in columns 4³ and 5³ is replaced by the following:

	Column 4	Column 5
Item	Unit Charge (\$)	Basic Charge (\$)
1.	4.22	712.00

3. Les colonnes 4³ et 5³ de l'article 1 de l'annexe 3 du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

	Colonne 4	Colonne 5
Article	Droit unitaire (\$)	Droit forfaitaire (\$)
1.	4,22	712,00

4. The portion of item 2 of Schedule 4 to the Regulations in column 2² is replaced by the following:

	Column 2
Item	Flat Charge (\$)
2.	447.00

4. La colonne 2¹ de l'article 2 de l'annexe 4 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

	Colonne 2
Article	Droit fixe (\$)
2.	447,00

5. The portion of items 9 to 12 of Schedule 4 to the Regulations in columns 2 to 7² is replaced by the following:

	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7
Item	Flat Charge (\$)	Minimum Charge (\$)	Unit Charge, No Pilot Boat Used (\$)	Basic Charge, No Pilot Boat Used (\$)	Unit Charge, Pilot Boat Used (\$)	Basic Charge, Pilot Boat Used (\$)
9.	471.00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
10.	n/a	498.00	2.38	398.00	2.67	448.00
11.	n/a	384.00	1.58	267.00	1.79	303.00
12.	n/a	384.00	1.58	267.00	1.79	303.00

5. Les colonnes 2 à 7¹ des articles 9 à 12 de l'annexe 4 du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
Article	Droit fixe (\$)	Droit minimum (\$)	Droit unitaire sans bateau-pilote (\$)	Droit forfaitaire sans bateau-pilote (\$)	Droit unitaire avec bateau-pilote (\$)	Droit forfaitaire avec bateau-pilote (\$)
9.	471,00	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
10.	S/O	498,00	2,38	398,00	2,67	448,00
11.	S/O	384,00	1,58	267,00	1,79	303,00
12.	S/O	384,00	1,58	267,00	1,79	303,00

6. Schedules 5² and 6² to the Regulations are replaced by the following:

SCHEDULE 5
(Section 8)

SAINT JOHN COMPULSORY PILOTAGE AREA — TRIPS AND MOVAGES

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6
Item	Trip or Movage	Flat Charge (\$)	Supplementary Charge (\$)	Minimum Charge (\$)	Unit Charge (\$)	Basic Charge (\$)
1.	subject to item 2, a one-way trip, including a trip to or from the Monobuoy	n/a	0.00	370.00	2.23	322.00
2.	one-way trip to or from an anchorage area	n/a	0.00	370.00	0.67	97.00
3.	trip through	650.00	0.00	n/a	n/a	n/a
4.	movage from an anchorage area to the Monobuoy	n/a	0.00	340.00	1.67	242.00
5.	movage from an anchorage area to a wharf or from a wharf to an anchorage area	n/a	0.00	340.00	1.78	258.00
6.	movage from a wharf to another wharf within Saint John Harbour	n/a	0.00	340.00	1.34	193.00
7.	movage from one anchorage area to another anchorage area	n/a	0.00	340.00	0.89	129.00

³ SOR/98-460

³ DORS/98-460

SCHEDULE 6
(Sections 9 and 10)

PORT AND HARBOUR AREAS — ONE-WAY TRIPS AND MOVAGES

Item	Column 1 Port or Harbour Area	Column 2 Minimum Charge, One-way Trip (\$)	Column 3 Unit Charge, One-way Trip (\$)	Column 4 Movage Charge (\$)
1.	Bathurst, N.B.	287.00	2.88	233.00
2.	Caraquet, N.B.	287.00	2.88	233.00
3.	Belledune, N.B.	469.00	4.02	291.00
4.	Georgetown, P.E.I.	287.00	2.88	233.00
5.	Pictou, N.S.	287.00	2.88	233.00
6.	Souris, P.E.I.	287.00	2.88	233.00
7.	Summerside, P.E.I.	287.00	2.88	233.00
8.	Chandler, Que.	467.00	4.02	233.00
9.	Any other port or harbour area	302.00	3.26	244.00

6. Les annexes 5¹ et 6¹ du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

ANNEXE 5
(article 8)

ZONE DE PILOTAGE OBLIGATOIRE DE SAINT JOHN — VOYAGES ET DÉPLACEMENTS

Article	Colonne 1 Voyage ou déplacement	Colonne 2 Droit fixe (\$)	Colonne 3 Droit supplémentaire (\$)	Colonne 4 Droit minimum (\$)	Colonne 5 Droit unitaire (\$)	Colonne 6 Droit forfaitaire (\$)
1.	Sous réserve de l'article 2 de la présente annexe, voyage simple, y compris un voyage simple à destination ou en partance de la bouée Monobuoy	S/O	0,00	370,00	2,23	322,00
2.	Voyage simple à destination ou en partance d'une zone de mouillage	S/O	0,00	370,00	0,67	97,00
3.	Voyage via la zone de pilotage obligatoire	650,00	0,00	S/O	S/O	S/O
4.	Déplacement à partir d'une zone de mouillage jusqu'à la bouée Monobuoy	S/O	0,00	340,00	1,67	242,00
5.	Déplacement à partir d'une zone de mouillage jusqu'à un quai ou à partir d'un quai jusqu'à une zone de mouillage	S/O	0,00	340,00	1,78	258,00
6.	Déplacement d'un quai à un autre dans les limites du port de Saint John	S/O	0,00	340,00	1,34	193,00
7.	Déplacement d'une zone de mouillage à une autre	S/O	0,00	340,00	0,89	129,00

ANNEXE 6
(articles 9 et 10)

ZONES D'UN PORT OU D'UN HAVRE — VOYAGES SIMPLES ET DÉPLACEMENTS

Article	Colonne 1 Zone d'un port ou d'un havre	Colonne 2 Droit minimum, voyage simple (\$)	Colonne 3 Droit unitaire, voyage simple (\$)	Colonne 4 Droit pour un déplacement (\$)
1.	Bathurst (N.-B.)	287,00	2,88	233,00
2.	Caraquet (N.-B.)	287,00	2,88	233,00
3.	Belledune (N.-B.)	469,00	4,02	291,00
4.	Georgetown (Î.-P.-É.)	287,00	2,88	233,00
5.	Pictou (N.-É.)	287,00	2,88	233,00
6.	Souris (Î.-P.-É.)	287,00	2,88	233,00
7.	Summerside (Î.-P.-É.)	287,00	2,88	233,00
8.	Chandler (Qc)	467,00	4,02	233,00
9.	Toute autre zone d'un port ou d'un havre	302,00	3,26	244,00

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

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

The Atlantic Pilotage Authority is responsible for administering, in the interests of safety, an efficient pilotage service within the Canadian waters in and around the Atlantic provinces. In addition, the Authority prescribes tariffs of pilotage charges that are fair and reasonable and consistent with providing revenues sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis. The Authority is consequently amending tariff charges for some compulsory pilotage areas and non-compulsory pilotage areas.

For compulsory pilotage areas, the amendments constitute an adjustment or re-alignment of rates. The tariff charges reflect increases in areas that are losing money or have a marginal profit margin and a tariff decrease in an area that exceeds the established rate of return. Most areas will have no rate adjustment.

The amendment for non-compulsory pilotage areas, as described in Schedule 1 of these Regulations, specifically pertains to the charges contained in Schedule 6 and the increase is 5.5%. The Regulatory Impact Analysis Statements, published in the *Canada Gazette*, Parts I and II on October 18, 1997 and June 24, 1998 respectively, identified a proposed increase of 2.5% for the charges described in Schedule 6. Unfortunately, this increase was inadvertently omitted from the tariff charges tabulated in this Schedule and consequently the increase was not enacted. Due to this oversight, the last increase affecting these non-compulsory pilotage areas was January 21, 1995. This current proposal of a 5.5% increase in the pilotage charges for non-compulsory areas reflects the rate of inflation since 1995 and will assist the Authority in maintaining its fiscal independence.

Alternatives

The Authority is required to provide a safe and efficient pilotage service to ensure safe navigation and protection of the marine environment. Costs have been reduced where feasible and kept to the minimum consistent with maintaining a safe and effective service. Further reductions in operating costs are not an alternative since this would reduce the quality of service provided by the Authority and this would be unacceptable to both the Authority and its clients. Maintaining pilotage fees at the current level was considered and rejected since a readjustment of tariff rates is necessary to reflect the actual costs for pilotage services being performed and to ensure that the Authority maintains its financial self-sufficiency.

Benefits and Costs

The charges prescribed in these amendments are beneficial in that they will ensure the continued efficiency of the pilotage services and will result in the Authority achieving the Corporate Plan objective of a 10% rate of return in 1999. These pilotage charges will ensure that the Authority operates in 1999 on a self-sustaining financial basis that is fair and reasonable. The adjustments will have a positive impact in that they distribute the pilotage costs to users in a more equitable manner and are expected to increase overall revenue by less than 1%. Four compulsory

**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 est chargée de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans toutes les eaux canadiennes sises dans les provinces de l'Atlantique. En outre, l'Administration prescrit des droits de pilotage qui sont justes et raisonnables et qui fournissent des revenus suffisants pour permettre à l'Administration d'être autonome financièrement. Par conséquent, l'Administration modifie les droits pour certaines zones de pilotage obligatoire et zones de pilotage non obligatoire.

Dans les zones de pilotage obligatoire, les modifications constituent un rajustement ou un réalignement des droits. Les droits tiennent compte des augmentations dans les zones qui perdent des revenus ou ont une marge de profit minime et des diminutions dans les zones qui dépassent le taux de rendement établi. La plupart des zones ne font l'objet d'aucun rajustement.

La modification visant les zones de pilotage non obligatoire, telle que décrite à l'annexe 1 du présent règlement, porte particulièrement sur les droits figurant à l'annexe 6; l'augmentation se chiffre à 5,5 %. Les Résumés de l'étude d'impact de la réglementation publiés dans la *Gazette du Canada*, Parties I et II le 18 octobre 1997 et le 24 juin 1998 respectivement, faisaient état d'une augmentation de 2,5 % des droits prévus à l'annexe 6. Malheureusement, cette augmentation a été omise dans les droits calculés dans cette annexe, et elle n'a donc pas été adoptée. En raison de cet oubli, la dernière augmentation visant les zones de pilotage non obligatoire remonte au 21 janvier 1995. Cette proposition d'augmenter de 5,5 % les droits de pilotage dans les zones de pilotage non obligatoire tient compte du taux d'inflation depuis 1995 et permettra à l'Administration d'assurer son autonomie financière.

Solutions envisagées

L'Administration est tenue d'offrir un service de pilotage sûr et efficace pour assurer la sécurité de la navigation et la protection du milieu marin. Les coûts ont été réduits dans la mesure du possible ou ramenés au minimum permettant d'assurer un service sûr et efficace. D'autres réductions des coûts de fonctionnement ne sont pas une solution étant donné que cela aurait pour effet de réduire la qualité des services offerts par l'Administration et que cette situation serait inacceptable tant pour l'Administration que pour ses clients. On a envisagé de maintenir les droits de pilotage au niveau actuel, mais cette option a été rejetée étant donné qu'un rajustement des taux est nécessaire pour correspondre aux coûts réels des services de pilotage offerts et pour assurer l'autonomie financière de l'Administration.

Avantages et coûts

Les droits prescrits dans ces modifications sont avantageux en ce sens qu'ils permettront d'assurer l'efficacité continue des services de pilotage et de réaliser le taux de rendement de 10 % que l'Administration s'est fixé dans son Plan d'activités de 1999. Les droits de pilotage devraient permettre à l'Administration un financement autonome de ses opérations, en 1999, tout en étant équitables et raisonnables. Les rajustements auront une incidence positive puisqu'ils permettront de distribuer de façon plus équitable les coûts du pilotage entre les utilisateurs et qu'ils devraient

pilotage areas will experience higher costs, while one will have lower costs. The remaining eleven compulsory pilotage areas will have no change in rates. Foreign shipping, represented by the Shipping Federation of Canada, constitutes the majority of the users, while domestic shipping represents approximately 25%.

Consultation

Consultation in various forms has taken place with the parties affected by these proposed amendments. These parties include the Shipping Federation of Canada, the Canadian Shipowners Association, the Saint John Port Corporation, and local port agents and users. The consultation took the form of meetings with some groups and written communications with others. Alternatives to tariff increases were presented, where applicable. In the port of Saint John, the participants in the consultation process selected the alternative most favourable to them. In other ports, the Authority provided a written analysis of the situation and solicited responses.

These Regulations were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I on December 5, 1998 and no comments were received.

Compliance and Enforcement

Section 45 of the *Pilotage Act* provides an enforcement mechanism for these Regulations in that a Pilotage Authority can inform a customs officer at any port in Canada to withhold clearance from any ship for which pilotage charges are outstanding and unpaid.

Contact

Captain R.A. McGuinness, Chairman
Atlantic Pilotage Authority
Purdy's Wharf
Tower 1, Suite 1402
1959 Upper Water Street
Halifax, Nova Scotia
B3J 3N2
Telephone: (902) 426-2550
FAX: (902) 426-4004

faire augmenter les recettes globales de moins de 1 %. Quatre zones de pilotage obligatoire connaîtront une augmentation, tandis qu'une autre aura des coûts moins élevés. Les onze autres zones de pilotage obligatoire ne feront l'objet d'aucun changement. Les navires étrangers, représentés par la Fédération maritime du Canada, constituent la majorité des utilisateurs, tandis que les navires canadiens représentent environ 25 %.

Consultations

Des consultations sous diverses formes ont eu lieu avec les parties touchées par les modifications proposées. Il s'agit notamment de la Fédération maritime du Canada, de l'Association des armateurs canadiens, de la Société du port de Saint John, et les agents et utilisateurs des ports locaux. La consultation a pris la forme de réunions avec certains groupes et de communications écrites avec d'autres. D'autres solutions aux augmentations de tarif ont été présentées dans la mesure du possible. Au port de Saint John, les participants au processus de consultation ont retenu l'option qui leur était la plus favorable. À d'autres endroits, l'Administration a fourni un rapport d'analyse de la situation et a demandé de la rétroaction.

Ce règlement a fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 5 décembre 1998, et aucune observation n'a été reçue.

Respect et exécution

L'article 45 de la *Loi sur le pilotage* fournit le mécanisme d'application du règlement en ce que l'Administration du pilotage peut informer l'agent des douanes dans un port au Canada de retenir la décharge d'un navire lorsque les droits sont exigibles et impayés.

Personne-ressource

Capitaine R.A. McGuinness, Président
Administration de pilotage de l'Atlantique
Purdy's Wharf
Tour 1, Pièce 1402
1959, rue Upper Water
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3J 3N2
Téléphone : (902) 426-2550
TÉLÉCOPIEUR : (902) 426-4004

Registration
SOR/99-155 25 March, 1999

PILOTAGE ACT

Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations—Newfoundland and Labrador Non-Compulsory Areas

P.C. 1999-537 25 March, 1999

Whereas the Atlantic Pilotage Authority, pursuant to subsection 34(1)^a of the *Pilotage Act*, published in the *Canada Gazette*, Part I, on December 5, 1998, a copy of the proposed *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations—Newfoundland and Labrador Non-Compulsory Areas*, substantially in the form set out in the annexed Regulations;

And whereas a notice of objection was filed on January 4, 1999 with the Canadian Transportation Agency, pursuant to subsection 34(2)^b of the Act, and the Agency will make an investigation of the proposed charges in order to make its recommendations to the Atlantic Pilotage Authority, pursuant to subsection 35(1)^c of the Act;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 33^d of the *Pilotage Act*, hereby approves the annexed *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations—Newfoundland and Labrador Non-Compulsory Areas*, made on January 26, 1999, by the Atlantic Pilotage Authority.

REGULATIONS AMENDING THE ATLANTIC PILOTAGE TARIFF REGULATIONS—NEWFOUNDLAND AND LABRADOR NON-COMPULSORY AREAS

AMENDMENTS

1. Subsection 1(1)¹ of the schedule to the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations—Newfoundland and Labrador Non-Compulsory Areas*² is replaced by the following:

1. (1) A pilotage charge of \$32.81 per hour or part thereof is payable for any travel time of a pilot before and after pilotage up to a maximum of \$393.53 for each 24 hour period.

2. Subsections 2(1) to (3)¹ of the schedule to the Regulations are replaced by the following:

2. (1) A pilotage charge of \$41.00 per hour or part thereof is payable for pilotage time for a ship.

(2) In addition to the pilotage charge payable under subsection (1) and subject to subsection (3), a charge of \$270.36, or the

^a S.C. 1998, c. 10, s. 150

^b S.C. 1996, c. 10, s. 251(2)

^c S.C. 1998, c. 10, s. 151

^d S.C. 1998, c. 10, s. 149

¹ SOR/94-125

² SOR/81-710

Enregistrement
DORS/99-155 25 mars 1999

LOI SUR LE PILOTAGE

Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de pilotage de l'Atlantique—Zones de pilotage non-obligatoire de Terre-Neuve et du Labrador

C.P. 1999-537 25 mars 1999

Attendu que, conformément au paragraphe 34(1)^a de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a fait publier dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 5 décembre 1998, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de pilotage de l'Atlantique—Zones de pilotage non-obligatoire de Terre-Neuve et du Labrador*, conforme en substance au texte ci-après;

Attendu qu'un avis d'opposition au projet de règlement a été déposé, le 4 janvier 1999, auprès de l'Office des transports du Canada conformément au paragraphe 34(2)^b de cette loi, et que celui-ci fera enquête sur les droits proposés afin de soumettre des recommandations à ce sujet à l'Administration de pilotage de l'Atlantique conformément au paragraphe 35(1)^c;

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 33^d de la *Loi sur le pilotage*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil approuve le *Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de pilotage de l'Atlantique—Zones de pilotage non-obligatoire de Terre-Neuve et du Labrador*, pris par l'Administration de pilotage de l'Atlantique le 26 janvier 1999, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE TARIF DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE—ZONES DE PILOTAGE NON-OBLIGATOIRE DE TERRE-NEUVE ET DU LABRADOR

MODIFICATIONS

1. Le paragraphe 1(1)¹ de l'annexe du Règlement sur le tarif de pilotage de l'Atlantique—Zones de pilotage non-obligatoire de Terre-Neuve et du Labrador² est remplacé par ce qui suit :

1. (1) Un droit de pilotage de 32,81 \$ par heure ou fraction d'heure est payable pour le trajet du pilote avant et après le pilotage, jusqu'à concurrence de 393,53 \$ pour chaque période de 24 heures.

2. Les paragraphes 2(1) à (3)¹ de l'annexe du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

2. (1) Le droit de pilotage d'un navire est de 41,00 \$ par heure ou fraction d'heure.

(2) En plus du droit de pilotage exigible en vertu du paragraphe (1) et sous réserve du paragraphe (3), un droit égal au plus

^a L.C. 1998, ch. 10, art. 150

^b L.C. 1996, ch. 10, par. 251(2)

^c L.C. 1998, ch. 10, art. 151

^d L.C. 1998, ch. 10, art. 149

¹ DORS/94-125

² DORS/81-710

product obtained by multiplying \$2.90 by the pilotage unit, whichever is greater, is payable for each of the following categories of pilotage:

- (a) coastal pilotage;
- (b) inward port pilotage;
- (c) outward port pilotage; and
- (d) movement of a ship within a port.

(3) The pilotage charge payable under subsection (2) for a tug and a barge is calculated by adding together the pilotage units for the tug and for each barge and by multiplying that sum by \$2.90, except that, if the charge so calculated is less than \$270.36, a charge of \$270.36 is payable.

3. Subsection 3(1)¹ of the schedule to the Regulations is replaced by the following:

3. (1) The charge payable for the standby time of a pilot is \$32.81 per hour or part thereof.

4. Subsection 5(1)¹ of the schedule to the Regulations is replaced by the following:

5. (1) If a pilot has been dispatched on an assignment and is subsequently notified that the request for the services of the pilot is cancelled, a charge of \$278.32 is payable in addition to any travel or standby charges payable under this schedule and any other expenses incurred by the pilot that are directly associated with the assignment.

5. Section 6¹ of the schedule to the Regulations is replaced by the following:

6. (1) Subject to subsection (2), in addition to charges payable under subsections 2(1) and (2), the charges payable for the pilotage of a dead or hampered ship are

- (a) \$41.00 per hour or part thereof during which the ship is dead or hampered; and
- (b) the product obtained by multiplying \$2.90 by the pilotage unit, or \$270.36, whichever is greater.

(2) The pilotage charge payable under subsection (1) for a tug towing a barge is calculated by adding together the pilotage units for the tug and for each barge and by multiplying that sum by \$2.90, except that, if the charge so calculated is less than \$270.36, a charge of \$270.36 is payable.

6. Paragraphs 7(1)(a)¹ and (b)¹ of the schedule to the Regulations are replaced by the following:

- (a) \$616.40, if the time taken does not exceed six hours; and
- (b) \$98.66 for each hour or part thereof in excess of six hours.

7. Section 8¹ of the schedule to the Regulations is replaced by the following:

8. In addition to any other charges payable under this schedule, a pilotage charge of \$159.17 is payable if a pilot conducts a ship into or out of a dry dock, floating dock or graving dock or on or off a cradle.

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

- (a) in the Halifax compulsory pilotage area, a pilotage charge equal to the basic charge for the Halifax compulsory pilotage area plus \$63.02 is payable; or
- (b) in any pilotage area other than the Halifax compulsory pilotage area, a pilotage charge equal to the basic charge for that

élevé de 270,36 \$ ou du produit de 2,90 \$ par l'unité de pilotage est payable pour chacun des services suivants :

- a) pilotage côtier;
- b) pilotage pour l'entrée dans un port;
- c) pilotage pour la sortie d'un port;
- d) déplacement d'un navire dans un port.

(3) Le droit de pilotage exigible en vertu du paragraphe (2) pour un remorqueur et un chaland est égal au produit de la somme des unités de pilotage du remorqueur et de chaque chaland par 2,90 \$; le droit ainsi calculé ne peut cependant être inférieur à 270,36 \$.

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

3. (1) Le droit payable pour la période d'attente d'un pilote est de 32,81 \$ par heure ou fraction d'heure.

4. Le paragraphe 5(1)¹ de l'annexe du même règlement est remplacé par ce qui suit :

5. (1) Lorsqu'une demande de services d'un pilote est annulée après que celui-ci a été affecté au pilotage d'un navire, un droit de 278,32 \$ est payable en sus des droits exigibles pour tout trajet ou toute période d'attente en vertu de la présente annexe et des autres frais engagés par le pilote et directement liés à cette affectation.

5. L'article 6¹ de l'annexe du même règlement est remplacé par ce qui suit :

6. (1) Sous réserve du paragraphe (2), outre les droits exigibles payables en vertu des paragraphes 2(1) et (2), les droits payables pour le pilotage d'un navire mort ou d'un navire difficile à manoeuvrer sont les suivants :

- a) 41,00 \$ par heure ou fraction d'heure durant laquelle le navire est mort ou est difficile à manoeuvrer;
- b) le plus élevé de 270,36 \$ ou du produit de 2,90 \$ par l'unité de pilotage.

(2) Le droit de pilotage exigible en vertu du paragraphe (1), pour le remorquage d'un chaland à l'aide d'un remorqueur est égal au produit de la somme des unités de pilotage du remorqueur et de chaque chaland par 2,90 \$; le droit ainsi calculé ne peut cependant être inférieur à 270,36 \$.

6. Les alinéas 7(1)(a)¹ et (b)¹ de l'annexe du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- a) 616,40 \$ pour toute période ne dépassant pas six heures;
- b) 98,66 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure en sus de six heures.

7. L'article 8¹ de l'annexe du même règlement est remplacé par ce qui suit :

8. Outre les autres droits exigibles en vertu de la présente annexe, un droit de pilotage de 159,17 \$ est payable lorsqu'un pilote conduit un navire à cale sèche, à un quai flottant, à un bassin de radoub ou à un berceau, ou l'en ramène.

8. Les alinéas 10(a)¹ et (b)¹ de l'annexe du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- a) dans la zone de pilotage obligatoire de Halifax, le droit de pilotage payable est égal au droit forfaitaire exigible pour cette zone plus 63,02 \$;
- b) dans une zone de pilotage autre que la zone de pilotage obligatoire de Halifax, le droit de pilotage payable est égal au droit

area plus \$91.66 is payable, except that, if there is no basic charge for that area, the charge payable is equal to the actual cost of hiring the pilot boat.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The Atlantic Pilotage Authority is responsible for administering, in the interests of safety, an efficient pilotage service within the Canadian waters in and around the Atlantic provinces. In addition, the Authority prescribes tariffs of pilotage charges that are fair and reasonable and consistent with providing revenues sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

This amendment is intended to bring into force the second stage of a tariff increase, notice of which was published in the Regulatory Impact Analysis Statement accompanying an amendment to the tariff published in the *Canada Gazette*, Part II on February 9, 1994. The Regulatory Impact Analysis Statement indicated the intention of the Authority to introduce the tariff increases in two separate increments. The initial increase of 3% became effective on January 20, 1994 (SOR/94-125) and the second tariff increase of 3% was scheduled to follow one year later. In response to objections, the Canadian Transportation Agency (CTA), formerly the National Transportation Agency, was tasked to conduct an investigation and the Agency subsequently concurred with the "two-tier" tariff increase proposed by the Authority. Unfortunately, there was no provision in the regulatory text to give effect to the second tariff increase and consequently the Authority is now amending the Regulations to implement a tariff increase of 3%.

Alternatives

Consideration was given to retaining the status quo, namely that of maintaining the current pilotage rates. This alternative was rejected since this "delayed" tariff increase is required by the Authority to maintain the effectiveness and efficiency of its pilotage services.

Benefits and Costs

The 3% increase in the tariff rates will ensure that the charges are consistent with the costs involved in providing pilotage services in these non-compulsory pilotage areas. The cost impact of these tariff increases will be minimal and will be absorbed by the various shipping interests that are engaged in trading in the non-compulsory pilotage areas within Newfoundland and Labrador.

Consultation

Prior to republishing the "two-tier" tariff increase in the *Canada Gazette*, Part I in June 1993, the Authority consulted with stakeholders by correspondence to determine the level of support for the proposed amendment. Certain objections were

forfaitaire exigible pour la zone visée plus 91,66 \$ ou, à défaut d'un droit forfaitaire, au coût réel de la location du bateau-pilote.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

L'Administration de pilotage de l'Atlantique est chargée de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans toutes les eaux canadiennes sises dans les provinces de l'Atlantique. En outre, l'Administration prescrit des droits de pilotage qui sont justes et raisonnables et qui fournissent des revenus suffisants pour permettre à l'Administration d'être autonome financièrement.

Cette modification vise à faire entrer en vigueur la deuxième partie d'un avis d'augmentation de tarif publiée dans le Résumé de l'étude d'impact de réglementation et qui accompagnait la modification au règlement sur le tarif. La modification a été publiée dans la *Gazette du Canada* Partie II le 9 février 1994. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation faisait part de l'intention de l'Administration d'adopter ces augmentations en deux étapes distinctes. L'augmentation initiale de 3 % est entrée en vigueur le 20 janvier 1994 (DORS/94-125) et la deuxième augmentation de 3 % devait entrer en vigueur l'année suivante. En raison des objections adressées à l'Office des transports du Canada (OTC), anciennement l'Office national des transports, ce dernier a été chargé de mener une enquête au terme de laquelle il a donné son accord à l'augmentation en deux étapes proposée par l'Administration. Malheureusement, le texte réglementaire ne comportait aucune disposition donnant effet à la seconde augmentation; c'est pourquoi l'Administration apporte maintenant cette modification pour mettre en oeuvre une augmentation tarifaire de 3 %.

Solutions envisagées

On a envisagé de maintenir le statu quo, c'est-à-dire de maintenir les droits de pilotage actuels. Cette solution a été rejetée étant donné que cette augmentation « retardée » est nécessaire pour que l'Administration assure l'efficacité et l'efficience de ses services de pilotage.

Avantages et coûts

L'augmentation de 3 % permettra de veiller à ce que les droits correspondent aux coûts engagés pour fournir des services de pilotage dans les zones de pilotage non obligatoire. L'incidence de ces augmentations sera minimale et sera absorbée par les divers intérêts maritimes qui se livrent au commerce maritime dans les zones de pilotage non obligatoire à Terre-Neuve et au Labrador.

Consultations

Avant la publication préalable de l'augmentation en deux étapes dans la *Gazette du Canada* Partie I en juin 1993, l'Administration a consulté les intervenants par correspondance pour vérifier le degré d'appui à ce projet de modification. Certaines

received in response to the prepublication and the CTA was tasked to conduct an investigation to review the "phased-in" tariff increases. The Agency subsequently supported the Authority's position and the amendment was published in the *Canada Gazette*, Part II on February 9, 1994. Unfortunately, no provision was incorporated within the regulatory text to give effect to the second tariff increase; hence the need for this amendment. Based on previous consultation and the recommendation of the CTA, no further consultation is considered necessary.

Following prepublication of this amendment in the *Canada Gazette*, Part I on December 5, 1998, a notice of objection to the tariff increase was received by the CTA. This notice came from the Government of Newfoundland and Labrador, Department of Works, Services and Transportation on January 4, 1999. In accordance with subsection 34(4) of the *Pilotage Act*, the CTA is required to conduct an investigation when it receives a notice of objection. The CTA will investigate this tariff proposal to determine if it is prejudicial to the public interest and will subsequently make its recommendations to the Minister of Transport in accordance with subsections 35(2) and (6) of the *Pilotage Act*. Should the CTA recommend tariff charges lower than those prescribed in these Regulations, the Authority shall reimburse the Government of Newfoundland and Labrador in accordance with subsection 35(4) of the *Pilotage Act*.

Compliance and Enforcement

Section 45 of the *Pilotage Act* provides an enforcement mechanism for these Regulations in that a Pilotage Authority can inform a customs officer at any port in Canada to withhold clearance from any ship for which pilotage charges are outstanding and unpaid.

Contact

Captain R.A. McGuinness
Chairman
Atlantic Pilotage Authority
Purdy's Wharf, Tower 1
Suite 1402
1959 Upper Water Street
Halifax, Nova Scotia
B3J 3N2
Telephone: (902) 426-2550
FAX: (902) 426-4004

objections ont été reçues à la suite de la publication préalable et l'OTC a été chargé de mener une enquête pour examiner les augmentations graduelles. Au terme de l'examen, l'Office a appuyé la proposition de l'Administration et la modification a été publiée dans la *Gazette du Canada* Partie II le 9 février 1994. Malheureusement, aucune disposition n'a été prévue dans le texte réglementaire afin de permettre à la deuxième augmentation d'entrer en vigueur, d'où la nécessité de la présente modification. D'après les consultations antérieures et la recommandation de l'OTC, aucune autre consultation n'est nécessaire.

À la suite de la publication préalable de la présente modification dans la *Gazette du Canada* Partie I, du 5 décembre 1998, le ministère des Travaux, des Services et des Transports de Terre-Neuve et Labrador a adressé à l'OTC, le 4 janvier 1999, un avis d'opposition concernant l'augmentation des tarifs. En vertu du paragraphe 34(4) de la *Loi sur le pilotage*, l'OTC doit d'enquêter sur chaque avis d'opposition qu'il reçoit. Ainsi, il mènera une enquête sur ce projet de tarif afin de déterminer s'il est contraire à l'intérêt public et soumettra ses recommandations au ministre des Transports, aux termes des paragraphes 35(2) et (6) de ladite loi. Si l'OTC recommande des droits inférieurs à ce que prescrit le règlement, l'APA versera un remboursement au gouvernement de Terre-Neuve et Labrador, conformément au paragraphe 35(4) de la *Loi sur le pilotage*.

Respect et exécution

L'article 45 de la *Loi sur le pilotage* fournit le mécanisme d'application du règlement en ce que l'Administration du pilotage peut informer l'agent des douanes dans un port au Canada de retenir la décharge d'un navire lorsque les droits sont exigibles et impayés.

Personne-ressource

Capitaine R.A. McGuinness
Président
Administration de pilotage de l'Atlantique
Purdy's Wharf, Tour 1
Pièce 1402
1959, rue Upper Water
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3J 3N2
Téléphone : (902) 426-2550
TÉLÉCOPIEUR : (902) 426-4004

Registration
SOR/99-156 25 March, 1999

PILOTAGE ACT

Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations

P.C. 1999-538 25 March, 1999

Whereas the Great Lakes Pilotage Authority, pursuant to subsection 34(1)^a of the *Pilotage Act*, published in the *Canada Gazette*, Part I, on December 26, 1998, a copy of the proposed *Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*, substantially in the form set out in the annexed Regulations;

And whereas more than 30 days have expired after the date of publication and no notices of objection to the proposed Regulations were filed with the Canadian Transportation Agency pursuant to subsection 34(2)^b of that Act;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 33^c of the *Pilotage Act*, hereby approves the annexed *Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*, made on January 28, 1999, by the Great Lakes Pilotage Authority.

REGULATIONS AMENDING THE GREAT LAKES PILOTAGE TARIFF REGULATIONS

AMENDMENTS

1. The portion of subsection 3(1)¹ of the *Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*² before paragraph (a) is replaced by the following:

3. (1) The charge for a pilotage service in

2. (1) Subsection 1(4)³ of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

(4) If a ship, during its passage through the Welland Canal, docks or undocks for any purpose other than on the instructions of The St. Lawrence Seaway Management Corporation, the basic charge is:

(a) until December 31, 1999, \$31.83 for each kilometre (\$53.02 for each statute mile), plus \$197.60 for each lock transited, with a minimum charge of \$659.30; and

(b) beginning January 1, 2000, \$33.50 for each kilometre (\$55.81 for each statute mile), plus \$208.00 for each lock transited, with a minimum charge of \$694.00.

(2) Subparagraphs 1(5)(a)(i)⁴ and (ii)⁴ of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:

(i) for that portion of the passage between the northerly limit of the Canal and Lock 7,

Enregistrement
DORS/99-156 25 mars 1999

LOI SUR LE PILOTAGE

Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs

C.P. 1999-538 25 mars 1999

Attendu que, conformément au paragraphe 34(1)^a de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration de pilotage des Grands Lacs a fait publier dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 26 décembre 1998, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs*, 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)^b de cette loi,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 33^c de la *Loi sur le pilotage*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil approuve le *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs*, pris par l'Administration de pilotage des Grands Lacs le 28 janvier 1999, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES TARIFS DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

MODIFICATIONS

1. Le passage du paragraphe 3(1)¹ du *Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs*² précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

3. (1) Le droit exigé pour un service de pilotage assuré dans :

2. (1) Le paragraphe 1(4)³ de l'annexe I du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Lorsque, au cours de son passage dans le canal Welland, un navire accoste à un quai ou y appareille pour des raisons autres que les instructions données par la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent, le droit de base exigible est :

a) de 31,83 \$ le kilomètre (53,02 \$ le mille terrestre), plus 197,60 \$ pour chaque écluse franchie, le droit minimal étant de 659,30 \$ jusqu'au 31 décembre 1999;

b) de 33,50 \$ le kilomètre (55,81 \$ le mille terrestre), plus 208,00 \$ pour chaque écluse franchie, le droit minimal étant de 694,00 \$ à compter du 1^{er} janvier 2000.

(2) Les sous-alinéas 1(5)(a)(i)⁴ et (ii)⁴ de l'annexe I du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(i) pour la partie de la traversée entre la limite nord du canal et l'écluse 7

^a S.C. 1998, c. 10, s. 150

^b S.C. 1996, c. 10, s. 251(2)

^c S.C. 1998, c. 10, s. 149

¹ SOR/88-420

² SOR/84-253; SOR/96-409

³ SOR/96-409

⁴ SOR/94-509

^a L.C. 1998, ch. 10, art. 150

^b L.C. 1996, ch. 10, par. 251(2)

^c L.C. 1998, ch. 10, art. 149

¹ DORS/88-420

² DORS/84-253; DORS/96-409

³ DORS/96-409

⁴ DORS/94-509

(A) until December 31, 1999	\$1,216.00
(B) beginning January 1, 2000	1,280.00
(ii) for that portion of the passage between Lock 7 and the southerly limit of the Canal,	
(A) until December 31, 1999	1,216.00
(B) beginning January 1, 2000	1,280.00

3. (1) The portion of paragraph 2(1)(a)⁴ of Schedule I to the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

(a) for pilotage services, for each six-hour period or part of a six-hour period that the pilot is on board in the undesignated waters and contiguous waters of

(2) The portion of paragraph 2(1)(b)⁴ of Schedule I to the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

(b) for each time the pilot docks or undocks a ship in the undesignated waters and contiguous waters of

(3) The portion of subsection 2(2)³ of Schedule I to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) If a ship with a pilot on board makes a direct transit of the undesignated waters and contiguous waters of Lake Erie between Southeast Shoal and Port Colborne, the basic charges set out in subsection (1) are not chargeable unless

4. Subsections 3(1)³ and (2)³ of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:

3. (1) Subject to subsections (2) and (3), if, for the convenience of a ship, a pilot is detained after the end of the pilot's assignment or during an interruption of the passage of the ship through designated waters or contiguous waters, the following additional basic charge is payable for each hour or part of an hour that the pilot is detained:

(a) until December 31, 1999	\$44.65
(b) beginning January 1, 2000	47.00

(2) The maximum basic charge under subsection (1) for any 24-hour period is:

(a) until December 31, 1999	\$707.75
(b) beginning January 1, 2000	745.00

5. Section 4³ of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

4. (1) Subject to subsection (2), if the departure or movage of a ship to which a pilot has been assigned is delayed for the convenience of the ship for more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, the following basic charge is payable for each hour or part of an hour, including the first hour, of that delay:

(a) until December 31, 1999	\$44.65
(b) beginning January 1, 2000	47.00

(2) The maximum basic charge under subsection (1) for any 24-hour period is:

(a) until December 31, 1999	\$707.75
(b) beginning January 1, 2000	745.00

6. Subsections 5(1) to (3)³ of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:

(A) jusqu'au 31 décembre 1999	1 216,00 \$
(B) à compter du 1 ^{er} janvier 2000	1 280,00
(ii) pour la partie de la traversée entre l'écluse 7 et la limite sud du canal	
(A) jusqu'au 31 décembre 1999	1 216,00
(B) à compter du 1 ^{er} janvier 2000	1 280,00

3. (1) Le passage de l'alinéa 2(1)a⁴ de l'annexe I du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

a) services de pilotage, par période de six heures ou moins que le pilote passe à bord du navire, dans les eaux non désignées et les eaux limitrophes :

(2) Le passage de l'alinéa 2(1)b⁴ de l'annexe I du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

b) chaque fois que le pilote fait entrer un navire au bassin ou l'en fait sortir dans les eaux non désignées et les eaux limitrophes :

(3) Le passage du paragraphe 2(2)³ de l'annexe I du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) Lorsqu'un navire, ayant à son bord un pilote, franchit directement les eaux non désignées et les eaux limitrophes du lac Érié entre le haut-fond Southeast et Port Colborne, les droits de base visés au paragraphe (1) ne sont exigibles que si, selon le cas :

4. Les paragraphes 3(1)³ et (2)³ de l'annexe I du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

3. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), lorsque, pour les besoins du navire, un pilote est retenu à la fin de son affectation ou durant une interruption de la traversée du navire dans des eaux désignées ou dans les eaux limitrophes, le droit de base supplémentaire exigible est, pour chaque heure ou fraction d'heure pendant laquelle le pilote est retenu :

a) jusqu'au 31 décembre 1999	44,65 \$
b) à compter du 1 ^{er} janvier 2000	47,00

(2) Le droit de base maximal exigible en vertu du paragraphe (1) est, par période de 24 heures :

a) jusqu'au 31 décembre 1999	707,75 \$
b) à compter du 1 ^{er} janvier 2000	745,00

5. L'article 4³ de l'annexe I du même règlement est remplacé par ce qui suit :

4. (1) Sous réserve du paragraphe (2), lorsque le départ ou le déplacement d'un navire auquel a été affecté un pilote est, pour les besoins du navire, retardé de plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base exigible est, pour chaque heure ou fraction d'heure de retard, y compris la première heure :

a) jusqu'au 31 décembre 1999	44,65 \$
b) à compter du 1 ^{er} janvier 2000	47,00

(2) Le droit de base maximal exigible en vertu du paragraphe (1) est, par période de 24 heures :

a) jusqu'au 31 décembre 1999	707,75 \$
b) à compter du 1 ^{er} janvier 2000	745,00

6. Les paragraphes 5(1) à (3)³ de l'annexe I du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

5. (1) If a request for pilotage services is cancelled after the pilot reports for duty at the designated boarding point, the basic charge is:

(a) until December 31, 1999	\$267.90
(b) beginning January 1, 2000.....	282.00

(2) Subject to subsection (3), if a request for pilotage services is cancelled more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, in addition to the basic charge set out in subsection (1), the following basic charge is payable for each hour or part of an hour, including the first hour, between the time the pilot reports and the time of the cancellation:

(a) until December 31, 1999	\$44.65
(b) beginning January 1, 2000.....	47.00

(3) The maximum basic charge payable under subsection (2) for any 24-hour period is:

(a) until December 31, 1999	\$707.75
(b) beginning January 1, 2000.....	745.00

7. Subsections 7(1)³ and (2)³ of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:

7. (1) If a pilot is unable to board a ship at the normal boarding point and, to board it, must travel beyond the area for which the pilot's services are requested, the following basic charge is payable for each 24-hour period or part of that period during which the pilot is away from the normal boarding point:

(a) until December 31, 1999	\$273.60
(b) beginning January 1, 2000.....	288.00

(2) If a pilot is carried on a ship beyond the area for which the pilot's services are requested, the following basic charge is payable for each 24-hour period or part of that period before the pilot is returned to the place where the pilot normally would have disembarked:

(a) until December 31, 1999	\$273.60
(b) beginning January 1, 2000.....	288.00

8. Sections 1 to 3³ of Schedule II to the Regulations are replaced by the following:

1. (1) The basic charge for a ship making a trip between the eastern limit of the Cornwall District and Cornwall or the pilot boarding station near Saint-Régis, Quebec, is:

(a) until December 31, 1999	\$2,135.60
(b) beginning January 1, 2000.....	2,248.00

(2) Subject to subsection (3), the basic charge for a ship making a trip other than a trip referred to in subsection (1) is:

(a) until December 31, 1999, \$9.80 for each kilometre (\$16.33 for each statute mile), plus \$272.65 for each lock transited; and	
(b) beginning January 1, 2000, \$10.32 for each kilometre (\$17.19 for each statute mile), plus \$287.00 for each lock transited.	

(3) The minimum basic charge under subsection (2) is:

(a) until December 31, 1999	\$549.10
(b) beginning January 1, 2000.....	578.00

5. (1) Lorsqu'une demande de services de pilotage est annulée après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base exigible est :

a) jusqu'au 31 décembre 1999.....	267,90 \$
b) à compter du 1 ^{er} janvier 2000	282,00

(2) Sous réserve du paragraphe (3), lorsqu'une demande de services de pilotage est annulée plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, est exigible, en plus du droit de base prévu au paragraphe (1), le droit de base qui est, pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, comprise entre le moment où le pilote s'est présenté à son poste et le moment où la demande est annulée :

a) jusqu'au 31 décembre 1999.....	44,65 \$
b) à compter du 1 ^{er} janvier 2000	47,00

(3) Le droit de base maximal exigible en vertu du paragraphe (2) est, par période de 24 heures :

a) jusqu'au 31 décembre 1999.....	707,75 \$
b) à compter du 1 ^{er} janvier 2000	745,00

7. Les paragraphes 7(1)³ et (2)³ de l'annexe I du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

7. (1) Lorsqu'un pilote ne peut monter à bord d'un navire à son point d'embarquement habituel et qu'il doit, pour ce faire, voyager au-delà de la zone pour laquelle ses services sont demandés, le droit de base exigible est, pour chaque période de 24 heures ou moins durant laquelle le pilote est absent de son point d'embarquement habituel :

a) jusqu'au 31 décembre 1999.....	273,60 \$
b) à compter du 1 ^{er} janvier 2000	288,00

(2) Lorsqu'un pilote est transporté par un navire au-delà de la zone pour laquelle ses services sont demandés, le droit de base exigible est, pour chaque période de 24 heures ou moins qui précède le retour du pilote à l'endroit où il aurait normalement débarqué :

a) jusqu'au 31 décembre 1999.....	273,60 \$
b) à compter du 1 ^{er} janvier 2000	288,00

8. Les articles 1 à 3³ de l'annexe II du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

1. (1) Le droit de base exigible pour un voyage entre la limite est de la circonscription de Cornwall jusqu'à Cornwall ou jusqu'à la station d'embarquement des pilotes près de Saint-Régis (Québec) est :

a) jusqu'au 31 décembre 1999.....	2 135,60 \$
b) à compter du 1 ^{er} janvier 2000	2 248,00

(2) Sous réserve du paragraphe (3), le droit de base exigible pour un voyage autre qu'un voyage visé au paragraphe (1) est :

a) jusqu'au 31 décembre 1999, de 9,80 \$ le kilomètre (16,33 \$ le mille terrestre), plus 272,65 \$ pour chaque étape franchie;	
b) à compter du 1 ^{er} janvier 2000, de 10,32 \$ le kilomètre (17,19 \$ le mille terrestre), plus 287,00 \$ pour chaque étape franchie.	

(3) Le droit de base minimal exigible en vertu du paragraphe (2) est :

a) jusqu'au 31 décembre 1999.....	549,10 \$
b) à compter du 1 ^{er} janvier 2000	578,00

2. The basic charge for docking or undocking a ship for the purpose of loading or unloading cargo, stores or bunker fuel or of effecting repairs is:

(a) until December 31, 1999	\$382.85
(b) beginning January 1, 2000.....	403.00

3. The basic charge for a movage is:

(a) until December 31, 1999	\$822.70
(b) beginning January 1, 2000.....	866.00

9. Subsections 4(1)³ and (2)³ of Schedule II to the Regulations are replaced by the following:

4. (1) Subject to subsections (2) and (3), if, for the convenience of a ship, a pilot is detained after the end of the pilot's assignment or during an interruption of the passage of the ship through the Cornwall District, the following additional basic charge is payable for each hour or part of an hour that the pilot is detained:

(a) until December 31, 1999	\$70.30
(b) beginning January 1, 2000.....	74.00

(2) The maximum basic charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is:

(a) until December 31, 1999	\$1,097.25
(b) beginning January 1, 2000.....	1,155.00

10. Section 5³ of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:

5. (1) Subject to subsection (2), if the departure or movage of a ship to which a pilot has been assigned is delayed for the convenience of the ship for more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, the following basic charge is payable for each hour or part of an hour, including the first hour, of that delay:

(a) until December 31, 1999	\$70.30
(b) beginning January 1, 2000.....	74.00

(2) The maximum basic charge under subsection (1) for any 24-hour period is:

(a) until December 31, 1999	\$1,097.25
(b) beginning January 1, 2000.....	1,155.00

11. Subsections 6(1) to (3)³ of Schedule II to the Regulations are replaced by the following:

6. (1) If a request for pilotage services is cancelled after the pilot reports for duty at the designated boarding point, the basic charge is:

(a) until December 31, 1999	\$410.40
(b) beginning January 1, 2000.....	432.00

(2) Subject to subsection (3), if a request for pilotage services is cancelled more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, in addition to the basic charge prescribed in subsection (1), the following basic charge is payable for each hour or part of an hour, including the first hour, between the time the pilot reports and the time of the cancellation:

(a) until December 31, 1999	\$70.30
(b) beginning January 1, 2000.....	74.00

2. Le droit base exigible pour faire entrer un navire au bassin ou l'en sortir dans l'intention d'en charger ou d'en décharger des marchandises, des provisions ou du mazout ou de faire des réparations est :

a) jusqu'au 31 décembre 1999.....	382,85 \$
b) à compter du 1 ^{er} janvier 2000	403,00

3. Le droit de base exigible pour un déplacement est :

a) jusqu'au 31 décembre 1999.....	822,70 \$
b) à compter du 1 ^{er} janvier 2000	866,00

9. Les paragraphes 4(1)³ et (2)³ de l'annexe II du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

4. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), lorsque, pour les besoins du navire, un pilote est retenu après la fin de son affectation ou durant une interruption de la traversée de la circonscription de Cornwall, le droit de base supplémentaire exigible est, pour chaque heure ou fraction d'heure pendant laquelle le pilote est retenu :

a) jusqu'au 31 décembre 1999.....	70,30 \$
b) à compter du 1 ^{er} janvier 2000	74,00

(2) Le droit de base maximal exigible en vertu du paragraphe (1) est, par période de 24 heures :

a) jusqu'au 31 décembre 1999.....	1 097,25 \$
b) à compter du 1 ^{er} janvier 2000	1 155,00

10. L'article 5³ de l'annexe II du même règlement est remplacé par ce qui suit :

5. (1) Sous réserve du paragraphe (2), lorsque le départ ou le déplacement d'un navire auquel a été affecté un pilote est, pour les besoins du navire, retardé de plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base exigible est, pour chaque heure ou fraction d'heure de retard, y compris la première heure :

a) jusqu'au 31 décembre 1999.....	70,30 \$
b) à compter du 1 ^{er} janvier 2000	74,00

(2) Le droit de base maximal exigible en vertu du paragraphe (1) est, par période de 24 heures :

a) jusqu'au 31 décembre 1999.....	1 097,25 \$
b) à compter du 1 ^{er} janvier 2000	1 155,00

11. Les paragraphes 6(1) à (3)³ de l'annexe II du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

6. (1) Lorsqu'une demande de services de pilotage est annulée après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base exigible est :

a) jusqu'au 31 décembre 1999.....	410,40 \$
b) à compter du 1 ^{er} janvier 2000	432,00

(2) Sous réserve du paragraphe (3), lorsqu'une demande de services de pilotage est annulée plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, est exigible, en plus du droit de base prévu au paragraphe (1), le droit de base, qui est, pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, comprise entre le moment où le pilote se présente à son poste et le moment où la demande est annulée :

a) jusqu'au 31 décembre 1999.....	70,30 \$
b) à compter du 1 ^{er} janvier 2000	74,00

(3) The maximum basic charge under subsection (2) for any 24-hour period is:

- (a) until December 31, 1999 \$1,097.25
 (b) beginning January 1, 2000..... 1,155.00

12. Section 1³ of Schedule III to the Regulations is replaced by the following:

1. The basic charges for services rendered during the period beginning on July 20 in any year and ending on October 31 in the same year are:

- (a) for piloting a ship into or out of the Port..... \$761.20
 (b) for a moorage..... 532.40
 (c) for the use of a boat to embark or disembark a pilot at a pilot boarding station the amount charged to hire the boat

13. Section 3³ of Schedule III to the Regulations is repealed.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The Great Lakes Pilotage Authority is responsible for administering, in the interests of safety, an efficient pilotage service within Canadian waters in the Province of Quebec, south of the north entrance to St. Lambert Lock and in and around the Provinces of Ontario and Manitoba. In addition, the Authority prescribes tariffs of pilotage charges that are fair and reasonable, and consistent with providing revenues sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

This amendment introduces a one year tariff reduction of 5% for pilotage services in the area of the Welland Canal and in the Cornwall District and tariff charges will revert to their current level in the following year.

Due to the Authority's cost reduction initiatives in its operations during the past few years, the Authority is implementing this reduction in the tariff so that it derives the revenues needed to operate in a break-even position on a day to day basis. This measure is consistent with the Authority's principle of ensuring that pilotage charges are fair and reasonable and fixed at a level that permits the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

Alternatives

Despite the freeze in tariff charges during the past 4 years, the Authority has been able to build up a small surplus fund due to its cost-cutting program with respect to operations.

(3) Le droit de base maximal exigible en vertu du paragraphe (2) est, par période de 24 heures :

- a) jusqu'au 31 décembre 1999..... 1 097,25 \$
 b) à compter du 1^{er} janvier 2000 1 155,00

12. L'article 1³ de l'annexe III du même règlement est remplacé par ce qui suit :

1. Les droits de base exigibles pour tout service rendu pendant la période commençant le 20 juillet d'une année et se terminant le 31 octobre de la même année sont les suivants :

- a) pour le pilotage d'un navire entrant au port ou en sortant..... 761,20 \$
 b) pour un déplacement..... 532,40
 c) pour l'emploi d'un bateau aux fins de l'embarquement ou du débarquement d'un pilote à une station d'embarquement de pilotes le montant exigé pour la location du bateau

13. L'article 3³ de l'annexe III du même règlement est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

L'Administration de pilotage des Grands Lacs est chargée de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans toutes les eaux canadiennes sises dans la province de Québec, au sud de l'entrée nord de l'écluse de Saint-Lambert et dans les eaux sises des provinces d'Ontario et du Manitoba. En outre, l'Administration prescrit des droits de pilotage qui sont justes et raisonnables et qui fournissent des revenus suffisants pour assurer l'autonomie financière de l'Administration.

La modification des droits comporte une diminution de 5 % des droits associés aux services de pilotage. La diminution, qui sera en vigueur pendant une période d'un an, s'appliquera au secteur du canal de Welland et au district de Cornwall. Les droits seront rétablis à leur niveau actuel l'année suivante.

En raison des mesures de réduction des coûts prises par l'Administration au cours des dernières années, l'Administration a décidé de réduire le tarif de façon à percevoir les revenus nécessaires à ses activités pour faire ses frais, sur une base quotidienne. Cette mesure est conforme au principe de l'Administration qui consiste à fixer des droits de pilotage justes et raisonnables, qui lui permettent de maintenir son autonomie financière.

Solutions envisagées

Malgré le gel des droits pendant les quatre dernières années, l'Administration a été en mesure d'accumuler un léger surplus grâce à son programme de réduction des coûts appliqué à ses activités.

The Authority considered maintaining its current position with respect to tariff charges but recognized that this fiscal policy would probably generate additional surplus funds. The Authority consequently rejected this option and decided to reduce its tariff charges by 5% for a one year period. This initiative will ensure that the Authority's tariff charges for pilotage services are fair and reasonable and fixed at a level that will still permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

Benefits and Costs

Users will benefit from this one year tariff reduction and will save an estimated \$350,000 in pilotage costs during this period. This represents a cost savings of \$350 per ship for a complete transit of the system from St. Lambert Lock to Thunder Bay.

It should be noted that this reduction in the tariff charges will not have a negative impact upon safety or the quality of pilotage services.

Consultation

The Authority consulted with the Shipping Federation of Canada and the Canadian Shipowners Association in September 1998 and these two organizations, which represent almost all users, supported this initiative.

These Regulations were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I on December 26, 1998 and no comments were received.

Compliance and Enforcement

Section 45 of the *Pilotage Act* provides an enforcement mechanism for these Regulations in that a Pilotage Authority can inform a customs officer at any port in Canada to withhold clearance from any ship for which pilotage charges are outstanding and unpaid.

Contact

Mr. Brian Ducharme, Chairman
Great Lakes Pilotage Authority
P.O. Box 95
Cornwall, Ontario
K6H 5R9
Telephone: (613) 933-2991
FAX: (613) 932-3793

L'Administration avait envisagé de maintenir sa position actuelle en ce qui concerne les droits mais elle a constaté que cette politique fiscale générerait sans doute d'autres fonds excédentaires. L'Administration a donc rejeté cette option et décidé de réduire de 5 % les droits associés aux services de pilotage pendant une période d'un an. Grâce à cette mesure, les droits de pilotage fixés par l'Administration seront justes et raisonnables et lui permettront de maintenir son autonomie financière.

Avantages et coûts

Les utilisateurs profiteront d'une réduction des droits pendant une période d'un an, ce qui leur permettra globalement d'économiser une somme évaluée à 350 000 \$ en droits de pilotage durant cette période. Cela représente des économies de 350 \$ par navire pour un transit complet dans le réseau allant de l'écluse de Saint-Lambert à Thunder Bay.

Soulignons que la réduction des droits de pilotage n'aura pas de répercussions négatives sur la qualité des services de pilotage.

Consultations

L'Administration a consulté en septembre 1998 les représentants de la Fédération maritime du Canada et de l'Association des armateurs canadiens et ces deux organisations, qui représentent pratiquement tous les utilisateurs, se sont prononcées en faveur de cette mesure.

Ce règlement a fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 26 décembre 1998, et aucune observation n'a été reçue.

Respect et exécution

L'article 45 de la *Loi sur le pilotage* fournit le mécanisme d'application du règlement en ce que l'Administration de pilotage peut informer l'agent des douanes dans un port au Canada de retenir la décharge d'un navire lorsque des droits de pilotage concernant le navire sont exigibles et impayés.

Personne-ressource

M. Brian Ducharme, Président
Administration de pilotage des Grands Lacs
C.P. 95
Cornwall (Ontario)
K6H 5R9
Téléphone : (613) 933-2991
TÉLÉCOPIEUR : (613) 932-3793

Registration
SOR/99-157 25 March, 1999

CANADA MARINE ACT

Regulations Repealing the Designation of Certain Public Ports and Public Port Facilities

P.C. 1999-539 25 March, 1999

Whereas, pursuant to section 9 of the *Public Harbours and Port Facilities Act*, the Minister of Transport had the control and management of certain harbours that are the property of Canada or were declared to be public harbours;

Whereas, pursuant to subsection 8(2) of the *Public Harbours and Port Facilities Act*, the Governor in Council was of the opinion that the termination of the application of that Act to certain public harbours and public port facilities would enable the improvement of the administration of those harbours and facilities;

Whereas, pursuant to subsection 8(3) of the *Public Harbours and Port Facilities Act*, a copy of the proposed *Order Terminating the Application of the Public Harbours and Port Facilities Act to Certain Public Harbours, 1999*, substantially in the form of the annexed *Regulations Repealing the Designation of Certain Public Ports and Public Port Facilities*, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on December 26, 1998, and a reasonable opportunity was afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect to it;

Whereas the *Public Harbours and Port Facilities Act* was repealed on March 1, 1999 by section 202 of the *Canada Marine Act*^a and Part 2 of that Act, concerning public ports, other than subsection 65(3), came into force on that day;

And whereas subsection 65(2) of the *Canada Marine Act*^a deems a port or port facility that on the coming into force of section 65 of that Act was a public harbour or public port facility to which the *Public Harbours and Port Facilities Act* applied to have been designated under subsection 65(1) of the *Canada Marine Act*^a;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 65(6) of the *Canada Marine Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Repealing the Designation of Certain Public Ports and Public Port Facilities*.

REGULATIONS REPEALING THE DESIGNATION OF CERTAIN PUBLIC PORTS AND PUBLIC PORT FACILITIES

REPEAL OF DESIGNATION

1. The designation of a public port set out in column 1 of Schedule 1, declared to be a public harbour by the order in council set out in column 2, which order was made on the date set out in column 3, is repealed.

^a S.C. 1998, c. 10

Enregistrement
DORS/99-157 25 mars 1999

LOI MARITIME DU CANADA

Règlement abrogeant la désignation de certains ports publics et installations portuaires publiques

C.P. 1999-539 25 mars 1999

Attendu que le ministre des Transports a, en vertu de l'article 9 de la *Loi sur les ports et installations portuaires publiques*, la gestion et le contrôle de certains ports qui appartiennent au Canada ou qui ont été déclarés ports publics;

Attendu que, en vertu du paragraphe 8(2) de la *Loi sur les ports et installations portuaires publiques*, le gouverneur en conseil estime que le fait de soustraire à l'application de cette loi certains ports publics ou installations portuaires publiques est de nature à en améliorer l'administration;

Attendu que, en vertu du paragraphe 8(3) de la *Loi sur les ports et installations portuaires publiques*, le projet de décret intitulé *Décret soustrayant certains ports publics à l'application de la Loi sur les ports et installations portuaires publiques, 1999*, conforme en substance au *Règlement abrogeant la désignation de certains ports publics et installations portuaires publiques* ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 26 décembre 1998 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au ministre des Transports;

Attendu que la *Loi sur les ports et installations portuaires publiques* a été abrogée le 1^{er} mars 1999 conformément à l'article 202 de la *Loi maritime du Canada*^a et que la partie 2 de cette loi concernant les ports, à l'exception du paragraphe 65(3), est entrée en vigueur à cette date;

Attendu que, en vertu du paragraphe 65(2) de la *Loi maritime du Canada*^a, les ports et installations portuaires qui, à l'entrée en vigueur de l'article 65 de cette loi, sont des ports publics ou des installations portuaires publiques régis par la *Loi sur les ports et installations portuaires publiques* sont réputés avoir été désignés par règlement pris en vertu du paragraphe 65(1) de la *Loi maritime du Canada*^a;

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 65(6) de la *Loi maritime du Canada*^a, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement abrogeant la désignation de certains ports publics et installations portuaires publiques*, ci-après.

RÈGLEMENT ABROGEANT LA DÉSIGNATION DE CERTAINS PORTS PUBLICS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLIQUES

ABROGATION DE LA DÉSIGNATION

1. La désignation d'un port public mentionné à la colonne 1 de l'annexe 1, qui a été déclaré port public par le décret visé à la colonne 2, lequel décret a été pris à la date indiquée à la colonne 3, est abrogée.

^a L.C. 1998, ch. 10

2. (1) The designation of a public port set out in column 1 of Schedule 2, declared to be a public harbour by the order in council set out in column 2, which order was made on the date set out in column 3, is repealed, effective on the day on which the entire public port facility at the port or the last part of it is transferred by Her Majesty in right of Canada as represented by the Minister of Transport to a person or body.

(2) If there is a public port facility at a public port set out in column 1 of Schedule 2, the designation of the public port facility is repealed, effective on the day on which the entire public port facility or the last part of it is transferred by Her Majesty in right of Canada as represented by the Minister of Transport to a person or body.

(3) The Minister shall ensure that the date on which the entire public port facility or the last part of it is transferred is published in the *Canada Gazette*, Part I, as soon as possible after the transfer.

3. (1) The designation of a public port set out in column 1 of Schedule 3, declared to be a public harbour by the order in council set out in column 2, which order was made on the date set out in column 3, is repealed, effective on the day on which the public port and, if applicable, the entire public port facility at the port or the last part of it are transferred by Her Majesty in right of Canada as represented by the Minister of Transport to a person or body.

(2) If there is a public port facility at a public port set out in column 1 of Schedule 3, the designation of the public port facility is repealed, effective on the day on which the entire public port facility or the last part of it is transferred by Her Majesty in right of Canada as represented by the Minister of Transport to a person or body.

(3) The Minister shall ensure that the date on which the public port and, if applicable, the entire public port facility at the port or the last part of it are transferred is published in the *Canada Gazette*, Part I, as soon as possible after the last of the transfers.

COMING INTO FORCE

4. These Regulations come into force on March 31, 1999.

SCHEDULE 1
(Section 1)

PUBLIC PORTS

Column 1	Column 2	Column 3
Public Port	Order in Council	Date
<i>Province of Ontario</i>		
Amherstburg	P.C. 2615 and P.C. 2348	December 29, 1906 and August 26, 1939
Bronte	P.C. 2490	September 16, 1912
Meaford	P.C. 1176 and P.C. 1593	July 16, 1902 and October 31, 1902
Midland	P.C. 1502	July 22, 1882
Nanticoke	P.C. 1979-3053	November 8, 1979
<i>Province of Quebec</i>		
Amherst Harbour (Havre-Aubert)	P.C. 716	September 2, 1878

2. (1) La désignation d'un port public mentionné à la colonne 1 de l'annexe 2, qui a été déclaré port public par le décret visé à la colonne 2, lequel décret a été pris à la date indiquée à la colonne 3, est abrogée; cette abrogation prend effet à la date de cession de toute l'installation portuaire publique au port, ou de la dernière partie de celle-ci, par Sa Majesté du chef du Canada représentée par le ministre des Transports à une personne ou à un organisme.

(2) S'il y a une installation portuaire publique au port public mentionné à la colonne 1 de l'annexe 2, la désignation de celle-ci est abrogée; cette abrogation prend effet à la date de cession de toute l'installation portuaire publique, ou de la dernière partie de celle-ci, par Sa Majesté du chef du Canada représentée par le ministre des Transports à une personne ou à un organisme.

(3) Le ministre doit veiller à ce que la date de cession de toute l'installation portuaire publique, ou de la dernière partie de celle-ci, soit publiée dans la *Gazette du Canada* Partie I, aussitôt que possible après la cession.

3. (1) La désignation d'un port public mentionnée à la colonne 1 de l'annexe 3, qui a été déclaré port public par le décret visé à la colonne 2, lequel décret a été pris à la date indiquée à la colonne 3, est abrogée; cette abrogation prend effet à la date de cession du port public et, le cas échéant, de toute l'installation portuaire publique au port, ou de la dernière partie de celle-ci, par Sa Majesté du chef du Canada représentée par le ministre des Transports à une personne ou à un organisme.

(2) S'il y a une installation portuaire publique au port public mentionné à la colonne 1 de l'annexe 3, la désignation de celle-ci est abrogée; cette abrogation prend effet à la date de cession de toute l'installation portuaire publique, ou de la dernière partie de celle-ci, par Sa Majesté du chef du Canada représentée par le ministre des Transports à une personne ou à un organisme.

(3) Le ministre doit veiller à ce que la date de cession du port public et, le cas échéant, de l'installation portuaire publique au port, ou de la dernière partie de celle-ci, soit publiée dans la *Gazette du Canada* Partie I, aussitôt que possible après la dernière des cessions.

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le présent règlement entre en vigueur le 31 mars 1999.

ANNEXE 1
(article 1)

PORTS PUBLICS

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Port public	Décret	Date
<i>Province d'Ontario</i>		
Amherstburg	C.P. 2615 et C.P. 2348	29 décembre 1906 et 26 août 1939
Bronte	C.P. 2490	16 septembre 1912
Meaford	C.P. 1176 et C.P. 1593	16 juillet 1902 et 31 octobre 1902
Midland	C.P. 1502	22 juillet 1882
Nanticoke	C.P. 1979-3053	8 novembre 1979
<i>Province de Québec</i>		
Amherst Harbour (Havre-Aubert)	C.P. 716	2 septembre 1878

SCHEDULE 1—*Continued*PUBLIC PORTS—*Continued*

Column 1	Column 2	Column 3
Public Port	Order in Council	Date
<i>Province of Nova Scotia</i>		
Amherst (Amherst Point)	P.C. 712	April 3, 1907
Belliveau's Cove	P.C. 3590	January 2, 1913
Canning	P.C. 117	January 18, 1913
Chebogue	P.C. 2666	September 28, 1912
Chester	P.C. 1699	August 4, 1883
Country Harbour (Stormont)	P.C. 1888	September 24, 1927
Crow Harbour	P.C. 2127/2128	September 30, 1888
Dingwall	P.C. 2079	April 28, 1949
Getson's Cove (La Have)	P.C. 167	February 25, 1875
Hall's Harbour	P.C. 3207	November 16, 1912
Hubbard Cove	P.C. 2794	November 5, 1913
Indian Bay	P.C. 977	October 25, 1876
Joggins Mines	P.C. 3589	January 2, 1913
Little Narrows	P.C. 1193	May 28, 1883
Marble Mountain	P.C. 2130(a)	July 26, 1892
North Bay, Ingonish	P.C. 453	March 24, 1881
Port Hebert	P.C. 875	February 29, 1940
Port Philip	P.C. 619	March 24, 1908
Port Wade	P.C. 1082	May 8, 1907
Ritcey's Cove (Riverport)	P.C. 1862	September 29, 1884
Sandford	P.C. 328	February 18, 1915
Sheet Harbour	P.C. 570	May 14, 1874
Tusket Wedge	P.C. 2633/2634	December 19, 1899
Weymouth	P.C. 1551	May 21, 1894
White Point	P.C. 1633	August 6, 1919
<i>Province of New Brunswick</i>		
Blacks Harbour and Beaver Harbour (Wallace Cove)	P.C. 1925	September 17, 1883
Grand Harbour	P.C. 847	April 23, 1907
Hopewell	P.C. 2013	August 25, 1891
Little Shemogue	P.C. 1970	September 5, 1888
North Grand Manan (North Head)	P.C. 840, P.C. 1992 and P.C. 69	September 18, 1876, August 22, 1889 and January 14, 1898
Seal Cove Harbour	P.C. 847	April 23, 1907
St. Stephen	P.C. 1742	July 9, 1914
Whitehead Harbour	P.C. 847	April 23, 1907
<i>Province of British Columbia</i>		
Bull Harbour	P.C. 2605	October 18, 1938
Crofton	P.C. 688	March 31, 1938
Gibson's Landing	P.C. 1298	August 7, 1924
Kitimat	P.C. 1973-480	February 27, 1973
Ladysmith	P.C. 246	February 16, 1906
Pender Harbour	P.C. 2180	September 19, 1916
Squamish Harbour	P.C. 1438	July 23, 1927
<i>Province of Prince Edward Island</i>		
Cape Traverse (Port Borden)	P.C. 1166	May 23, 1884
<i>Province of Newfoundland</i>		
Argentia	P.C. 1989-1410	July 24, 1989
<i>Northwest Territories</i>		
Nanisivik	P.C. 1978-2344	July 20, 1978

ANNEXE 1(*suite*)PORTS PUBLICS (*suite*)

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Port public	Décret	Date
<i>Province de la Nouvelle-Écosse</i>		
Amherst (Amherst Point)	C.P. 712	3 avril 1907
Belliveau's Cove	C.P. 3590	2 janvier 1913
Canning	C.P. 117	18 janvier 1913
Chebogue	C.P. 2666	28 septembre 1912
Chester	C.P. 1699	4 août 1883
Country Harbour (Stormont)	C.P. 1888	24 septembre 1927
Crow Harbour	C.P. 2127/2128	30 septembre 1888
Dingwall	C.P. 2079	28 avril 1949
Getson's Cove (La Have)	C.P. 167	25 février 1875
Hall's Harbour	C.P. 3207	16 novembre 1912
Hubbard Cove	C.P. 2794	5 novembre 1913
Indian Bay	C.P. 977	25 octobre 1876
Joggins Mines	C.P. 3589	2 janvier 1913
Little Narrows	C.P. 1193	28 mai 1883
Marble Mountain	C.P. 2130(a)	26 juillet 1892
North Bay, Ingonish	C.P. 453	24 mars 1881
Port Hebert	C.P. 875	29 février 1940
Port Philip	C.P. 619	24 mars 1908
Port Wade	C.P. 1082	8 mai 1907
Ritcey's Cove (Riverport)	C.P. 1862	29 septembre 1884
Sandford	C.P. 328	18 février 1915
Sheet Harbour	C.P. 570	14 mai 1874
Tusket Wedge	C.P. 2633/2634	19 décembre 1899
Weymouth	C.P. 1551	21 mai 1894
White Point	C.P. 1633	6 août 1919
<i>Province du Nouveau-Brunswick</i>		
Blacks Harbour and Beaver Harbour (Wallace Cove)	C.P. 1925	17 septembre 1883
Grand Harbour	C.P. 847	23 avril 1907
Hopewell	C.P. 2013	25 août 1891
Little Shemogue	C.P. 1970	5 septembre 1888
North Grand Manan (North Head)	C.P. 840, C.P. 1992 et C.P. 69	18 septembre 1876, 22 août 1889 et 14 janvier 1898
Seal Cove Harbour	C.P. 847	23 avril 1907
St. Stephen	C.P. 1742	9 juillet 1914
Whitehead Harbour	C.P. 847	23 avril 1907
<i>Province de la Colombie-Britannique</i>		
Bull Harbour	C.P. 2605	18 octobre 1938
Crofton	C.P. 688	31 mars 1938
Gibson's Landing	C.P. 1298	7 août 1924
Kitimat	C.P. 1973-480	27 février 1973
Ladysmith	C.P. 246	16 février 1906
Pender Harbour	C.P. 2180	19 septembre 1916
Squamish Harbour	C.P. 1438	23 juillet 1927
<i>Province de l'Île-du-Prince-Édouard</i>		
Cape Traverse (Port Borden)	C.P. 1166	23 mai 1884
<i>Province de Terre-Neuve</i>		
Argentia	C.P. 1989-1410	24 juillet 1989
<i>Territoires du Nord-Ouest</i>		
Nanisivik	C.P. 1978-2344	20 juillet 1978

SCHEDULE 2
*(Subsection 2(1))***PUBLIC PORTS**

Column 1	Column 2	Column 3
Public Port	Order in Council	Date
<i>Province of Ontario</i>		
Cornwall	P.C. 1994-858	May 26, 1994
Depot Harbour	P.C. 1084	May 30, 1898
Parry Sound	P.C. 581	March 19, 1883
<i>Province of Québec</i>		
Baie Comeau	P.C. 1962-595	April 19, 1962
Carleton	P.C. 1623	December 8, 1881
Chandler	P.C. 554	March 29, 1927
Escoumains (Les Escoumins)	P.C. 2117	October 27, 1906
Gaspé (Sandy Beach)	P.C. 1158	September 22, 1874
Grindstone (Cap-aux-Meules)	P.C. 1234	May 29, 1937
Gros Cacouna	P.C. 1982-229	January 21, 1982
Havre-Saint-Pierre	P.C. 1973-480	February 27, 1973
Matane	P.C. 925 and P.C. 1508	October 19, 1877 and July 20, 1882
Paspébiac	P.C. 470	May 22, 1877
Rimouski	P.C. 181	March 5, 1877
Rivière-du-Loup	P.C. 1558	June 19, 1919
Sorel	P.C. 774	June 16, 1874
St. Thomas (Montmagny)	P.C. 2368	December 21, 1885
Tadousac	P.C. 1083	June 6, 1906
Trois Pistoles	P.C. 643	March 28, 1898
<i>Province of Nova Scotia</i>		
Annapolis (Annapolis Royal)	P.C. 161	February 25, 1875
Baddeck	P.C. 905	September 15, 1875
Little Bras d'Or Lake (Iona)	P.C. 864	April 25, 1884
Parrsborough (Parrsboro)	P.C. 1392	October 22, 1873
Port Williams	P.C. 2986	November 29, 1938
Tiverton	P.C. 843/844	April 3, 1900
Walton	P.C. 1952(a)	October 26, 1905
<i>Province of New Brunswick</i>		
Bathurst	P.C. 640	May 30, 1873
Dalhousie	P.C. 640	May 30, 1873
St. Andrews (Bayside)	P.C. 640	May 30, 1873
<i>Province of British Columbia</i>		
Banfield Creek (Bamfield)	P.C. 480	March 7, 1938
Campbell River	P.C. 1973-480	February 27, 1973
Chemainus	P.C. 475	March 2, 1897
Gold River	P.C. 1973-480	February 27, 1973
Horseshoe Bay	P.C. 1450	April 13, 1948
Powell River	P.C. 603	April 7, 1923
Snug Harbour (Snug Cove)	P.C. 429	March 2, 1908
Stewart	P.C. 1979-3053	November 8, 1979
Ucluelet Arm	P.C. 481	March 7, 1938

SCHEDULE 3
*(Subsection 3(1))***PUBLIC PORTS**

Column 1	Column 2	Column 3
Public Port	Order in Council	Date
<i>Province of Ontario</i>		
Collingwood	P.C. 176	March 3, 1877
Goderich	P.C. 1954-653	April 29, 1954
Kingston	P.C. 1957-1105	August 16, 1957
Kingsville	P.C. 2988	November 29, 1938
Owen Sound	P.C. 1137	May 28, 1909
Port Stanley	P.C. 114(a)	January 15, 1898
Sarnia	P.C. 1431	July 25, 1885
Sault Ste Marie	P.C. 669	March 21, 1912

ANNEXE 2
*(paragraphe 2(1))***PORTS PUBLICS**

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Port public	Décret	Date
<i>Province d'Ontario</i>		
Cornwall	C.P. 1994-858	26 mai 1994
Depot Harbour	C.P. 1084	30 mai 1898
Parry Sound	C.P. 581	19 mars 1883
<i>Province de Québec</i>		
Baie Comeau	C.P. 1962-595	19 avril 1962
Carleton	C.P. 1623	8 décembre 1881
Chandler	C.P. 554	29 mars 1927
Escoumains (Les Escoumins)	C.P. 2117	27 octobre 1906
Gaspé (Sandy Beach)	C.P. 1158	22 septembre 1874
Grindstone (Cap-aux-Meules)	C.P. 1234	29 mai 1937
Gros Cacouna	C.P. 1982-229	21 janvier 1982
Havre-Saint-Pierre	C.P. 1973-480	27 février 1973
Matane	C.P. 925 et C.P. 1508	19 octobre 1877 et 20 juillet 1882
Paspébiac	C.P. 470	22 mai 1877
Rimouski	C.P. 181	5 mars 1877
Rivière-du-Loup	C.P. 1558	19 juin 1919
Sorel	C.P. 774	16 juin 1874
St. Thomas (Montmagny)	C.P. 2368	21 décembre 1885
Tadousac	C.P. 1083	6 juin 1906
Trois Pistoles	C.P. 643	28 mars 1898
<i>Province de la Nouvelle-Écosse</i>		
Annapolis (Annapolis Royal)	C.P. 161	25 février 1875
Baddeck	C.P. 905	15 septembre 1875
Little Bras d'Or Lake (Iona)	C.P. 864	25 avril 1884
Parrsborough (Parrsboro)	C.P. 1392	22 octobre 1873
Port Williams	C.P. 2986	29 novembre 1938
Tiverton	C.P. 843/844	3 avril 1900
Walton	C.P. 1952(a)	26 octobre 1905
<i>Province du Nouveau-Brunswick</i>		
Bathurst	C.P. 640	30 mai 1873
Dalhousie	C.P. 640	30 mai 1873
St. Andrews (Bayside)	C.P. 640	30 mai 1873
<i>Province de la Colombie-Britannique</i>		
Banfield Creek (Bamfield)	C.P. 480	7 mars 1938
Campbell River	C.P. 1973-480	27 février 1973
Chemainus	C.P. 475	2 mars 1897
Gold River	C.P. 1973-480	27 février 1973
Horseshoe Bay	C.P. 1450	13 avril 1948
Powell River	C.P. 603	7 avril 1923
Snug Harbour (Snug Cove)	C.P. 429	2 mars 1908
Stewart	C.P. 1979-3053	8 novembre 1979
Ucluelet Arm	C.P. 481	7 mars 1938

ANNEXE 3
*(paragraphe 3(1))***PORTS PUBLICS**

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Port public	Décret	Date
<i>Province d'Ontario</i>		
Collingwood	C.P. 176	3 mars 1877
Goderich	C.P. 1954-653	29 avril 1954
Kingston	C.P. 1957-1105	16 août 1957
Kingsville	C.P. 2988	29 novembre 1938
Owen Sound	C.P. 1137	28 mai 1909
Port Stanley	C.P. 114(a)	15 janvier 1898
Sarnia	C.P. 1431	25 juillet 1885
Sault Ste Marie	C.P. 669	21 mars 1912

SCHEDULE 3—*Continued*
PUBLIC PORTS—*Continued*

Column 1	Column 2	Column 3
Public Port	Order in Council	Date
<i>Province of Nova Scotia</i>		
Bridgewater	P.C. 515	May 6, 1874
Digby	P.C. 98	February 19, 1878
Hantsport	P.C. 479	February 29, 1912
Liverpool	P.C. 36	January 19, 1877
Louisburg	P.C. 367	March 17, 1879
Lunenburg	P.C. 1196	December 3, 1875
Mulgrave	P.C. 1958-361	March 4, 1958
North Sydney	P.C. 31	January 9, 1915
Pictou	P.C. 156	January 26, 1921
Port Hastings	P.C. 303	February 15, 1908
Port Hawkesbury	P.C. 646	July 9, 1875
Pugwash	P.C. 620	March 24, 1908
Shelburne	P.C. 811	August 27, 1877
Sydney	P.C. 1960-1344	September 29, 1960
Victoria Pier, Sydney	P.C. 1491	July 25, 1884
Yarmouth	P.C. 183	March 1, 1875
<i>Province of New Brunswick</i>		
Miramichi	P.C. 1992-2059	September 17, 1992
<i>Province of Manitoba</i>		
Churchill	P.C. 1250 and P.C. 1997-1256	June 28, 1933 and September 5, 1997
<i>Province of Prince Edward Island</i>		
Charlottetown	P.C. 809	June 17, 1874
Georgetown	P.C. 809	June 17, 1874
Souris	P.C. 353	April 10, 1875
Summerside	P.C. 809	June 17, 1874
<i>Province of Newfoundland</i>		
Botwood	P.C. 1961-1843	December 21, 1961
Come by Chance	P.C. 1973-480	February 27, 1973
Corner Brook	P.C. 1965-563	March 25, 1965
Fortune	P.C. 1967-326	February 23, 1967
Goose Bay	P.C. 3275	June 11, 1952
Holyrood	P.C. 1973-480	February 27, 1973
Lewisporte	P.C. 1979-3053	November 8, 1979
Long Harbour	P.C. 1973-480	February 27, 1973
Long Pond, Manuels	P.C. 1958-1117	August 7, 1958
Marystown	P.C. 1979-3053	November 8, 1979
Port aux Basques	P.C. 1957-1659	December 13, 1957
Stephenville	P.C. 1971-1550	July 27, 1971

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

In accordance with the National Marine Policy of 1995, Transport Canada is withdrawing from the operation of ports, including public harbours. In the case of public harbours, this process began in June 1996 with the termination of the application of the *Public Harbours and Port Facilities Act* (PHPFA) at 199 harbours and continues under this Regulation.

The *Order Terminating the Application of the Public Harbours and Port Facilities Act to Certain Harbours, 1999* was published on December 26, 1998, pursuant to the PHPFA. Since then, effective March 1, 1999, the *Canada Marine Act* (CMA) has come into force and the PHPFA has been repealed. Any

ANNEXE 3 (*suite*)
PORTS PUBLICS (*suite*)

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Port public	Décret	Date
<i>Province de la Nouvelle-Écosse</i>		
Bridgewater	C.P. 515	6 mai 1874
Digby	C.P. 98	19 février 1878
Hantsport	C.P. 479	29 février 1912
Liverpool	C.P. 36	19 janvier 1877
Louisburg	C.P. 367	17 mars 1879
Lunenburg	C.P. 1196	3 décembre 1875
Mulgrave	C.P. 1958-361	4 mars 1958
North Sydney	C.P. 31	9 janvier 1915
Pictou	C.P. 156	26 janvier 1921
Port Hastings	C.P. 303	15 février 1908
Port Hawkesbury	C.P. 646	9 juillet 1875
Pugwash	C.P. 620	24 mars 1908
Shelburne	C.P. 811	27 août 1877
Sydney	C.P. 1960-1344	29 septembre 1960
Victoria Pier, Sydney	C.P. 1491	25 juillet 1884
Yarmouth	C.P. 183	1 ^{er} mars 1875
<i>Province du Nouveau-Brunswick</i>		
Miramichi	C.P. 1992-2059	17 septembre 1992
<i>Province du Manitoba</i>		
Churchill	C.P. 1250 et C.P. 1997-1256	28 juin 1933 et 5 septembre 1997
<i>Province de l'Île-du-Prince-Édouard</i>		
Charlottetown	C.P. 809	17 juin 1874
Georgetown	C.P. 809	17 juin 1874
Souris	C.P. 353	10 avril 1875
Summerside	C.P. 809	17 juin 1874
<i>Province de Terre-Neuve</i>		
Botwood	C.P. 1961-1843	21 décembre 1961
Come by Chance	C.P. 1973-480	27 février 1973
Corner Brook	C.P. 1965-563	25 mars 1965
Fortune	C.P. 1967-326	23 février 1967
Goose Bay	C.P. 3275	11 juin 1952
Holyrood	C.P. 1973-480	27 février 1973
Lewisporte	C.P. 1979-3053	8 novembre 1979
Long Harbour	C.P. 1973-480	27 février 1973
Long Pond, Manuels	C.P. 1958-1117	7 août 1958
Marystown	C.P. 1979-3053	8 novembre 1979
Port aux Basques	C.P. 1957-1659	13 décembre 1957
Stephenville	C.P. 1971-1550	27 juillet 1971

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

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Conformément à la Politique maritime nationale de 1995, Transports Canada se retire de l'exploitation des ports, y compris les ports publics. En ce qui concerne les ports publics, le processus a commencé en juin 1996 en mettant fin à l'application de la *Loi sur les ports et installations portuaires publics* (LPIPP) à 199 ports et se poursuit en vertu du présent règlement.

En vertu de la LPIPP, le *Décret soustrayant certains ports publics à l'application de la Loi sur les ports et installations portuaires publics, 1999* a été préalablement publié le 26 décembre 1998. Depuis le 1^{er} mars 1999, la *Loi maritime du Canada* (LMC) est entrée en vigueur et a abrogé la LPIPP. Tous

public harbour or public port facility to which the PHPFA applied is now deemed to be designated as a public port or public port facility under the CMA. While the legislative regime has changed, these Regulations are substantively the same as the order that was republished earlier.

Public harbours have been created by proclamation or by order of the Governor in Council under legislation which preceded the PHPFA and the CMA. A public harbour is a body of water, generally, with defined limits. It is distinct from a public port facility, the shore-based infrastructure of the port. At or adjacent to a public harbour there may be public port facilities, private port facilities, or a mixture of both. The port facilities are supervised by their respective owners/operators.

Public harbours are governed by the *Public Harbours Regulations* (PHR), which set out procedures, in keeping with other federal legislation, for the management of navigation, and anchorage within these bodies of water. At some public harbours, harbour masters are appointed by the Minister of Transport to administer the Regulations, that is, to support the movement of marine traffic within the public harbour. To do so, these individuals act as a liaison between harbour users, stakeholders and other government departments and agencies such as Canada Customs, the Department of Fisheries and Oceans, Environment Canada and the Royal Canadian Mounted Police. For these services, fees are charged by the harbour master in accordance with the Regulations.

Pursuant to the CMA, the Governor in Council, by this Regulation, is repealing the designation of certain public ports and public port facilities at various points in time.

For those listed in Schedule 1, the repeal of the designation will be effective March 31, 1999. These sites have no public port facilities and no federal ownership of the harbour bed.

While it was anticipated that Canada Ports Corporation (CPC) would receive Governor in Council authority to convey the public harbour of Baie des Ha! Ha!, as well as two portions of the public harbour of Saguenay to Transport Canada in time for them to be included in this deproclamation initiative, CPC now indicates that it will take some months to achieve this. Transport Canada will, therefore, undertake a separate deproclamation initiative respecting these harbours when they are conveyed to the Department.

Schedule 2, formerly Schedule 3, lists those public harbours adjacent to which Transport Canada, Harbours and Ports, currently maintains a public port facility. Repeal of the designation of a public port under the CMA will be effective only upon transfer of the entire public port facility.

For those public harbours listed in Schedule 3, formerly Schedule 4, the repeal of the designation of a public port will be effective upon transfer of the harbour bed and, if applicable, the related public port facility. Schedule 3 harbours are those that are owned by the Government of Canada, under the management and control of the Minister of Transport. In some instances, Transport Canada, Harbours and Ports, also maintains a public port facility at these locations.

In the case of public harbours listed in Schedules 2 and 3, the Minister will continue to use the PHR (or successor Regulations to be developed under the CMA) to manage these harbours until

les ports publics ou installations portuaires publiques qui étaient sous le régime de la LPIP sont maintenant réputés avoir été désignés des ports publics ou installations portuaires publiques sous la LMC. Le présent règlement est en substance conforme au décret qui a été préalablement publié, malgré le fait que le régime législatif ait changé.

Les ports publics ont été créés par proclamation ou par décret du gouverneur en conseil aux termes d'une loi antérieure à la LPIP ou la LMC. Un port public est une étendue d'eau généralement délimitée par un périmètre; c'est en quoi il se distingue d'une installation portuaire publique, qui est l'infrastructure terrestre du port. Le port public peut compter des installations publiques ou privées, ou les deux, ou être bordé par de telles installations. L'installation portuaire est surveillée par le propriétaire ou par l'exploitant.

Les ports publics sont régis par le *Règlement sur les ports publics* (RPP), lequel établit, conformément à d'autres lois fédérales, les modalités de gestion de la navigation et de mouillage qui s'appliquent dans leur périmètre. Dans certains ports publics, un directeur de port est nommé par le ministre des Transports; sa tâche consiste à administrer le règlement afin d'assurer l'écoulement du trafic maritime dans les limites du port. Pour ce faire, il fait fonction d'agent de liaison entre les utilisateurs portuaires, les intervenants et d'autres ministères et organismes gouvernementaux tels que Douanes Canada, le ministère des Pêches et des Océans, Environnement Canada et la Gendarmerie royale canadienne. Le règlement habilite le directeur de port à imposer des droits à l'égard des services portuaires.

En vertu de la LMC, le gouverneur en conseil abroge, par le présent règlement, la désignation de certains ports publics et installations portuaires publiques à des moments différents.

Dans le cas des ports énumérés à l'annexe 1, c'est-à-dire ceux qui ne comptent aucune installation portuaire publique et où le lit du port n'appartient pas au gouvernement fédéral, l'abrogation de la désignation entrera en vigueur le 31 mars 1999.

Il avait été prévu que la Société canadienne des ports (SCP) recevrait l'approbation du gouverneur en conseil pour transférer le port public de la Baie des Ha! Ha! ainsi que les deux parcelles du port public de Saguenay à Transports Canada à temps pour qu'ils soient ajoutés dans ce projet de déclassement. La SCP a signalé qu'elle ne sera pas en mesure de réaliser cet objectif avant quelques mois. Transports Canada entreprendra un projet de déclassement subséquent à l'égard de ces ports lorsqu'ils seront transférés au ministère.

L'annexe 2, anciennement l'annexe 3, énumère les ports publics adjacents à une installation portuaire publique de Transports Canada, Havres et ports. L'abrogation de la désignation d'un port public sous la LMC entrera en vigueur au moment de la cession de toute l'installation portuaire publique.

Dans le cas des ports publics énumérés à l'annexe 3, anciennement à l'annexe 4, l'abrogation de la désignation d'un port public prendra effet au moment de la cession du lit du port et, s'il y a lieu, de l'installation portuaire qui y est reliée. Les ports de l'annexe 3 sont ceux qui appartiennent au gouvernement du Canada et dont l'administration et le contrôle relèvent du ministre des Transports. Dans certains cas, Transports Canada, Havres et ports, possède également une installation portuaire à ces endroits.

Dans le cas des ports publics énumérés aux annexes 2 et 3, le Ministre continuera d'utiliser le RPP (ou le règlement qui le remplacera sous le régime de la *Loi maritime du Canada*) pour

the repeal of their designation becomes effective. In accordance with these Regulations, the dates of transfer and thus repeal of the designation of Schedule 2 and Schedule 3 harbours will be published in the *Canada Gazette*, Part I.

Upon repeal of the designation of a public port, the federal harbour master will be withdrawn.

Alternatives

Under current legislation, there is no alternative means for Transport Canada to withdraw from the operation of public ports. In order to implement this aspect of the National Marine Policy, the Governor in Council must repeal the designation of public harbours.

Benefits and Costs

The benefits and costs of this initiative are primarily related to the extent to which the existing legislative regime is duplicated, the practical implications for harbour users and stakeholders if federal harbour masters are removed and the elimination of harbour dues.

Extensive research has been conducted into other pieces of existing legislation that include similar provisions to those of the CMA and the PHR. This work has concluded that there is a wide range of legislation which can be relied upon to regulate the safety of activities on the waters of public harbours. This legislation includes but is not limited to the *Canada Shipping Act*, the *Navigable Waters Protection Act*, the *Criminal Code of Canada*, the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*, the *Canada Labour Code*, the *Carriage of Goods by Water Act*, the *Fisheries Act* and the *Health of Animals Act*.

With respect to the practical implications for harbour users and stakeholders, the greatest adjustment will be adapting to the lack of a federal harbour master at these locations.

At present, the PHR set out procedures for navigating in a public harbour. The harbour master is responsible for directing traffic to public and private port facilities and liaises with persons responsible for those facilities. Subsequent to the repeal of the applicability of the Act and Regulations, standard rules of navigation will continue to apply. In addition, there is nothing to prevent new harbour owners, stakeholders or a local port entity from employing an individual to perform coordination and liaison duties (similar to those of the existing federal harbour master) under their direction.

Harbour masters also work very closely with other federal government departments and agencies by reporting any incidents, concerns or potential dangers within a harbour. Subsequent to the repeal of the designation, new facility owners, harbour users and stakeholders will have to contact the relevant federal department or agency directly if an issue arises. In order to help the users and stakeholders adapt, Transport Canada has developed and will distribute the names of local contacts for the various departments and agencies involved.

With the repeal of the designation, harbour dues will be eliminated at these public harbours. In 1996-97, this fee generated \$2.9 million nation-wide, which, net of harbour master

les gérer jusqu'à ce que l'abrogation de leurs désignations entre en vigueur. Conformément au présent règlement, les dates de cession et, par conséquent, de l'abrogation de la désignation des ports énumérés aux annexes 2 et 3 seront publiées dans la *Gazette du Canada* Partie I.

Le poste de directeur d'un port public sera aboli au moment de l'abrogation de la désignation d'un port public.

Solutions envisagées

En vertu de la législation en vigueur, Transports Canada n'a pas d'autre choix que de se retirer de l'exploitation des ports publics. Pour mettre en œuvre cet aspect de la Politique maritime nationale, le gouverneur en conseil doit abroger la désignation des ports publics.

Avantages et coûts

Les avantages et les coûts de ce projet sont principalement liés aux éléments suivants : degré d'élimination des chevauchements dans le régime de législation actuel; répercussions d'ordre pratique pour les utilisateurs de ports et les intervenants découlant du retrait des directeurs de port fédéraux; élimination des droits de port.

Des recherches poussées ont été menées dans d'autres instruments législatifs existants qui renferment des dispositions semblables à celles de la LMC et du RPP. D'après ces recherches, ces instruments permettraient de régir la sécurité des activités dans les eaux des ports publics; ils comprennent notamment la *Loi sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur la protection des eaux navigables*, le *Code criminel* du Canada, la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, le *Code canadien du travail*, la *Loi sur le transport des marchandises par eau*, la *Loi sur les pêches* et la *Loi sur la santé des animaux*.

Du côté des répercussions d'ordre pratique pour les utilisateurs de ports et les intervenants, le plus grand ajustement pour ces derniers sera de s'adapter à l'absence d'un directeur de port fédéral dans les ports touchés.

À l'heure actuelle, le RPP établit les modalités de navigation dans les ports publics. Le directeur de port a pour responsabilité de diriger la circulation vers les installations portuaires publiques et privées. De plus, il travaille en étroite collaboration avec le responsable de l'installation portuaire. Lorsque la Loi et les règlements cesseront de s'appliquer, les règles d'une bonne navigation continueront de s'appliquer. Par ailleurs, rien n'empêcherait un nouveau propriétaire de port, un intervenant ou une administration portuaire locale d'engager quelqu'un pour exercer, sous sa direction, des fonctions de coordination et de liaison (semblables à celles qu'exerce l'actuel directeur de port public).

Le directeur d'un port travaille aussi en étroite collaboration avec d'autres ministères et organismes du gouvernement fédéral en signalant les incidents, les problèmes ou les dangers potentiels dans le port. Après l'abrogation de la désignation, les nouveaux propriétaires de l'installation, les utilisateurs des ports et les intervenants devront communiquer directement avec le ministère ou l'organisme compétent du gouvernement fédéral en cas de problème. Pour faciliter la transition, Transports Canada a établi, à l'intention des utilisateurs et des intervenants, une liste de contacts locaux au sein des divers ministères et organismes responsables qu'il distribuera.

Suite à l'abrogation de la désignation, les droits de port seront éliminés aux ports publics visés. Notons qu'en 1996-1997 ces droits ont généré des redevances de 2,9 millions de dollars dans

commissions, provided revenues of \$2.5 million to Transport Canada. With the repeal of the designation, federal harbour masters will be withdrawn and CMA/PHR services will no longer be provided. Consequently, there will be no further need to collect these fees. Given the low costs related to maintaining public harbours and the ongoing project to divest public port facilities, the repeal should not impose a significant financial burden on the department.

The elimination of Transport Canada harbour dues will also result in a reduction in Transport Canada fees for the shipping industry. While these fees currently represent a small percentage of the overall cost of transporting cargo, the reductions could be of benefit to an industry facing increases in other charges. This benefit is expected to be greatest for those shipping low-value commodities where profit margins are small.

Transport Canada's withdrawal from public harbours is one aspect of commercializing the marine transportation system under the National Marine Policy. This commercialization is a major component of a strategy to strengthen Canada's transportation system. It not only reduces marine industry costs but also eliminates unnecessary Regulation.

Consultation

This initiative is a continuation of the 1996 initiative which terminated the application of the PHPFA at 199 sites which was announced as part of the National Marine Policy in December 1995.

In this latest initiative, extensive consultations have been held with other federal departments and agencies which administer collateral legislation. As a result, all affected departments and agencies are working closely together to ensure that the repeal of the designation of these harbours proceeds smoothly.

Federal harbour masters have been consulted. Their feedback focused on the need for: continued safety and security within harbours; fair and equitable treatment of users and stakeholders; quick response to situations that may arise; enforcement of collateral legislation; and the need for full cooperation of other departments and agencies. As previously noted, collateral legislation will continue to provide for safe and secure navigation within harbours. This legislation includes compliance measures which are administered by other departments and agencies. In order to ease the transition, the initiative is being coordinated with these departments and agencies.

Between August 28 and October 28, 1998, a 60-day pre-consultation phase was undertaken with a wide range of stakeholders including the Minister's Cabinet colleagues, national marine organizations, provincial and municipal governments and public harbour users. Copies of the proposed Regulation and Regulatory Impact Analysis Statement were sent to over 550 potentially interested parties. In total, 22 briefings were given across the country. Transport Canada also responded to a total of 33 telephone calls and 27 letters.

Comments received fell into four categories: confusion between divestiture and deproclamation; concern related to continue

tout le pays dont 2,5 millions de dollars revient à Transports Canada après versement de commissions aux directeurs de port. Ces derniers verront leur poste aboli, aux ports touchés, et les services fournis en vertu de la LMC et du RPP cesseront de l'être; il ne sera donc plus nécessaire de percevoir ces droits. Compte tenu des coûts associés à l'entretien des ports publics et du projet en cours de céder des installations portuaires publiques, l'abrogation ne devrait pas imposer un lourd fardeau financier au ministère.

L'élimination des droits de port de Transports Canada résultera également en une réduction pour l'industrie du transport maritime des droits perçus par Transports Canada. Bien que ces droits ne représentent actuellement qu'un faible pourcentage de l'ensemble des frais de transport des marchandises, toute économie, quelle qu'elle soit, profiterait à l'industrie qui est aux prises avec diverses hausses de frais. Ceux qui en bénéficieront le plus seront probablement les transporteurs de produits de faible valeur qui n'ont qu'une mince marge de profit.

Le retrait de Transports Canada de l'exploitation des ports publics est un des aspects de la commercialisation du réseau de transport maritime entreprise dans le cadre de la Politique maritime nationale. Cette commercialisation est un des principaux éléments d'une stratégie adoptée dans le but de renforcer le réseau du Canada. Elle permet non seulement de réduire les coûts pour l'industrie maritime mais élimine du même coup une réglementation inutile.

Consultations

Ce projet de règlement s'inscrit dans la foulée du projet de 1996 visant à soustraire 199 ports à l'application de la LPIPP, projet qui avait été annoncé dans le cadre de la Politique maritime nationale en décembre 1995.

Dans le cadre de ce projet, de vastes consultations ont été tenues avec d'autres ministères et organismes du gouvernement fédéral chargés d'administrer la législation parallèle. En conséquence, tous les ministères et organismes affectés travaillent en étroite collaboration afin que l'abrogation de la désignation de ces ports se déroule sans difficulté.

Les directeurs de port ont été consultés. Ils ont insisté sur les points essentiels suivants : maintien de la sécurité et de la sûreté dans les ports; traitement juste et équitable des utilisateurs et des intervenants; rapidité d'action dans diverses situations; application de la législation parallèle et le besoin d'obtenir la pleine coopération des autres ministères et organismes. Tel que mentionné auparavant, la législation parallèle permettra d'assurer le maintien de la sécurité de la navigation dans les ports en prévoyant des mesures d'observance administrées par les autres ministères et organismes. Pour faciliter la transition, le projet est coordonné avec ces ministères et organismes.

Une période de pré-consultation de 60 jours a été entreprise du 28 août 1998 au 28 octobre 1998 auprès d'une vaste panoplie d'intervenants y compris les collègues de Cabinet du Ministre, les organisations maritimes nationales, les gouvernements provinciaux et municipaux ainsi que les utilisateurs des ports publics. Des copies du règlement proposé et du Résumé de l'étude d'impact de la réglementation ont été envoyées à plus de 550 groupes de personnes potentiellement intéressés. En tout, 22 sessions d'information ont été présentées à travers le pays. Nous avons également répondu à un total de 33 appels téléphoniques et 27 lettres.

Les commentaires reçus sont regroupés sous quatre catégories : confusion entre la cession et le déclassement; préoccupations

safety and security; requests that the federal government transfer the right to charge harbour dues to stakeholders; and support for the initiative. In most cases, discussing the essential difference between deproclamation and divestiture allayed any local concerns from the first category. Once collateral legislation was explained, there were no further concerns expressed with respect to safety and security following deproclamation. With respect to harbour dues collection, it was explained that the federal government has jurisdiction over navigable waters, and thus the ability to collect harbour dues would not be transferred.

On December 26, 1998, the proposed regulation was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I with a formal consultation period closing January 26, 1999. Another letter was sent to 550 public harbour users and stakeholders, including national marine organizations, provincial and municipal governments, informing them of new developments with respect to Transport Canada's deproclamation initiative. In addition, two briefings were provided and six letters and nine telephone calls were received.

Overall, comments received during this consultation phase were supportive of the proposal but there continues to be some confusion between the port divestiture program and the deproclamation initiative.

As a result of research done during the consultation phase, minor modifications were made to the Regulations:

1. Argentina was moved from Schedule 4 to Schedule 1 (to be deproclaimed March 31, 1999) because research conducted during the consultation period demonstrated that Public Works and Government Services Canada, and not Transport Canada, is the owner of the harbour bed in this location;
2. The date citation related to the Order in Council proclaiming the public harbour of Goderich was corrected;
3. As previously noted, Baie des Ha! Ha! and the two portions of Port Saguenay were removed from the proposal because CPC has not yet terminated its administration and control at these public harbours; and
4. Twelve public harbours that were the subject of a termination order in 1996 were removed from these Regulations.

Compliance and Enforcement

Given that this Regulation revokes the public nature of the named harbours, there is no requirement for a compliance mechanism for this initiative. Compliance with collateral legislation will remain unchanged.

Contact

Lila A. Killoran
 Director, Port Corporations and Port Property
 Port Programs and Divestiture
 Transport Canada
 330 Sparks Street
 Ottawa, Ontario
 K1A 0N5
 Tel.: (613) 990-3964
 FAX: (613) 954-0838

concernant le maintien de la sécurité et de la sûreté; demandes que le gouvernement fédéral transfère l'autorité de percevoir des droits de port aux intervenants; et l'appui pour le projet. Dans la plupart des cas, les préoccupations locales concernant les concepts de cession et de déclassement ont été apaisées une fois les concepts expliqués. Lorsque le rôle de la liste de législations parallèles a été démontré, il ne semblait plus y avoir d'inquiétudes concernant le maintien de la sécurité et de la sûreté suite au déclassement. En ce qui concerne la perception des droits portuaires, il a été expliqué que le gouvernement fédéral a la responsabilité des eaux navigables et que, par conséquent, la perception des droits portuaires ne serait pas transférée.

Le 26 décembre 1998, le projet de règlement a été prépublié dans la *Gazette du Canada* Partie I; la période de consultation formelle a pris fin le 26 janvier 1999. Une lettre expliquant les nouveaux développements du projet de déclassement de Transports Canada a été envoyée à 550 utilisateurs de ports publics et intervenants, comprenant les organisations maritimes nationales et les gouvernements provinciaux et municipaux. De plus, deux sessions d'information ont été données, et six lettres et neuf appels téléphoniques ont été reçus.

Les commentaires reçus durant cette période de consultation appuyaient généralement le projet mais il continue d'y avoir de la confusion entre le programme de cession des ports et le projet de déclassement.

Des modifications mineures ont été apportées au règlement suite aux recherches effectuées pendant la période de consultation :

1. Argentina a été déplacé de l'annexe 4 à l'annexe 1 (le déclassement aura lieu le 31 mars 1999) puisque la recherche effectuée pendant la période de consultation a démontré que Travaux publics et services gouvernementaux Canada (TPSGC), et non Transports Canada, est le propriétaire du lit de port à cet endroit;
2. La date de prise du décret déclarant Goderich un port public a été corrigée;
3. Tel que mentionné auparavant, Baie des Ha! Ha! ainsi que les deux parcelles du port de Saguenay ont été retirés du projet puisque la SCP n'a toujours pas transféré l'administration et le contrôle de ces ports publics à Transports Canada; et
4. Douze ports publics qui ont fait l'objet d'un décret en 1996 les soustrayant de l'application de la LPIPP ont été retirés du règlement.

Respect et exécution

Comme le présent règlement abroge la nature publique des ports cités, aucun mécanisme de conformité n'est à prévoir. La législation parallèle continuera d'être respectée.

Personne-ressource

Lila A. Killoran
 Directrice, Sociétés et biens portuaires
 Programmes portuaires et cession
 Transports Canada
 330, rue Sparks
 Ottawa (Ontario)
 K1A 0N5
 Tél. : (613) 990-3964
 TÉLÉCOPIEUR : (613) 954-0838

Registration
SOR/99-158 25 March, 1999

AERONAUTICS ACT

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VII)

P.C. 1999-540 25 March, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 4.9^a of the *Aeronautics Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VII)*.

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION REGULATIONS (PART VII)

AMENDMENTS

1. Paragraphs 700.02(4)(a) and (b) of the *Canadian Aviation Regulations*¹ are replaced by the following:

- (a) The person holds a flight training unit operator certificate;
- (b) the pilot-in-command is the holder of a valid flight instructor rating in the appropriate category of aircraft;
- (c) the aircraft is operated in day VFR flight;
- (d) there are no more than nine passengers on board; and
- (e) the flight is conducted for the purpose of sightseeing operations.

2. Section 700.17 of the Regulations is replaced by the following:

700.17 The maximum flight time referred to in paragraphs 700.15(1)(a) to (e) and the maximum flight duty time referred to in subsection 700.16(1) may be exceeded if

- (a) the flight is extended as a result of unforeseen operational circumstances;
- (b) the pilot-in-command, after consultation with the other flight crew members, considers it safe to exceed the maximum flight time and flight duty time; and
- (c) the air operator and the pilot-in-command comply with the *Commercial Air Service Standards*.

3. Subsection 700.21(1) of the Regulations is replaced by the following:

700.21 (1) An air operator shall provide flight crew members on reserve, within each 24-hour period, with a rest period that meets the requirements of the *Commercial Air Service Standards*.

4. Paragraph 702.01(1)(c) of the Regulations is replaced by the following:

- (c) the towing of objects; or

Enregistrement
DORS/99-158 25 mars 1999

LOI SUR L'AVIATION

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie VII)

C.P. 1999-540 25 mars 1999

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 4.9^a de la *Loi sur l'aéronautique*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie VII)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN (PARTIE VII)

MODIFICATIONS

1. Les alinéas 700.02(4)a) et b) du Règlement de l'aviation canadien¹ sont remplacés par ce qui suit :

- a) elle est titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage;
- b) le commandant de bord est titulaire d'une qualification d'instructeur de vol valide dans la catégorie d'aéronef appropriée;
- c) l'aéronef est en vol VFR de jour;
- d) neuf passagers au plus se trouvent à bord;
- e) le vol est effectué pour des excursions aériennes.

2. L'article 700.17 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

700.17 Le temps de vol peut dépasser le temps de vol maximal visé aux alinéas 700.15(1)a) à e) et le temps de service de vol peut dépasser le temps maximal de service de vol visé au paragraphe 700.16(1), si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le vol est prolongé à la suite de circonstances opérationnelles imprévues;
- b) le commandant de bord, après avoir consulté les autres membres d'équipage de conduite, estime que dépasser le temps de vol maximal et le temps maximal de service de vol ne présente aucun danger;
- c) l'exploitant aérien et le commandant de bord satisfont aux *Normes de service aérien commercial*.

3. Le paragraphe 700.21(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

700.21 (1) L'exploitant aérien doit accorder aux membres d'équipage de conduite en réserve, par période de 24 heures, une période de repos qui est conforme aux exigences des *Normes de service aérien commercial*.

4. L'alinéa 702.01(1)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- c) le remorquage d'objets;

^a S.C. 1992, c. 4, s. 7

¹ SOR/96-433

^a L.C. 1992, ch. 4, art. 7

¹ DORS/96-433

5. Section 702.16 of the Regulations is replaced by the following:

702.16 No air operator shall allow a person who is not a flight crew member to be carried on board an aircraft unless

- (a) the person's presence on board is essential during the flight;
- (b) the air operator is authorized in its air operator certificate to permit parachute descents and the person is a parachutist; or
- (c) the air operator
 - (i) is authorized in its air operator certificate to carry a person, and
 - (ii) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

6. Subsection 702.18(3) of the Regulations is amended by striking out the word "or" at the end of paragraph (a) and by replacing paragraph (b) with the following:

- (b) the air operator is authorized in its air operator certificate to permit parachute descents and night VFR flight and
 - (i) the persons are parachutists,
 - (ii) the flight takes place within 10 nautical miles of the aerodrome of departure, and
 - (iii) the flight takes place at night; or
- (c) the air operator is authorized in its air operator certificate to carry persons, other than parachutists, and the air operator complies with the *Commercial Air Service Standards*.

7. Paragraph 702.65(c) of the Regulations is replaced by the following:

- (c) if the person is not the chief pilot, has successfully completed a competency check or a pilot proficiency check, the validity period of which has not expired, for that type of aircraft in accordance with the *Commercial Air Service Standards*; and

8. (1) The portion of paragraph 703.88(1)(c) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

- (c) if the person is not the chief pilot, has successfully completed a competency check or a pilot proficiency check, the validity period of which has not expired, for that type of aircraft, in accordance with the *Commercial Air Service Standards* as follows:

(2) Subparagraph 703.88(1)(c)(iv) of the Regulations is replaced by the following:

- (iv) in the case of the pilot-in-command of a single-engine aeroplane that is not operated in accordance with subsection 703.22(2), a competency check for that type of aircraft; and

(3) Subsection 703.88(6) of the Regulations is replaced by the following:

- (6) An air operator may permit a person to act and a person may act as a flight crew member in an aircraft if the person does not meet the requirements set out in paragraphs (1)(b) to (d) if the air operator
 - (a) is authorized to do so in its air operator certificate; and
 - (b) complies with the *Commercial Air Service Standards*.

9. (1) Section 705.22 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):**5. L'article 702.16 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

702.16 Il est interdit à l'exploitant aérien de transporter à bord d'un aéronef toute personne autre qu'un membre d'équipage de conduite, à moins que, selon le cas :

- a) la présence de la personne à bord de l'aéronef ne soit essentielle pendant le vol;
- b) son certificat d'exploitation aérienne n'autorise le saut en parachute et que la personne ne soit un parachutiste;
- c) les conditions suivantes ne soient respectées :
 - (i) il est autorisé à transporter des personnes aux termes de son certificat d'exploitation aérienne,
 - (ii) il satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

6. L'alinéa 702.18(3)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- b) son certificat d'exploitation aérienne n'autorise le saut en parachute et le vol VFR de nuit et que les conditions suivantes ne soient réunies :
 - (i) les personnes sont des parachutistes,
 - (ii) le vol est effectué à une distance de 10 milles marins ou moins de l'aérodrome de départ,
 - (iii) le vol est effectué de nuit;

- c) son certificat d'exploitation aérienne n'autorise le transport des personnes, autres que des parachutistes, et qu'il ne satisfasse aux *Normes de service aérien commercial*.

7. L'alinéa 702.65c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- c) si la personne n'est pas le pilote en chef, avoir subi avec succès, conformément aux *Normes de service aérien commercial*, un contrôle de la compétence du pilote ou une vérification de compétence pour ce type d'aéronef, dont la période de validité n'est pas expirée;

8. (1) Le passage de l'alinéa 703.88(1)c) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

- c) si la personne n'est pas le pilote en chef, avoir subi avec succès, conformément aux *Normes de service aérien commercial*, un contrôle de la compétence du pilote ou une vérification de compétence pour ce type d'aéronef, dont la période de validité n'est pas expirée :

(2) Le sous-alinéa 703.88(1)c)(iv) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (iv) dans le cas du commandant de bord d'un avion monomoteur qui n'est pas utilisé conformément au paragraphe 703.22(2), une vérification de compétence pour ce type d'aéronef;

(3) Le paragraphe 703.88(6) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (6) L'exploitant aérien peut permettre à une personne d'agir en qualité de membre d'équipage de conduite et une personne peut agir en cette qualité à bord de l'aéronef, lorsque la personne ne satisfait pas aux exigences des alinéas (1)b) à d), si l'exploitant aérien respecte les conditions suivantes :
 - a) il y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;
 - b) il satisfait aux *Normes de service aérien commercial*.

9. (1) L'article 705.22 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

(1.1) An air operator shall specify in its company operations manual

- (a) the period for which the operational flight plan referred to in subsection (3) shall be kept;
- (b) the method of recording the formal approval of the plan by the flight dispatcher; and
- (c) the method of recording the formal approval of the plan by the pilot-in-command.

(2) Subsection 705.22(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) An air operator shall keep a copy of the operational flight plan, including any amendments to the plan, for not less than 90 days.

10. Section 705.27 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):

(4) A revenue passenger is not allowed in the flight deck unless there is a seat, other than a jump seat, available for the passenger in the passenger compartment.

11. Subsection 705.39(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) An air operator shall keep a copy of the weight and balance forms, including any amendments to the forms, for not less than 90 days.

(4) An air operator shall specify in its company operation manual

- (a) its weight and balance system;
- (b) its instructions to employees regarding the preparation and accuracy of weight and balance forms; and
- (c) the period for which the forms shall be kept.

12. (1) Paragraph 705.42(2)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) stowed in a compartment or overhead rack that has been approved by the Minister in accordance with Chapter 551 of the *Airworthiness Manual* for the stowage of carry-on baggage;

(2) Paragraph 705.42(2)(c) of the Regulations is replaced by the following:

(c) restrained by a means that has been approved by the Minister in accordance with Chapter 551 of the *Airworthiness Manual*.

(3) Subsection 705.42(4) of the Regulations is replaced by the following:

(4) All carry-on baggage that is stowed under a passenger seat shall be restrained in a manner that has been approved by the Minister in accordance with Chapter 551 of the *Airworthiness Manual*.

(4) Subsection 705.42(6) of the Regulations is replaced by the following:

(6) No air operator shall allow the passenger entry doors of an aircraft to be closed for departure until a crew member has verified that all carry-on baggage is stowed in a location that has been approved by the Minister in accordance with Chapter 551 of the *Airworthiness Manual* or is restrained by a means that has been approved by the Minister in accordance with Chapter 551 of the *Airworthiness Manual*.

(1.1) L'exploitant aérien doit préciser dans le manuel d'exploitation de la compagnie :

- a) la période durant laquelle le plan de vol exploitation visé au paragraphe (3) doit être tenue;
- b) la méthode pour consigner l'approbation officielle du plan de vol exploitation par le régulateur de vol;
- c) la méthode pour consigner l'approbation officielle du plan de vol exploitation par le commandant de bord.

(2) Le paragraphe 705.22(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) L'exploitant aérien doit conserver un exemplaire du plan de vol exploitation, y compris ses modifications, pendant au moins 90 jours.

10. L'article 705.27 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

(4) Aucun passager payant ne peut avoir accès au poste de pilotage à moins qu'il ne dispose d'un siège, autre qu'un strapontin, dans la cabine passagers.

11. Le paragraphe 705.39(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) L'exploitant aérien doit conserver un exemplaire du devis de masse et centrage, y compris ses modifications, pendant au moins 90 jours.

(4) L'exploitant aérien doit préciser dans le manuel d'exploitation de la compagnie :

- a) le système de calculs de masse et centrage;
- b) les instructions à l'intention des employés concernant la préparation et la précision du devis de masse et centrage;
- c) la période durant laquelle le devis doit être conservé.

12. (1) L'alinéa 705.42(2)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) soit être rangés dans un compartiment de rangement ou dans un espace de rangement supérieur approuvés par le ministre conformément au chapitre 551 du *Manuel de navigabilité* pour le rangement des bagages de cabine;

(2) L'alinéa 705.42(2)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) soit être retenus au moyen d'un dispositif approuvé par le ministre conformément au chapitre 551 du *Manuel de navigabilité*.

(3) Le paragraphe 705.42(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Les bagages de cabine qui sont rangés sous un siège passager doivent être retenus d'une manière approuvée par le ministre conformément au chapitre 551 du *Manuel de navigabilité*.

(4) Le paragraphe 705.42(6) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(6) Il est interdit à l'exploitant aérien de permettre que les portes passagers de l'aéronef soient fermées en vue du départ avant qu'un membre d'équipage ne se soit assuré que les bagages de cabine sont rangés dans un endroit approuvé par le ministre conformément au chapitre 551 du *Manuel de navigabilité* ou retenus par un dispositif approuvé par le ministre conformément au chapitre 551 du *Manuel de navigabilité*.

(5) Subsection 705.42(8) of the Regulations is replaced by the following:

(8) No carry-on baggage that may cause injury to passengers in the event of turbulence or an emergency shall be stowed in an overhead rack unless the rack is equipped with restraining devices or doors that have been approved by the Minister in accordance with Chapter 551 of the *Airworthiness Manual*.

COMING INTO FORCE

13. These Regulations come into force on June 1, 1999.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

General

These *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VII, Commercial Air Services)* include amendments to Subpart 0 (*General*), Subpart 2 (*Aerial Work*), Subpart 3 (*Air Taxi Operations*) and Subpart 5 (*Airline Operations*). Part VII also includes Subpart 1 (*Foreign Air Operations*), Subpart 4 (*Commuter Operations*) and Subpart 6 (*Aircraft Maintenance Requirements for Air Operators*) which are not being amended at this time.

Part VII (*Commercial Air Services*) of the *Canadian Aviation Regulations* encompasses the operating and flight rules which apply to all commercial aircraft operations. Subpart 0 (*General*) contains regulations applied to two or more types of commercial aircraft operations while Subparts 1, 2, 3, 4, and 5 apply individually to specific types of commercial operations or to aircraft differentiated by weight category, number of engines, passenger seating configuration, and engine power type. Subpart 1 (*Foreign Air Operations*) applies to the operation in Canada of a foreign state aircraft or of an aircraft operated by a foreign operator in an air transport service. Subpart 2 (*Aerial Work*) applies to aerial work involving the carriage of passengers other than flight crew, the carriage of helicopter external loads, towing of objects or the dispersal of products (e.g. crop spraying). Subpart 3 (*Air Taxi Operations*), Subpart 4 (*Commuter Operations*) and Subpart 5 (*Airline Operations*) apply to the operation by a Canadian air operator, in an air transport service or in aerial work involving sightseeing operations of aircraft of varying maximum certificated take-off weights (MCTOW) and passenger seating configurations. The smaller aircraft are regulated under Subpart 3 (*Air Taxi Operations*). The regulations contained in Subpart 4 (*Commuter Operations*) apply to somewhat heavier aircraft capable of carrying more passengers while even larger, more sophisticated aircraft capable of carrying twenty or more passengers are regulated under Subpart 5 (*Airline Operations*). Subpart 6 (*Aircraft Maintenance Requirements for Air Operators*) contains maintenance requirements which apply to operations conducted in accordance with Part VII.

(5) Le paragraphe 705.42(8) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(8) Il est interdit de ranger, dans un espace de rangement supérieur, des bagages de cabine qui peuvent causer des blessures aux passagers en cas de turbulence ou d'urgence, à moins que cet espace ne soit muni d'un dispositif de retenue ou de portes approuvés par le ministre conformément au chapitre 551 du *Manuel de navigabilité*.

ENTRÉE EN VIGUEUR

13. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} juin 1999.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Généralités

Les modifications apportées au *Règlement de l'aviation canadien (partie VII, Services aériens commerciaux)* visent entre autres la sous-partie 700 (*Généralités*), la sous-partie 702 (*Opérations de travail aérien*), la sous-partie 703 (*Exploitation d'un taxi aérien*) et la sous-partie 705 (*Exploitation d'une entreprise de transport aérien*). La partie VII comprend également la sous-partie 701 (*Opérations aériennes étrangères*), la sous-partie 704 (*Exploitation d'un service aérien de navette*) et la sous-partie 706 (*Exigences de maintenance des aéronefs pour les exploitants aériens*) qui ne sont pas modifiées à l'heure actuelle.

La partie VII (*Services aériens commerciaux*) du *Règlement de l'aviation canadien* englobe les règles d'exploitation et de vol qui régissent l'ensemble des opérations des aéronefs commerciaux. La sous-partie 700 (*Généralités*) contient des dispositions applicables à deux ou à plusieurs types d'opérations d'aéronefs commerciaux tandis que les sous-parties 701, 702, 703, 704 et 705 s'appliquent individuellement à des types précis d'opérations commerciales ou à des aéronefs différenciés selon leur catégorie de poids, leur nombre de moteurs, la configuration de leurs sièges-passagers et leur type de groupe motopropulseur. La sous-partie 701 (*Opérations aériennes étrangères*) s'applique à l'exploitation au Canada d'un aéronef d'État étranger ou d'un aéronef exploité par un exploitant étranger dans un service de transport aérien. La sous-partie 702 (*Opérations de travail aérien*) s'applique au travail aérien qui nécessite le transport de passagers autres que l'équipage de conduite, le transport de charges externes par hélicoptère, le remorquage d'objets ou l'épandage de produits (par exemple épandage de grains). La sous-partie 703 (*Exploitation d'un taxi aérien*), la sous-partie 704 (*Exploitation d'un service aérien de navette*) et la sous-partie 705 (*Exploitation d'une entreprise de transport aérien*) s'appliquent à l'utilisation par un exploitant aérien canadien d'aéronefs dont la masse maximale homologuée au décollage (MMHD) et les configurations de sièges-passagers varient, dans un service de transport aérien ou dans le cadre d'un travail aérien qui comprend des excursions aériennes. Les aéronefs les plus petits sont régis par la sous-partie 703 (*Exploitation d'un taxi aérien*). Les dispositions de la sous-partie 704 (*Exploitation d'un service aérien de navette*) s'appliquent à des aéronefs un peu plus lourds et capables de transporter davantage de passagers, tandis que les aéronefs encore plus gros, plus complexes et capables de transporter 20 passagers

The amendments to Subpart 0 (*General*) include amendments to *Canadian Aviation Regulations* (CARs) 700.02 (*Requirements for an Air Operator Certificate*), 700.17 (*Unforeseen Operational Circumstances*) and 700.21 (*Flight Crew Member on Reserve*). The changes will eliminate unintended inconsistencies between regulations or between regulations and standards, repair an inadvertent omission from previous versions of the CARs and, in CAR 700.17, allow for the extension of flight times for flight crew members in unforeseen operational circumstances. Minor editorial changes will improve the clarity of these Regulations.

In Subpart 2 (*Aerial Work*) amendments are introduced to CAR 702.01 (*Application*), to clarify the status of glider towing operations; CAR 702.16 (*Carriage of Persons*), to explicitly permit the carriage of parachutists where the air operator certificate authorizes parachuting operations, and to CAR 702.18 (*Night, VFR OTT and IFR Operations*), to remove a restriction from the conditions applicable to the conduct of night parachute operations. The modification of CAR 702.65 (*Flight Crew Member Qualifications*) will clarify the pilot check requirements for a chief pilot in an aerial work operation.

Revisions to Subpart 3 (*Air Taxi Operations*), CAR 703.88 (*Flight Crew Member Qualifications*), will remove or replace confusing terminology and clarify the intent of the regulation.

The amendments to Subpart 5 (*Airline Operations*) include amendments to *Canadian Aviation Regulations* (CARs) 705.22 (*Operational Flight Plan*), 705.27 (*Admission to Flight Deck*), 705.39 (*Weight and Balance Control*) and 705.42 (*Carry-On Baggage*). Among the four regulations, five specific changes are made. Two of these changes will correct unintentional omissions from the current CARs, one is an editorial revision and the remaining two changes will clarify ambiguous provisions in the present Regulations.

These amendments to the *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VII Commercial Air Services)* were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I on September 5, 1998. Only one comment was received. The disposition of this comment is discussed during the description of CAR 700.02 to which it referred.

Specific

CAR 700.02(4) (*Requirements for an Air Operator Certificate*)

CAR 700.02(4) is being amended to rectify an unintended omission from the CARs. The holder of a flight training unit

ou plus sont assujettis aux dispositions de la sous-partie 705 (*Exploitation d'une entreprise de transport aérien*). La sous-partie 706 (*Exigences de maintenance des aéronefs pour les exploitants aériens*) contient des exigences de maintenance qui s'appliquent aux opérations effectuées conformément à la partie VII.

Les modifications apportées à la sous-partie 700 (*Généralités*) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) visent l'article 700.02 (*Exigences relatives au certificat d'exploitation aérienne*), l'article 700.17 (*Circonstances opérationnelles imprévues*) et l'article 700.21 (*Membres d'équipage de conduite en réserve*). Ces modifications permettront d'éliminer les incohérences involontaires entre les dispositions réglementaires ou entre les dispositions et les normes, de corriger les erreurs commises par inadvertance dans les versions précédentes du RAC et, à l'article 700.17, de prolonger le temps de vol pour les membres d'équipage de conduite lorsque des circonstances opérationnelles imprévues l'exigent. Des modifications mineures d'ordre rédactionnel rendront le règlement plus précis.

À la sous-partie 702 du RAC (*Opérations de travail aérien*), des modifications sont apportées à l'article 702.01 (*Application*) afin de préciser les opérations de remorquage de planeurs, à l'article 702.16 (*Transport des personnes*) pour permettre explicitement le transport de parachutistes lorsque le certificat d'exploitation aérienne autorise l'exploitant à se livrer à de telles activités, et à l'article 702.18 (*Vol de nuit, vol VFR OTT et vol IFR*) pour supprimer une restriction des conditions applicables à l'exécution de sauts en parachute de nuit. La modification apportée à l'article 702.65 du RAC (*Qualifications des membres d'équipage de conduite*) précisera les exigences relatives à la vérification de compétence pour un pilote en chef participant à des travaux aériens.

Les révisions apportées à la sous-partie 703 du RAC (*Exploitation d'un taxi aérien*), plus précisément à l'article 703.88 (*Qualifications des membres d'équipage de conduite*), élimineront ou remplaceront la terminologie qui prête à confusion et préciseront l'objet du règlement.

Les modifications apportées à la sous-partie 705 du RAC (*Exploitation d'une entreprise de transport aérien*) visent l'article 705.22 (*Plan de vol exploitation*), l'article 705.27 (*Accès au poste de pilotage*), l'article 705.39 (*Contrôle de la masse et du centrage*) et l'article 705.42 (*Bagages de cabine*). Cinq modifications précises sont prévues parmi ces quatre dispositions. Deux de ces modifications permettront de corriger les oublis involontaires constatés dans la version actuelle du RAC, la troisième est une révision d'ordre rédactionnel, et les deux autres auront pour but d'éclaircir le sens des dispositions ambiguës qui figurent dans le règlement actuel.

Les modifications apportées au *Règlement de l'aviation canadien* (partie VII, *Services aériens commerciaux*) ont fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 5 septembre 1998. Un seul commentaire a été reçu. La suite donnée à ce commentaire est traitée dans la description de l'article 700.02 du RAC, à laquelle elle renvoie.

Détails

Paragraphe 700.02(4) du RAC (*Exigences relatives au certificat d'exploitation aérienne*)

Le paragraphe 700.02(4) du RAC est en voie d'être modifié afin de corriger un oubli involontaire constaté dans le RAC. Le

operator certificate may, at present, conduct a flight for sightseeing purposes. However, no legislation regarding the conditions under which such a flight may be conducted has been promulgated. The amendment will require that such an operation may only be conducted, by the holder of a flight training unit operator certificate, under day VFR (visual flight rules) conditions, with a maximum of nine passengers on board and that the pilot-in-command must hold a valid flight instructor rating in the appropriate category. These requirements for sightseeing flights were in place prior to the introduction of the CARs in October 1996 and reflect current industry practices. In response to a comment received after prepublication in the *Canada Gazette*, Part I, a change in wording has been introduced to make clear the continuing requirement for such flight to be conducted under the authority of a flight training unit operator certificate.

As well, the amended CAR 700.02(4) will no longer specifically refer to the conduct of a familiarization flight by the holder of a flight training unit operator certificate. This editing change reflects the significance of a familiarization flight, as an integral part of flight training which need not be separately addressed.

CAR 700.17 (Unforeseen Operational Circumstances)

After being amended, CAR 700.17 (*Unforeseen Operational Circumstances*) will allow for the extension of weekly, monthly, quarterly or annual flight time limitations in the event of unforeseen operational circumstances. Unforeseen operational circumstances are defined in CAR 101.01 (*Interpretation*) as “an event, such as unforecast adverse weather, or an equipment malfunction or air traffic control delay, that is beyond the control of an air operator or private operator.”

In CAR 700.17 (*Unforeseen Operational Circumstances*) and the associated standard 720.17, provision is made for an extension of flight duty time but not for an extension of flight time. Flight duty time is the period over which a flight crew member may be assigned to duty within any consecutive 24 hours. Limitations upon the duration of flight duty time are contained in CAR 700.16 (*Flight Duty Time Limitations and Rest Periods*). A major component of flight duty time is flight time which is defined as “the time from the moment an aircraft first moves under its own power for the purpose of taking off until the moment it comes to rest at the end of the flight” (CAR 101.01 *Interpretation*). CAR 700.15 (*Flight Time Limitations*) contains weekly, monthly, quarterly and annual limitations on flight time.

Under certain, infrequent, circumstances it is possible a flight crew member's flight duty time may need to be extended but the operator may be unable to do so because the individual has reached a weekly, monthly, quarterly or annual limitation upon the permitted flight time. This amendment will remove that restriction. Any such extension will still be subject to the limitations imposed by the definition of unforeseen operational circumstances and by *Canadian Air Service Standard 720.17*.

titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage peut, à l'heure actuelle, effectuer des excursions aériennes. Toutefois, aucune législation concernant les conditions dans lesquelles ce type de vol peut se dérouler n'a été promulguée. La modification précisera que ce genre de vol peut uniquement être effectué par le titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage dans des conditions VFR (règles de vol à vue) de jour et avec un maximum de neuf passagers à bord. De plus, le commandant de bord doit être titulaire d'une qualification d'instructeur de vol valide dans la catégorie visée. Ces exigences, qui s'appliquent aux excursions aériennes, existaient déjà avant l'entrée en vigueur du RAC en octobre 1996 et tiennent compte des pratiques actuelles de l'industrie. En réponse à un commentaire reçu après la publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I, le libellé a été modifié afin d'éclaircir l'exigence permanente voulant que ce genre de vol soit effectué conformément à un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage.

De plus, le paragraphe 700.02(4) du RAC ne fera plus explicitement référence à l'exécution d'un vol de familiarisation par le titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage. Cette modification d'ordre rédactionnel reflète l'importance d'un vol de familiarisation, qui fait partie intégrante de la formation au pilotage et qui ne doit donc pas être traité séparément.

Article 700.17 du RAC (Circonstances opérationnelles imprévues)

La modification apportée à l'article 700.17 du RAC (*Circonstances opérationnelles imprévues*) permettra de prolonger le temps de vol hebdomadaire, mensuel, trimestriel ou annuel au-delà des limites fixées en cas de circonstances opérationnelles imprévues. Ces circonstances sont définies à l'article 101.01 du RAC (*Définitions*) comme « un événement qui est indépendant de la volonté de l'exploitant aérien ou de l'exploitant privé, comme le mauvais temps non prévu, un défaut de fonctionnement de l'équipement ou un retard dans le contrôle de la circulation aérienne ».

À l'article 700.17 du RAC (*Circonstances opérationnelles imprévues*) et à l'article 720.17 des normes connexes, une disposition est prévue pour prolonger le temps de service de vol mais non le temps de vol. Le temps de service de vol est la période au cours de laquelle un membre d'équipage de conduite peut être affecté à une tâche dans les 24 heures consécutives. Les limites de temps de service de vol figurent à l'article 700.16 du RAC (*Limites de temps de service de vol et périodes de repos*). Un élément important du temps de service de vol est le temps de vol, qui est défini comme le « temps calculé à partir du moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol » (article 101.01 du RAC, *Définitions*). L'article 700.15 du RAC (*Limites de temps de vol*) donne les limites hebdomadaires, mensuelles, trimestrielles et annuelles de temps de vol.

Dans certaines circonstances inhabituelles, il est possible qu'il soit nécessaire de prolonger le temps de service de vol d'un membre d'équipage de conduite mais que l'exploitant se trouve dans l'impossibilité de le faire étant donné que ce membre a atteint la limite hebdomadaire, mensuelle, trimestrielle ou annuelle de son temps de vol autorisé. La modification permettra d'éliminer cette restriction. Une telle prolongation restera assujettie aux limites imposées par la définition de circonstances opérationnelles imprévues et par l'article 720.17 des *Normes de service aérien commercial*.

CAR 700.21 (Flight Crew Member on Reserve)

The amendment to CAR 700.21 (*Flight Crew Member on Reserve*) will remove an inconsistency between present CAR 700.21 and the corresponding *Commercial Air Services Standard* (CASS) 720.21. At present, CAR 700.21 prohibits the interruption, by the air operator, of the rest period required for a flight crew member. On the other hand, CASS 720.21 presents the conditions with which an air operator must comply if they do interrupt the flight crew member's rest period, thus, implying the possibility of legally interrupting the rest period. The revision will remove the unintended contradiction by changing the restrictive wording "...with a rest period that is scheduled in advance, is not interrupted by the air operator and meets the requirements of the *Commercial Air Services Standards*" in CAR 700.21(1) to "...with a rest period that meets the requirements of the *Commercial Air Services Standards*". The air operator will then be permitted to interrupt a flight crew member's rest period provided the requirements of the *Commercial Air Services Standards* are met. CASS 720.21 will remain unchanged.

CAR 702.01(c) (Application)

CAR 702.01(c) (*Application*) is being revised to remove a misleading and potentially confusing phrase. At present, CAR 702.01(c) states that Part VII, Subpart 2 (*Aerial Work*) applies to the operation of an aeroplane or helicopter in aerial work involving the towing of objects, "other than a glider towing operation conducted by a flight training unit". However, "aerial work" is defined as "a commercial air service other than an air transport service or a flight training service" (CAR 101.01 *Interpretation*). Thus, CAR 702.01 does not apply to glider towing operations conducted by a flight training unit and the phrase excluding these operations from the application of this Regulation is redundant and, possibly, confusing. The amendment to CAR 702.01(c) will eliminate the reference to glider operations conducted by a flight training unit and remove this source of ambiguity.

CAR 702.16 (Carriage of Persons)

CAR 702.16 (*Carriage of Persons*) is being amended to rectify an unfortunate oversight in the present CARs. This Regulation was intended to allow an aerial work operator to carry parachutists where the air operator certificate permits parachuting, however, this intent is nowhere stated in CAR 702.16. Aerial work operators are not, in general, permitted to have persons other than flight crew members or those persons whose presence is essential during the flight on board. Departmental practice, at present, is to consider parachutists "essential during the flight" and to allow their presence during parachuting operations. The amendment will state that parachutists are allowed on board where the air operator certificate permits, thus, clarifying this Regulation.

Article 700.21 du RAC (Membres d'équipage de conduite en réserve)

La modification apportée à l'article 700.21 du RAC (*Membres d'équipage de conduite en réserve*) permettra de supprimer une incohérence entre l'article 700.21 du RAC actuel et l'article 720.21 des *Normes de service aérien commercial* (NSAC) connexes. À l'heure actuelle, l'article 700.21 du RAC interdit l'interruption, par l'exploitant aérien, de la période de repos requise pour un membre d'équipage de conduite. Par ailleurs, l'article 720.21 des NSAC présente les conditions que doit respecter un exploitant aérien s'il interrompt la période de repos d'un membre d'équipage de conduite. D'après cet article, il est donc possible, au point de vue légal, d'interrompre la période de repos. La révision apportée permettra d'éliminer la contradiction involontaire en changeant le libellé restrictif « ... une période de repos qui est prévue, qui est non interrompue par l'exploitant aérien et qui est conforme aux exigences des *Normes de service aérien commercial* » au paragraphe 700.21(1) du RAC par « ... une période de repos qui est conforme aux exigences des *Normes de service aérien commercial* ». L'exploitant aérien sera alors autorisé à interrompre la période de repos d'un membre d'équipage de conduite à condition que les exigences des *Normes de service aérien commercial* soient respectées. L'article 720.21 des NSAC restera tel quel.

Alinéa 702.01(1)c) du RAC (Application)

On révisé actuellement l'alinéa 702.01(1)c) du RAC (*Application*) afin de supprimer une phrase erronée et pouvant prêter à confusion. À l'heure actuelle, l'alinéa 702.01(1)c) du RAC stipule que la sous-partie 702 (*Opérations de travail aérien*) s'applique à l'exploitation d'un avion ou d'un hélicoptère dans le cadre d'un travail aérien comportant le remorquage d'objets « ... autre que le remorquage d'un planeur effectué par une unité de formation au pilotage ». Toutefois, « travail aérien » est défini comme « un service aérien commercial, autre qu'un service de transport aérien ou un service d'entraînement en vol » (article 101.01 du RAC, *Définitions*). Par conséquent, l'article 702.01 du RAC ne s'applique pas aux opérations de remorquage de planeurs effectuées par une unité de formation au pilotage. La phrase qui exclut ces opérations de l'application du présent règlement est redondante et peut prêter à confusion. La modification apportée à l'alinéa 702.01(1)c) du RAC consiste à éliminer la référence aux opérations de remorquage de planeurs effectuées par une unité de formation au pilotage afin de supprimer cette source d'ambiguïté.

Article 702.16 du RAC (Transport des personnes)

L'article 702.16 du RAC (*Transport des personnes*) est en voie d'être modifié pour corriger un oubli regrettable dans le RAC actuel. Cette disposition visait à autoriser l'exploitant qui effectue des opérations de travail aérien à transporter des parachutistes lorsque le certificat d'exploitation aérienne lui permet d'effectuer du parachutage. Toutefois, cette intention n'est précisée nulle part dans l'article 702.16 du RAC. Les exploitants qui font du travail aérien ne sont généralement pas autorisés à transporter des personnes autres que les membres d'équipage de conduite ou les personnes dont la présence est essentielle pendant le vol. La pratique ministérielle, à l'heure actuelle, est de considérer les parachutistes comme « essentiels pendant le vol » et de permettre leur présence pendant les opérations de parachutage. La modification consiste à préciser que les parachutistes sont autorisés à bord lorsque le certificat d'exploitation aérienne le permet, ce qui clarifie la disposition.

CAR 702.18 (Night, VFR OTT and IFR Operations)

At present, CAR 702.18 (*Night, VFR OTT and IFR Operations*) requires the pilot-in-command to have an instrument flight rules (IFR) rating during night parachute operations. Night parachute jumps take place under conditions such that there is little or no necessity to use the additional training and skills incorporated in qualifying for an IFR rating. The amendment to CAR 702.18 will allow night parachute operations, within 10 nm of the aerodrome of departure, when the air operator certificate authorizes parachuting and night VFR, without a requirement for the pilot-in-command to hold an instrument flight rules rating.

CAR 702.65 (Flight Crew Member Qualifications)

The current wording of CAR 702.65 (*Flight Crew Member Qualifications*) has been mistakenly interpreted to mean that a chief pilot will need a competency check for an aircraft for which a pilot proficiency check is not required. This regulation is being amended to state explicitly that the requirement for a valid competency check or pilot proficiency check does not apply to a chief pilot.

CAR 703.88 (Flight Crew Member Qualifications)

The intent of CAR 703.88 is that, for single-engined aeroplanes in air taxi operations, when not carrying passengers in IFR flight or in night VFR flight, the chief pilot of the air operator is considered competent and does not require either a pilot proficiency check or a competency check. CAR 703.88 paragraph (1)(c), at present, contains wording that has been mistakenly interpreted to mean that a chief pilot will need to successfully complete a competency check or a pilot proficiency check on a single-engined aeroplane, operated under the above conditions with no passengers. After the revisions, CAR 703.88 will specifically state that the requirements for successful completion of a competency check or a pilot proficiency check set out in that regulation do not apply to a chief pilot.

Paragraph (6)(a) of CAR 703.88, at present, exempts a flight crew member of an aircraft on a training, ferry or positioning flight from the currency, experience and pilot check requirements of this Regulation. Since Subpart 3 applies only to a transport service or a sightseeing service but not to any of the three types of flight mentioned in 703.88(6)(a), paragraph (6)(a) conflicts with the applicability provisions of Subpart 3. The amendment will delete this paragraph from CAR 703.88.

CAR 705.22 (Operational Flight Plan)

The amendments to CAR 705.22 (*Operational Flight Plan*) will, firstly, specify a minimum period for which an air operator must retain an operational flight plan and, secondly, will reposition the requirements which must be met in the processing and

Article 702.18 du RAC (Vol de nuit, vol VFR OTT et vol IFR)

À l'heure actuelle, l'article 702.18 du RAC (*Vol de nuit, vol VFR OTT et vol IFR*) exige que le commandant de bord soit titulaire d'une qualification de vol aux instruments (IFR) pour les opérations de parachutage de nuit. Les sauts en parachute de nuit ont lieu dans des conditions telles qu'il est peu ou pas nécessaire d'utiliser la formation et les compétences supplémentaires exigées pour l'obtention d'une qualification IFR. La modification apportée à l'article 702.18 du RAC consiste à autoriser les sauts en parachute dans un rayon de 10 NM de l'aérodrome de départ, lorsque le certificat d'exploitation aérienne autorise le parachutage et le VFR de nuit, sans qu'il soit nécessaire pour le commandant de bord d'être titulaire d'une qualification de vol aux instruments.

Article 702.65 du RAC (Qualifications des membres d'équipage de conduite)

La formulation actuelle de l'article 702.65 du RAC (*Qualifications des membres d'équipage de conduite*) a été interprétée à tort comme voulant dire qu'un pilote en chef doit subir une vérification de compétence pour un aéronef alors qu'un contrôle de la compétence du pilote n'est pas requis pour cet aéronef. Cette disposition est en voie d'être modifiée pour indiquer expressément que l'exigence relative à une vérification de compétence valide ou à un contrôle de la compétence du pilote ne s'applique pas à un pilote en chef.

Article 703.88 du RAC (Qualifications des membres d'équipage de conduite)

D'après l'article 703.88 du RAC, le pilote en chef de l'exploitant aérien est considéré comme compétent et n'a pas besoin de subir un contrôle de la compétence du pilote ou une vérification de compétence pour les aéronefs monomoteurs participant à des opérations de taxi aérien et ne transportant pas de passagers en vol IFR ou en vol VFR de nuit. À l'heure actuelle, l'alinéa 703.88(1)(c) du RAC est formulé d'une façon qui a été interprétée à tort comme voulant dire qu'un pilote en chef doit subir avec succès une vérification de compétence ou un contrôle de la compétence du pilote pour les aéronefs monomoteurs, utilisés dans les conditions susmentionnées, sans passager. Une fois les révisions apportées, l'article 703.88 du RAC indiquera expressément que les exigences pour l'exécution d'une vérification de compétence ou d'un contrôle de la compétence du pilote énoncées dans cette disposition ne s'appliquent pas à un pilote en chef.

À l'heure actuelle, l'alinéa 703.88(6)(a) du RAC exempte un membre d'équipage d'un aéronef des exigences de ce présent règlement visant la mise à jour des qualifications, l'expérience et la vérification de compétence du pilote pour un aéronef utilisé en vol d'entraînement, de convoyage ou de mise en place. Puisque la sous-partie 703 s'applique seulement à un service de transport aérien ou à un service d'excursion aérienne mais non à n'importe lequel des trois types de vol mentionnés à l'alinéa 703.88(6)(a), l'alinéa (6)(a) entre en conflit avec le champ d'application des dispositions de la sous-partie 703. La modification permettra de supprimer cet alinéa de l'article 703.88 du RAC.

Article 705.22 du RAC (Plan de vol exploitation)

Les modifications apportées à l'article 705.22 du RAC (*Plan de vol exploitation*) permettront tout d'abord de préciser la période minimale pendant laquelle un exploitant aérien doit conserver un plan de vol exploitation et ensuite de redéfinir les

retention of operational flight plans from *Canadian Air Service Standard* (CASS) 725.22 to the Regulation.

At present, the requirement to retain a copy of an operational flight plan is stated in CAR 705.22 and the retention period is to be specified in the company operations manual. However, a minimum duration for the retention period is not indicated in the CARs nor in the associated standards. One of the amendments to CAR 705.22 will repair that omission and require the operational flight plan to be retained for a minimum of 90 days.

The other revision to CAR 705.22 will deal with an editorial change to the location of the requirement for formal acceptance of the operational flight plan by the pilot-in-command and, if applicable, by the flight dispatcher. This requirement is currently stated in the associated standard, CASS 725.22. For consistency with the treatment elsewhere in the CARs of similar requirements, it will be more suitably located as a regulation rather than as a standard. Therefore, the statement "The air operator shall specify, in its company operations manual, how formal acceptance of the operational flight plan by the Pilot-in-Command and, if applicable, the flight dispatcher shall be recorded." will be deleted from CASS 725.22. CAR 705.22(1) will be rewritten to require an air operator to specify in the company operations manual:

- the required retention period of the operational flight plan,
- the process for recording the formal approval of the operational flight plan by the flight dispatcher, and
- the process for recording the formal approval of the operational flight plan by the pilot-in-command.

CAR 705.27 (Admission to Flight Deck)

CAR 705.27 (*Admission to Flight Deck*) is being amended, at the request of the industry, to clarify the position that a seat on the flight deck not occupied by a member of the flight crew during the performance of flight deck duties (a jump seat) may not be used as a revenue seat for a passenger. CAR 705.27 currently permits only flight crew members, Department of Transport air carrier inspectors with official identification cards, or persons authorized by the air operator in accordance with the company operations manual to be admitted to the flight deck without a seat being available for that person in the passenger compartment. The intent of this Regulation is to limit access to the flight deck by individuals with no duty to perform there. However, the category "persons authorized by the company operations manual" is ambiguous enough to permit an attempt to use the jump seat for a revenue paying passenger. The change will ensure that an interpretation of present 705.27 as allowing the air operator to establish procedures in the company operations manual to permit an unoccupied flight deck seat to be assigned to a revenue paying passenger, with no alternative seating in the passenger compartment available, is prohibited.

CAR 705.39 (Weight and Balance Control)

The amendment to CAR 705.39 (*Weight and Balance Control*) will incorporate a minimum period for which weight and balance forms must be retained. Similarly to CAR 705.22 (*Operational Flight Plans*), the current requirement for retention of weight and

exigences qui doivent être respectées concernant le traitement et la conservation des plans de vol exploitation extraits de l'article 725.22 des *Normes de service aérien commercial* (NSAC) et incorporés au règlement.

À l'heure actuelle, l'obligation de conserver une copie d'un plan de vol exploitation est énoncée à l'article 705.22 du RAC, et la période de conservation doit être précisée dans le manuel d'exploitation de la compagnie. Toutefois, la période minimale de conservation n'est pas indiquée dans le RAC ni dans les normes connexes. L'une des modifications apportées à l'article 705.22 du RAC permettra de corriger cet oubli et d'exiger que le plan de vol exploitation soit conservé pendant un minimum de 90 jours.

L'autre révision apportée à l'article 705.22 du RAC traite d'une modification d'ordre rédactionnel concernant l'emplacement de l'exigence d'acceptation officielle du plan de vol exploitation par le commandant de bord et, s'il y a lieu, par le régulateur de vol. Cette exigence figure actuellement à l'article 725.22 des NSAC. Conformément aux autres exigences semblables du RAC, il sera plus approprié d'inclure cette exigence dans le règlement plutôt que dans la norme. Par conséquent, l'énoncé « l'exploitant aérien doit préciser dans le manuel d'exploitation de la compagnie comment le commandant de bord et, s'il y a lieu, le régulateur de vol doivent consigner officiellement leur acceptation du plan de vol exploitation » sera supprimé de l'article 725.22 des NSAC. Le paragraphe 705.22(1) du RAC sera réécrit en vue d'exiger d'un exploitant aérien qu'il précise dans le manuel d'exploitation de la compagnie :

- la période de conservation requise du plan de vol exploitation;
- le processus d'enregistrement de l'approbation officielle du plan de vol exploitation par le régulateur de vol;
- le processus d'enregistrement de l'approbation officielle du plan de vol exploitation par le commandant de bord.

Article 705.27 du RAC (Accès au poste de pilotage)

L'article 705.27 du RAC (*Accès au poste de pilotage*) est en voie d'être modifié, à la demande de l'industrie, afin de préciser qu'un siège dans le poste de pilotage (un strapontin) non occupé par un membre d'équipage de conduite pendant l'exécution des fonctions de pilotage ne doit pas être utilisé comme siège payant pour un passager. À l'heure actuelle, l'article 705.27 du RAC permet seulement aux membres d'équipage de conduite, aux inspecteurs de transporteurs aériens du ministère des Transports munis de cartes d'identité officielles et aux personnes autorisées par l'exploitant aérien conformément au manuel d'exploitation de la compagnie d'être admis au poste de pilotage sans qu'il y ait un siège disponible pour cette personne dans la cabine passagers. Cette disposition vise à interdire l'accès au poste de pilotage aux personnes qui n'ont aucune fonction à y exercer. Toutefois, la catégorie « personnes autorisées conformément au manuel d'exploitation de la compagnie » est assez ambiguë pour permettre l'utilisation du strapontin comme siège payant. La modification consiste à interdire à l'exploitant aérien d'établir des procédures dans le manuel d'exploitation de la compagnie visant à permettre qu'un siège de poste de pilotage non occupé soit utilisé comme siège payant, lorsqu'il n'y a aucun autre siège disponible dans la cabine passagers.

Article 705.39 du RAC (Contrôle de la masse et du centrage)

La modification apportée à l'article 705.39 du RAC (*Contrôle de la masse et du centrage*) consiste à ajouter une période minimale de conservation des formulaires de masse et de centrage. Comme dans le cas de l'article 705.22 du RAC (*Plan de vol*

balance forms does not specify a minimum period during which they must be retained. The revision will require an air operator to retain a copy of the weight and balance form for each flight, including any amendments, for a minimum period of 90 days.

CAR 705.42 (Carry-On Baggage)

CAR 705.42 (*Carry-On Baggage*) is being revised to ensure the airworthiness standards for carry-on baggage stowage applied to an aircraft are those appropriate for the design standards under which the aircraft was manufactured. At present, the wording in CAR 705.42 requires the equipment for baggage stowage to be approved in accordance with Chapter 525 (*Transport Category Aeroplanes*) of the *Airworthiness Manual*. Chapter 525 contains the most current standard of airworthiness under which transport category aeroplanes are manufactured and type certificated. Aircraft manufactured in conformity to earlier certification standards of airworthiness are not commonly required to satisfy subsequent design innovations. Therefore, they may not meet the standards for equipment for baggage stowage in the most recent version of Chapter 525. The proposed change to 705.42 will require equipment for baggage stowage to comply with the airworthiness standards appropriate for the aircraft upon which it is installed without imposing an overriding requirement for existing equipment on older aircraft to be modified or replaced to meet later design standards.

Alternatives

The amendments to CAR 700.02 (*Requirements for an Air Operator Certificate*), CAR 700.21 (*Flight Crew Member on Reserve*), CAR 702.01 (*Application*), CAR 702.16 (*Carriage of Persons*), CAR 702.65 (*Flight Crew Member Qualifications*), CAR 703.88 (*Flight Crew Member Qualifications*), CAR 705.22 (*Operational Flight Plan*) and CAR 705.39 (*Weight and Balance Control*) rectify unintended omissions, remove inconsistencies, correct oversights and clarify ambiguous wording in the present CARs. No alternatives were considered to these amendments.

CAR 700.17 (*Unforeseen Operational Circumstances*) is being amended to ease the impact upon the industry of the regulations governing flight time and flight duty time limitations and rest periods. It is being proposed at the request of the industry. No alternatives to regulatory action were considered.

The amendment to CAR 702.18 (*Night, VFR OTT and IFR Operations*) will remove a restriction on the conditions under which night parachuting operations may take place. No alternative to regulatory action can effect the removal of this restriction.

The revisions to CAR 705.27 (*Admission to Flight Deck*) and CAR 705.42 (*Carry-On Baggage*) will correct ambiguities which could lead to misinterpretations of the *Canadian Aviation Regulations*. No alternatives to regulatory action were considered.

exploitation), aucune période de conservation des formulaires de masse et de centrage n'est précisée dans la disposition actuelle. La modification vise à exiger qu'un exploitant aérien conserve une copie du formulaire de masse et de centrage pour chaque vol, y compris les modifications, pour une période minimale de 90 jours.

Article 705.42 du RAC (Bagages de cabine)

On révisé actuellement l'article 705.42 du RAC (*Bagages de cabine*) pour s'assurer que les normes de navigabilité relatives à l'entreposage des bagages de cabine utilisées pour un aéronef donné correspondent aux normes de conception d'après lesquelles l'aéronef a été construit. L'article 705.42 du RAC tel qu'il est actuellement formulé exige que l'équipement utilisé pour l'entreposage des bagages soit approuvé conformément au chapitre 525 (*Avions de catégorie transport*) du *Manuel de navigabilité*. Le chapitre 525 contient la norme de navigabilité la plus récente d'après laquelle les avions de catégorie transport sont construits et reçoivent la certification de type. Les avions construits conformément aux normes de navigabilité anciennement utilisées pour la certification ne sont pas communément requis de satisfaire aux innovations de conception subséquentes. Par conséquent, ces avions peuvent ne pas satisfaire aux normes relatives à l'équipement utilisé pour l'entreposage des bagages énoncées dans la plus récente version du chapitre 525. Dans la modification prévue à l'article 705.42, l'équipement utilisé pour l'entreposage des bagages devra être conforme aux normes de navigabilité propres à l'aéronef à bord duquel il est installé. Aucune exigence supplémentaire ne sera imposée en ce qui concerne la modification ou le remplacement de l'équipement actuellement utilisé à bord des vieux aéronefs afin qu'il soit conforme aux normes de conception récentes.

Solutions de rechange envisagées

Les modifications apportées à l'article 700.02 du RAC (*Exigences relatives au certificat d'exploitation aérienne*), à l'article 700.21 du RAC (*Membres d'équipage de conduite en réserve*), à l'article 702.01 du RAC (*Application*), à l'article 702.16 du RAC (*Transport des personnes*), à l'article 702.65 du RAC (*Qualifications des membres d'équipage de conduite*), à l'article 703.88 du RAC (*Qualifications des membres d'équipage de conduite*), à l'article 705.22 du RAC (*Plan de vol exploitation*) et à l'article 705.39 du RAC (*Contrôle de la masse et du centrage*) permettront de rectifier les omissions involontaires, de supprimer les incohérences, de corriger les oublis et d'éclaircir les formulations ambiguës dans le RAC actuel. Aucune solution de rechange à ces modifications n'est envisagée.

L'article 700.17 du RAC (*Circonstances opérationnelles imprévues*) est en voie d'être modifié pour réduire les incidences qu'ont sur l'industrie les dispositions régissant les limites de temps de vol et de temps de service de vol ainsi que les périodes de repos. La modification a été proposée à la demande de l'industrie. Aucune solution de rechange à la mesure réglementaire n'est envisagée.

La modification apportée à l'article 702.18 du RAC (*Vol de nuit, vol VFR OTT et vol IFR*) permettra de supprimer une restriction imposée aux conditions autorisant les sauts en parachute de nuit. Aucune solution de rechange à la mesure réglementaire ne peut influencer sur l'élimination de cette restriction.

Les révisions apportées à l'article 705.27 du RAC (*Accès au poste de pilotage*) et à l'article 705.42 du RAC (*Bagages de cabine*) permettront de corriger les ambiguïtés qui pourraient mener à des interprétations fautives du *Règlement de l'aviation*

Benefits and Costs

These amendments have minimal benefit-cost implications.

Correction of Inconsistencies and Ambiguities

The following Regulations are being amended to remove inconsistencies and ambiguities:

CAR 700.02 (*Requirements for an Air Operator Certificate*),
 CAR 700.21 (*Flight Crew Member on Reserve*),
 CAR 702.01 (*Application*),
 CAR 702.16 (*Carriage of Persons*),
 CAR 702.18 (*Flight Crew Member Qualifications*),
 CAR 703.88 (*Flight Crew Member Qualifications*), and
 CAR 705.22 (*Operational Flight Plan*).

The modifications will improve the clarity of interpretation of the CARs and, thus, the efficiency of the regulation of the Canadian aviation industry. Since no change to present operational procedures is expected as a result of these regulatory amendments, no increase in costs is foreseen.

CAR 700.17 (*Unforeseen Operational Circumstances*)

The amendment to CAR 700.17 (*Unforeseen Operational Circumstances*) will allow the extension of weekly, monthly, quarterly and annual limitations to flight times under the same restrictions and in the same circumstances as are, at present, applied to extensions of (daily) flight duty times. Notification requirements when flight duty times are extended, as shown in CASS 720.17, are:

- the pilot-in-command must notify the air operator,
- the air operator must retain the notification until the completion of the next Departmental audit, and
- the air operator must notify the Minister as soon as practicable for each extension.

These conditions provide for oversight by the governing authority of the use of the provision to extend flight duty times. When the limited conditions under which such an extension may be used and the monitoring provided by the notification requirements in CASS 720.17 are taken into account, detrimental effects upon aviation safety are unlikely to occur as a result of the amendment. The flexibility allowed air operators to react to unforeseen operational circumstances will be improved by the allowance of extension to flight times as well as to flight duty times. This amendment is anticipated to provide a marginally positive impact upon the aviation industry.

CAR 702.18 (*Night, VFR OTT and IFR Operations*)

The removal of the restriction requiring the pilot-in-command to hold an instrument flight rules (IFR) rating when carrying

canadien. Aucune solution de rechange à la mesure réglementaire n'est envisagée.

Avantages et coûts

Les modifications comportent de faibles incidences sur le plan des avantages et des coûts.

Correction des incohérences et des ambiguïtés

Les dispositions suivantes sont en voie d'être modifiées afin de supprimer les incohérences et les ambiguïtés qu'elles comportent :

Article 700.02 du RAC (*Exigences relatives au certificat d'exploitation aérienne*),
 Article 700.21 du RAC (*Membres d'équipage de conduite en réserve*),
 Article 702.01 du RAC (*Application*),
 Article 702.16 du RAC (*Transport des personnes*),
 Article 702.18 du RAC (*Qualifications des membres d'équipage de conduite*),
 Article 703.88 du RAC (*Qualifications des membres d'équipage de conduite*),
 Article 705.22 du RAC (*Plan de vol exploitation*).

Les modifications permettront de mieux interpréter le RAC et, par conséquent, amélioreront l'efficacité de la réglementation du milieu aéronautique canadien. Puisque ces modifications réglementaires ne devraient pas changer les procédures opérationnelles actuelles, on ne prévoit aucune augmentation de coûts.

Article 700.17 du RAC (*Circonstances opérationnelles imprévues*)

La modification apportée à l'article 700.17 du RAC (*Circonstances opérationnelles imprévues*) permettra de prolonger le temps de vol hebdomadaire, mensuel, trimestriel et annuel au-delà des limites fixées d'après les mêmes restrictions et dans les mêmes circonstances qui s'appliquent, à l'heure actuelle, à la prolongation du temps de service de vol (quotidien). Lorsque le temps de service de vol est prolongé, les exigences de notification suivantes, énoncées à l'article 720.17 des NSAC, doivent être respectées :

- le commandant de bord doit aviser l'exploitant aérien,
- l'exploitant aérien doit conserver l'avis jusqu'à ce que la prochaine vérification ministérielle soit effectuée,
- l'exploitant aérien doit aviser le ministre aussi tôt que possible de chaque prolongation.

Ces conditions permettent à l'autorité responsable d'exercer un contrôle sur l'utilisation de la disposition concernant la prolongation du temps de service de vol. Si l'on tient compte des conditions restreintes qui régissent le recours à une telle prolongation et de la surveillance exercée conformément aux exigences de notification énoncées à l'article 720.17 des NSAC, il est peu probable que la modification ait des répercussions négatives sur la sécurité aérienne. La souplesse qui permet aux exploitants aériens de réagir à des circonstances opérationnelles imprévues sera améliorée par l'allocation de la prolongation du temps de vol et du temps de service de vol. Cette modification devrait avoir une incidence marginalement positive sur le milieu aéronautique.

Article 702.18 du RAC (*Vol de nuit, vol VFR OTT et vol IFR*)

L'élimination de la restriction selon laquelle le commandant de bord doit détenir une qualification de vol aux instruments (IFR)

parachutists for night jumps recognizes the very low risk of encountering non-visual conditions, for which an IFR rating is needed, during these operations. Night parachute jumps are conducted under visual meteorological conditions (VMC), i.e. conditions of ceiling and visibility such that the aircraft can be controlled primarily by visual reference to the horizon. They also usually take place on the aerodrome from which the aircraft departed. There is, therefore, little risk of encountering conditions under which the pilot-in-command would need to be able to control the aircraft and to navigate solely with reference to the aircraft instrumentation. That is, there is little need for the pilot-in-command to hold an instrument flight rules rating. No reduction in safety is foreseen from this action.

This regulatory change will allow the air operator a wider choice of pilots who may be assigned to these flights. A possible minor reduction in costs may result.

CAR 705.22 (Operational Flight Plan) and CAR 705.39 (Weight and Balance Control)

The introduction of a minimum retention period for the operational flight plan and for the weight and balance form will ensure that a record of the planning process followed and of the decisions made for each specific flight remains available to the air operator and to any authority entrusted with responsibility for safety oversight of the industry during any period within which an investigation of a flight is likely to be initiated. The investigation of an aviation occurrence is undertaken for the purpose of discovering and correcting flaws in the system which may lead to unsafe conditions. Adequate information, with respect to the circumstances under which system deficiencies resulted in unanticipated hazardous events during flight, is necessary for the successful conclusion of such an investigation. These amendments to CAR 705.22 (*Operational Flight Plans*) and to CAR 705.39 (*Weight and Balance Control*) will ensure this type of information is available to an investigation. The likelihood of identification and correction of system flaws which led to the occurrence will be improved and increased aviation safety may result. Since arrangements must already be made for the retention of these documents, these amendments, specifying the minimum period for which they must be retained, are expected to impose little or no additional costs upon the industry.

CAR 705.27 (Admission to Flight Deck)

Amending CAR 705.27 (*Admission to Flight Deck*) will maintain current safety standards of airline operations by eliminating an ambiguity which could lead to a potentially hazardous misinterpretation of the CARs. Common industry practice is to permit passengers on the flight deck at the discretion of the pilot-in-command. This amendment will ensure the pilot-in-command continues to have discretionary authority over the presence of passengers on the flight deck. Thus, protection against potential distraction of flight crew members by the presence of a passenger during high workload phases, such as take off or landing, or during critical flight conditions, such as rapidly deteriorating weather or malfunctioning aircraft systems, will remain. Since scheduled passenger-carrying flights commonly depart with one or more

lorsqu'il transporte des parachutistes effectuant des sauts de nuit tient compte du très faible risque que le commandant de bord ait à faire face, au cours de ces opérations, à des conditions autres que des conditions de vol à vue pour lesquelles une qualification IFR est nécessaire. Les sauts en parachute de nuit sont effectués dans des conditions météorologiques de vol à vue (VMC), c'est-à-dire des conditions de plafond et de visibilité telles que l'aéronef peut être contrôlé principalement par référence visuelle à l'horizon. Les sauts se déroulent également à l'aérodrome de départ de l'aéronef. Il est donc peu probable que le commandant de bord se retrouve dans des conditions où il devra contrôler l'aéronef et naviguer seulement par référence aux instruments de bord. En d'autres mots, peu de raisons justifient que le commandant de bord doive détenir une qualification de vol aux instruments. On ne s'attend à aucune réduction de la sécurité à la suite de cette mesure.

Cette modification réglementaire permettra à l'exploitant aérien de puiser dans un plus large éventail les pilotes qu'il affectera à ces vols. Il est possible qu'il en résulte une légère réduction des coûts.

Article 705.22 du RAC (Plan de vol exploitation) et article 705.39 du RAC (Contrôle de la masse et du centrage)

L'introduction d'une période de conservation minimale du plan de vol exploitation et du formulaire de masse et de centrage permettra de faire en sorte que l'exploitant aérien et toute autre autorité responsable du contrôle de la sécurité de l'industrie aient accès au processus de planification suivi et aux décisions prises pour chaque vol donné au cours d'une période où une enquête sur un vol est susceptible d'être entreprise. On mène une enquête sur un événement aéronautique afin de découvrir et de corriger les défaillances du système, défaillances qui peuvent créer des conditions dangereuses. Il est nécessaire d'avoir des renseignements pertinents sur les circonstances dans lesquelles les défaillances du système ont entraîné des événements dangereux imprévus pendant le vol afin de bien mener à terme une telle enquête. Les modifications apportées à l'article 705.22 du RAC (*Plan de vol exploitation*) et à l'article 705.39 du RAC (*Contrôle de la masse et du centrage*) visent à faire en sorte que ce type de renseignement soit disponible lors d'une enquête. Il est plus probable que les défaillances du système ayant mené à l'événement soient cernées et corrigées et il peut en résulter un accroissement de la sécurité aérienne. Puisque des arrangements doivent déjà avoir été pris pour la conservation de ces documents, les modifications, qui précisent la période minimale de conservation, devraient entraîner peu ou pas de coûts supplémentaires pour l'industrie.

Article 705.27 du RAC (Accès au poste de pilotage)

La modification apportée à l'article 705.27 du RAC (*Accès au poste de pilotage*) permettra de maintenir les normes de sécurité actuelles des entreprises de transport aérien en éliminant une ambiguïté qui pourrait entraîner une interprétation fautive du RAC et des répercussions dangereuses. La pratique en vigueur au sein de l'industrie est de permettre aux passagers d'avoir accès au poste de pilotage à la discrétion du commandant de bord. Cette modification permettra au commandant de bord de continuer à exercer ce pouvoir discrétionnaire concernant la présence des passagers dans le poste de pilotage. Par conséquent, les membres d'équipage de conduite continueront d'être protégés contre la distraction éventuelle causée par la présence d'un passager pendant les phases de travail intensif, par exemple le décollage ou

revenue seats unfilled¹ and the flight deck jump seat has not been typically used as a revenue seat, the cost impact of this amendment upon the aviation industry is expected to be negligible.

CAR 705.42 (Carry-On Baggage)

The amendment to CAR 705.42 (*Carry-On Baggage*) will benefit the industry by removing the potential for significant costs to be imposed by a requirement to retrofit equipment for baggage stowage on older aircraft to meet newly upgraded design standards. Since standards for such equipment, with which older aircraft have been and will continue to be compliant, will remain in force, no degradation of aviation safety is expected to occur with this amendment.

In summary, these *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VII Commercial Air Services)* have limited benefit-cost implications for the Canadian economy and for the Canadian aviation industry. In the cases of CAR 700.17 (*Unforeseen Operational Circumstances*), CAR 702.18 (*Night, VFR OTT and IFR Operations*), CAR 705.22 (*Operational Flight Plan*), CAR 705.39 (*Weight and Balance Control*), CAR 705.27 (*Admission to Flight Deck*) and CAR 705.42 (*Carry-On Baggage*) any resulting impact will provide a minor net benefit.

Consultation

These amendments to the *Canadian Aviation Regulations (Part VII Commercial Air Services)* were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I on September 5, 1998. Only one comment was received. CAR 700.02 (*Requirements for an Air Operator Certificate*), to which the comment referred, has been revised to reflect the issue raised.

The members of the Commercial Air Service Operations Technical Committee of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) have been consulted with respect to these amendments. Active members of this Technical Committee include the Advisory Committee on Accessible Transportation, Aerospace Industries Association of Canada, Air B.C., Air Canada, Air Canada Pilots Association, Air Line Pilots Association – Canada, Air Transport Association of Canada, Association québécoise des transporteurs aériens inc., Canadian Air Line Dispatchers' Association, Canadian Airlines International Ltd., Canadian Auto Workers, Canadian Business Aircraft Association, Canadian Labour Congress, Canadian Union of Public Employees, Helicopter Association of Canada, Parks Canada, and the Teamsters. These amendments were discussed at meetings of the Commercial Air Service Operations Technical Committee held in March and June 1997. The Committee recommended the adoption of these amendments.

¹ Load factors — the ratio of total revenue passenger-kilometres to available seat-kilometres — are forecast, by Transport Canada, to remain below 70% for the next 10 years. (*Transport Canada Aviation Forecasts 1996-2009*, TP7960E, March 1997, p. 31.)

l'atterrissage, ou pendant les conditions de vol critiques, par exemple la détérioration rapide des conditions météorologiques ou le mauvais fonctionnement des systèmes de bord. Puisque les vols réguliers transportant des passagers décollent souvent avec un ou plusieurs sièges payants non remplis¹ et que le strapontin du poste de pilotage n'est généralement pas utilisé comme siège payant, le coût de cette modification pour le milieu aéronautique devrait être négligeable.

Article 705.42 du RAC (Bagages de cabine)

L'industrie tirera profit de la modification apportée à l'article 705.42 du RAC (*Bagages de cabine*), car cette dernière élimine la possibilité d'imposition de coûts considérables. En effet, aucune exigence ne sera imposée en ce qui concerne la rénovation de l'équipement utilisé pour l'entreposage des bagages à bord de vieux aéronefs afin de satisfaire aux nouvelles normes de conception. Puisque les normes pour de tels équipements, auxquelles les vieux aéronefs sont et continueront d'être conformes, resteront en vigueur, on ne s'attend pas à ce que la mise en œuvre de la présente modification entraîne une dégradation de la sécurité aérienne.

En résumé, les modifications apportées au *Règlement de l'aviation canadien* (partie VII, *Services aériens commerciaux*) auront des incidences limitées sur le plan des avantages et des coûts pour l'économie canadienne et pour le milieu aéronautique canadien. Dans le cas de l'article 700.17 (*Circonstances opérationnelles imprévues*), de l'article 702.18 (*Vol de nuit, vol VFR OTT et vol IFR*), de l'article 705.22 (*Plan de vol exploitation*), de l'article 705.39 (*Contrôle de la masse et du centrage*), de l'article 705.27 (*Accès au poste de pilotage*) et de l'article 705.42 (*Bagages de cabine*), toute incidence qui en résultera se traduira par un léger avantage net.

Consultations

Les modifications apportées au *Règlement de l'aviation canadien* (partie VII, *Services aériens commerciaux*) ont fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 5 septembre 1998. Un seul commentaire a été reçu. L'article 700.02 du RAC (*Exigences relatives au certificat d'exploitation aérienne*), auquel le commentaire renvoyait, a été révisé pour tenir compte de la question soulevée.

Ces modifications ont fait l'objet de consultations auprès des membres du Comité technique sur l'utilisation d'aéronefs dans le cadre d'un service aérien commercial du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC). Les membres actifs de ce comité technique comprennent le Comité consultatif sur le transport accessible, l'Association des industries aérospatiales du Canada, Air B.C., Air Canada, l'Association des pilotes d'Air Canada, la Air Line Pilots Association – Canada, l'Association du transport aérien du Canada, l'Association québécoise des transporteurs aériens inc., l'Association canadienne des régulateurs de vol, les Lignes aériennes Canadien international ltée, les Travailleurs et travailleuses canadien(ne)s de l'automobile, la Canadian Business Aircraft Association, le Congrès du Travail du Canada, le Syndicat canadien de la fonction publique, la Helicopter Association of Canada, Parcs Canada et Teamsters Canada. Ces modifications ont été débattues aux réunions du Comité technique sur l'utilisation d'aéronefs dans le cadre d'un service aérien

¹ Transports Canada prévoit que les coefficients de charge — rapport entre le total des kilomètres-passagers payants et les kilomètres-sièges disponibles — demeureront au-dessous de 70 % pour les 10 prochaines années. (*Transports Canada, Prévisions sur l'activité aérienne 1996-2009*, TP 7960F, mars 1997, p. 31.)

Compliance and Enforcement

These Regulations will generally be enforced through the assessment of monetary penalties imposed under sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act* or through suspension or cancellation of a Canadian aviation document.

Contact

Chief, Regulatory Affairs, AARBH
Transport Canada Safety and Security
Place de Ville, Tower "C"
Ottawa, Ontario
K1A 0N8
Telephone: (613) 993-7284
or 1-800-305-2059
FAX: (613) 990-1198
Internet address: www.tc.gc.ca

commercial qui ont eu lieu en mars et en juin 1997. Le Comité a recommandé l'adoption de ces modifications.

Respect et exécution

Ces dispositions réglementaires seront généralement appliquées au moyen de l'imposition d'amendes en vertu des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique* ou d'une suspension ou d'une annulation des documents d'aviation canadiens.

Personne-ressource

Chef, Affaires réglementaires
AARBH, Transports Canada
Sécurité et Sûreté
Place de Ville, Tour C
Ottawa (Ontario)
K1A 0N8
Téléphone : (613) 993-7284 ou 1-800-305-2059
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-1198
Adresse Internet : www.tc.gc.ca

Registration
SOR/99-159 25 March, 1999

CUSTOMS TARIFF

Regulations Amending the Ships' Stores Regulations

P.C. 1999-541 25 March, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to paragraph 99(g)^a of the *Customs Tariff*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Ships' Stores Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE SHIPS' STORES REGULATIONS

AMENDMENT

1. The definition "reasonable quantity" in section 2 of the *Ships' Stores Regulations*¹ is replaced by the following:

"reasonable quantity" with respect to tobacco products, means a quantity not exceeding 200 cigarettes, 50 cigars, 200 grams of manufactured tobacco and 200 tobacco sticks; (*quantité raisonnable*)

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on March 25, 1999.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Ships' Stores Regulations* are amended to reduce the reasonable quantity of tobacco and tobacco sticks to 200 grams and 200 sticks, respectively. The amendment follows similar reductions in personal exemptions provided to travellers to Canada.

The amendment ensures common references to 200 grams of tobacco and 200 tobacco sticks which will foster voluntary compliance and reduce customs administrative costs.

In early October 1996, the Honourable Paul Martin, Minister of Finance, reduced the quantity of such tobacco products that could be entered duty-free by non-resident travellers. Ministerial regulations affecting similar entitlements of resident travellers have also been changed.

Alternatives

The amendment is the only means to support the government objectives of safeguarding Canadian health and reducing costs associated with regulatory compliance.

^a S.C. 1997, c. 36

¹ SOR/96-40

Enregistrement
DORS/99-159 25 mars 1999

TARIF DES DOUANES

Règlement modifiant le Règlement sur les provisions de bord

C.P. 1999-541 25 mars 1999

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu de l'alinéa 99g) du *Tarif des douanes*^a, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les provisions de bord*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES PROVISIONS DE BORD

MODIFICATION

1. La définition de « quantité raisonnable », à l'article 2 du *Règlement sur les provisions de bord*¹, est remplacée par ce qui suit :

« quantité raisonnable » À l'égard des produits du tabac, s'entend d'une quantité ne dépassant pas 200 cigarettes, 50 cigares, 200 grammes de tabac fabriqué et 200 bâtonnets de tabac. (*reasonable quantity*)

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 25 mars 1999.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le *Règlement sur les provisions de bord* a été modifié afin de réduire la quantité raisonnable de tabac et de bâtonnets de tabac de 200 grammes et 200 bâtonnets, respectivement. Cette modification fait suite à des réductions semblables en ce qui concerne les exemptions personnelles accordées aux voyageurs au Canada.

Cette modification fait référence commune aux 200 grammes de tabac et aux 200 bâtonnets de tabac, ce qui favorisera l'observation volontaire et réduira les frais administratifs des douanes.

Au début du mois d'octobre 1996, l'honorable Paul Martin, ministre des Finances, a réduit la quantité de tels produits du tabac qui pourraient être admis au Canada en franchise de droits par les voyageurs non résidents. Le règlement ministériel qui touche les droits semblables des voyageurs non résidents a également été modifié.

Solutions envisagées

La modification constitue le seul moyen d'appuyer les objectifs du Gouvernement qui visent la protection de la santé des Canadiens et la réduction des frais reliés à l'observation des règlements.

^a L.C. 1997, ch. 36

¹ DORS/96-40

Benefits and Costs

This amendment will reduce costs to Government by ensuring similar reference quantities are used in various instruments, and benefit the importing/exporting community through use of consistent and transparent rules.

Consultation

The Department of Finance was consulted with respect to this change. This Regulation was prepublished in the *Canada Gazette* Part I on September 5, 1998, and no comments were received.

Compliance and Enforcement

This change will facilitate compliance and enforcement of the tobacco regulatory framework as it will ensure a consistent definition of reasonable quantities. The changes will therefore promote voluntary compliance and reduce enforcement costs. Enforcement will be ensured by existing departmental measures.

Contact

Mr. P. Wallace
Manager
Warehouse Program
Import Process Division
Customs and Trade Administration Branch
Revenue Canada
5th Floor, Connaught Building
Ottawa, Ontario
K1A 0L5
Tel.: (613) 954-7193

Avantages et coûts

Cette modification permettra au Gouvernement de réduire ses frais en faisant en sorte que des quantités de référence semblables soient utilisées dans divers instruments et avantagera les communautés importatrices et exportatrices par l'utilisation de règles conformes et transparentes.

Consultations

Le ministère des Finances a été consulté à propos de ce changement. Ce règlement a été publié au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 5 septembre 1998 et aucune observation n'a été reçue.

Respect et exécution

Ce changement favorisera l'observation et l'exécution du règlement sur le tabac dans son ensemble puisqu'il assurera une définition cohérente des quantités raisonnables. Les changements auront ainsi pour effet de promouvoir l'observation volontaire et la réduction des coûts d'exécution. L'exécution se fera par le biais des dispositions ministérielles en vigueur.

Personne-ressource

Monsieur P. Wallace
Gestionnaire
Programme des entrepôts
Division des processus d'importation
Direction générale des douanes et de
l'administration des politiques commerciales
Revenu Canada
Édifice Connaught, 5^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0L5
Téléphone : (613) 954-7193

Registration
SOR/99-160 25 March, 1999

CRIMINAL CODE

Pari-Mutuel Betting Supervision Regulations, amendment

The Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to subsection 204(9)^a of the *Criminal Code*, hereby amends the *Pari-Mutuel Betting Supervision Regulations*, made on the 30th of May, 1991^b, in accordance with the schedule hereto.

Ottawa, Ontario, March 24, 1999

Lyle Vanclief
Minister of Agriculture and Agri-Food

SCHEDULE

1. Paragraph 1(d)¹ of the Schedule to the *Pari-Mutuel Betting Supervision Regulations* is amended by adding thereto, in alphabetical order, the following drugs:

Benazepril
Tolfenamic acid

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Pari-Mutuel Betting Supervision Regulations* are designed to protect the integrity of pari-mutuel betting on horse races authorized under section 204 of the *Criminal Code*. Drugs and medications administered to race horses could affect the outcome of a pari-mutuel race. Prohibited substances, with the exception of vitamins and some anti-parasitic and antimicrobial agents, that are veterinary medications approved for sale in Canada may be administered to a horse, but must not be present in a horse's system when it races.

This amendment adds the drugs, tolfenamic acid and benazepril, which have recently entered the Canadian marketplace, to the Schedule of prohibited drugs in the Regulations.

Alternatives

There are no appropriate alternatives.

Benefits and Costs

The impact of this amendment will be positive because the prohibition of a potentially performance-altering drug will continue to protect the bettor, the integrity of the racing industry, and the credibility of the Canadian Pari-Mutuel Agency's (CPMA) Equine Drug Control Program.

Enregistrement
DORS/99-160 25 mars 1999

CODE CRIMINEL

Règlement sur la surveillance du pari mutuel— Modification

En vertu du paragraphe 204(9)^a du *Code criminel*, le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire modifie, conformément à l'annexe ci-après, le *Règlement sur la surveillance du pari mutuel*, pris le 30 mai 1991^b.

Ottawa (Ontario), le 24 mars 1999

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

ANNEXE

1. L'alinéa 1d)¹ de l'annexe du *Règlement sur la surveillance du pari mutuel* est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, des drogues suivantes :

Acide tolfénamique
Chlorhydrate de benazépril

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le *Règlement sur la surveillance du pari mutuel* a pour but de protéger l'intégrité des paris sur les courses de chevaux autorisées en vertu de l'article 204 du *Code criminel*. Le règlement prévoit, entre autres, que les drogues susceptibles d'influer sur les résultats d'une course ne doivent pas être présentes dans l'organisme des chevaux qui prennent part à la course.

Cette modification vise à inscrire les drogues acide tolfénamique et chlorhydrate de benazépril, récemment mises en marché au Canada, à l'annexe des drogues interdites dans le règlement.

Solutions de rechange

Il n'existe aucune solution de rechange appropriée.

Avantages et coûts

Cette modification aura une incidence positive, car l'interdiction des drogues susceptibles de modifier la performance continuera à protéger les parieurs, l'intégrité de l'industrie des courses de chevaux et la crédibilité du Programme de contrôle des drogues équines de l'Agence canadienne du pari mutuel (ACPM).

^a R.S., c. 47 (1st Suppl.), ss. 1(9) and (10)

^b SOR/91-365,

¹ SOR/97-475

^a L.R., ch. 47 (1^{er} suppl.), par. 1(9) et (10)

^b DORS/91-365

¹ DORS/97-475

There are no significant costs or environmental impact associated with this regulatory amendment.

Consultation

Early notice of this type of amendment was provided in the *1996 Federal Regulatory Plan*, proposal number Agr/R-12-L. It is a recurring initiative that is exempt from prepublication.

The CPMA consults with the Federal Drug Advisory Committee, consisting of veterinarians, pharmacologists and chemists, when proposing to add a drug to the Schedule. The committee supports this regulatory action.

Provincial racing commissions continue to endorse the CPMA's Equine Drug Control Program, including the maintenance of the Schedule of prohibited drugs.

Compliance

Information on additions to the Schedule is provided to all industry sectors, so that they know which substances to avoid when treating horses scheduled to race.

Compliance with the CPMA's Equine Drug Control Program is accomplished by the testing of post-race samples of urine or blood taken from race horses. Positive results are reported to the provincial racing commissions for appropriate action under their Rules of Racing.

This amendment will not increase the current requirements for compliance and enforcement activities.

Contact

Lydia Brooks
Analytical Services Officer
Canadian Pari-Mutuel Agency
Agriculture and Agri-Food Canada
P.O. Box 5904, LCD Merivale
Ottawa, Ontario
K2C 3X7
Telephone: (613) 946-0893
FAX: (613) 952-7466
E-mail: lbrooks@em.agr.ca

Cette modification réglementaire n'a aucune incidence financière ou environnementale d'importance.

Consultations

Un avis préalable de ce type de modification a été fourni dans les *Projets de réglementation fédérale de 1996*, numéro de proposition AGR/R-12-F; il s'agit d'une modification à caractère périodique.

L'Agence consulte régulièrement le Comité consultatif des drogues (CCD), un groupe composé de vétérinaires, de pharmacologues et de chimistes de l'industrie des courses, lorsqu'une drogue est inscrite à l'annexe. Le CCD appuie cette mesure réglementaire.

Les commissions provinciales des courses approuvent le Programme de contrôle des drogues équine de l'ACPM, y compris la tenue de l'annexe des drogues interdites.

Mécanisme de conformité

L'information sur les inscriptions à l'annexe est fournie à tous les secteurs de l'industrie pour qu'ils connaissent les substances à éviter dans le traitement des chevaux avant les courses.

L'analyse d'échantillons d'urine ou de sang prélevés sur les chevaux après la course sert à garantir la conformité au Programme de contrôle des drogues équine de l'ACPM. Les résultats positifs sont signalés aux commissions provinciales qui prennent ensuite les mesures appropriées en fonction de leurs propres règles de course.

La présente modification n'ajoutera rien aux exigences actuelles touchant les activités de conformité et d'application.

Personne-ressource

Lydia Brooks
Agent des services d'analyse
Agence canadienne du pari mutuel
Agriculture et Agroalimentaire Canada
C.P. 5904, PF Merivale
Ottawa (Ontario)
K2C 3X7
Téléphone : (613) 946-0893
TÉLÉCOPIEUR : (613) 952-7466
Courriel : lbrooks@em.agr.ca

Registration
SOR/99-161 26 March, 1999

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Order Amending the Canadian Chicken Marketing Levies Order

Whereas the Governor in Council has, by the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*^a, established Chicken Farmers of Canada pursuant to subsection 16(1)^b of the *Farm Products Agencies Act*^c;

Whereas Chicken Farmers of Canada has been empowered to implement a marketing plan pursuant to the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*^a;

Whereas the proposed *Order Amending the Canadian Chicken Marketing Levies Order*, annexed hereto, is an order of a class to which paragraph 7(1)(d)^d of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies' Orders and Regulations Approval Order*^e, and has been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 22(1)(f) of that Act;

And whereas, pursuant to paragraph 7(1)(d)^d of that Act, the National Farm Products Council is satisfied that the proposed order is necessary for the implementation of the marketing plan that Chicken Farmers of Canada is authorized to implement, and has approved the proposed order;

Therefore, Chicken Farmers of Canada, pursuant to paragraph 22(1)(f) of the *Farm Products Agencies Act*^c and section 12^f of the schedule to the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*^a, hereby makes the annexed *Order Amending the Canadian Chicken Marketing Levies Order*.

Ottawa, Ontario, March 24, 1999

ORDER AMENDING THE CANADIAN CHICKEN MARKETING LEVIES ORDER

AMENDMENT

1. Subsection 4.1(3)¹ of the *Canadian Chicken Marketing Levies Order*² is replaced by the following:

(3) For the purposes of subsection (1), the chicken is deemed to have been marketed by the processor within Canada, unless the total live weight equivalent of the chicken is exported during the

^a SOR/79-158; SOR/98-244

^b S.C. 1993, c. 3, par. 13(b)

^c S.C. 1993, c. 3, s. 2

^d S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)

^e C.R.C., c. 648

^f SOR/91-139

¹ SOR/97-55

² SOR/79-466

Enregistrement
DORS/99-161 26 mars 1999

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des poulets au Canada

Attendu que, en vertu du paragraphe 16(1)^a de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b, le gouverneur en conseil a, par la *Proclamation visant Les Producteurs de poulet du Canada*^c, créé l'office appelé Les Producteurs de poulet du Canada;

Attendu que l'office est habilité à mettre en oeuvre un plan de commercialisation, conformément à cette proclamation;

Attendu que le projet d'ordonnance intitulé *Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des poulets au Canada*, ci-après, relève d'une catégorie à laquelle s'applique l'alinéa 7(1)(d)^d de cette loi, conformément à l'article 2 de l'*Ordonnance sur l'approbation des ordonnances et règlements des offices*^e, et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l'alinéa 22(1)(f) de cette loi;

Attendu que, en vertu de l'alinéa 7(1)(d)^d de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet d'ordonnance est nécessaire à l'exécution du plan de commercialisation que l'office est habilité à mettre en oeuvre, a approuvé ce projet,

À ces causes, en vertu de l'alinéa 22(1)(f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b et de l'article 12^f de l'annexe de la *Proclamation visant Les Producteurs de poulet du Canada*^c, l'office appelé Les Producteurs de poulet du Canada prend l'*Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des poulets au Canada*, ci-après.

Ottawa (Ontario), le 24 mars 1999

ORDONNANCE MODIFIANT L'ORDONNANCE SUR LES REDEVANCES À PAYER POUR LA COMMERCIALISATION DES POULETS AU CANADA

MODIFICATION

1. Le paragraphe 4.1(3)¹ de l'*Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des poulets au Canada*² est remplacé par ce qui suit :

(3) Pour l'application du paragraphe (1), le poulet est considéré comme commercialisé au Canada par le transformateur, à moins que la totalité de la quantité de poulet, en équivalence en poids

^a L.C. 1993, ch. 3, al. 13b)

^b L.C. 1993, ch. 3, art. 2

^c DORS/79-158; DORS/98-244

^d L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)

^e C.R.C., ch. 648

^f DORS/91-139

¹ DORS/97-55

² DORS/79-466

quota allocation period in which the chicken was produced or during the quota allocation period immediately before or after that period.

COMING INTO FORCE

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

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

This amendment amends the circumstances under which a processor is deemed to have marketed chicken in Canada for the purposes of subsection 4.1(1) of the *Canadian Chicken Marketing Levies Order*.

vif, ne soit exportée pendant la période d'allocation des contingents durant laquelle le poulet a été produit ou pendant la période d'allocation des contingents précédant ou suivant cette période.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. La présente ordonnance entre en vigueur à la date de son enregistrement.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie de l'ordonnance.)

La modification vise à changer les circonstances dans lesquelles le transformateur est considéré comme ayant commercialisé le poulet au Canada pour l'application du paragraphe 4.1(1) de l'*Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des poulets au Canada*.

Registration
SOR/99-162 26 March, 1999

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations, 1990

Whereas the Governor in Council has, by the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*^a, established Chicken Farmers of Canada pursuant to subsection 16(1)^b of the *Farm Products Agencies Act*^c;

Whereas Chicken Farmers of Canada has been empowered to implement a marketing plan pursuant to the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*^a;

Whereas Chicken Farmers of Canada has taken into account the factors set out in paragraphs 7(a) to (e) of the schedule to the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*^a;

Whereas the proposed *Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations, 1990*, annexed hereto, are regulations of a class to which paragraph 7(1)(d)^d of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies' Orders and Regulations Approval Order*^e, and have been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 22(1)(f) of that Act;

And whereas, pursuant to paragraph 7(1)(d)^d of that Act, the National Farm Products Council is satisfied that the proposed regulations are necessary for the implementation of the marketing plan that Chicken Farmers of Canada is authorized to implement, and has approved the proposed regulations;

Therefore, Chicken Farmers of Canada, pursuant to paragraph 22(1)(f) of the *Farm Products Agencies Act*^c and subsection 6(1)^f of the schedule to the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations, 1990*.

Ottawa, Ontario, March 24, 1999

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN CHICKEN MARKETING QUOTA REGULATIONS, 1990

AMENDMENT

1. Schedule II¹ to the *Canadian Chicken Marketing Quota Regulations, 1990*² is replaced by the following:

^a SOR/79-158; SOR/98-244

^b S.C. 1993, c. 3, par. 13(b)

^c S.C. 1993, c. 3, s. 2

^d S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)

^e C.R.C., c. 648

^f SOR/91-139

¹ SOR/99-77

² SOR/90-556

Enregistrement
DORS/99-162 26 mars 1999

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets (1990)

Attendu que, en vertu du paragraphe 16(1)^a de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b, le gouverneur en conseil a, par la *Proclamation visant Les Producteurs de poulet du Canada*^c, créé l'office appelé Les Producteurs de poulet du Canada;

Attendu que l'Office est habilité à mettre en oeuvre un plan de commercialisation, conformément à cette proclamation;

Attendu que l'Office a pris en considération les facteurs énumérés aux alinéas 7a) à e) de l'annexe de cette proclamation;

Attendu que le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets (1990)*, ci-après, relève d'une catégorie à laquelle s'applique l'alinéa 7(1)d)^d de cette loi, conformément à l'article 2 de l'*Ordonnance sur l'approbation des ordonnances et règlements des offices*^e, et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l'alinéa 22(1)f) de cette loi;

Attendu que, en vertu de l'alinéa 7(1)d)^d de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet de règlement est nécessaire à l'exécution du plan de commercialisation que l'Office est habilité à mettre en oeuvre, a approuvé ce projet,

À ces causes, en vertu de l'alinéa 22(1)f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b et du paragraphe 6(1)^f de l'annexe de la *Proclamation visant Les Producteurs de poulet du Canada*^c, l'office appelé Les Producteurs de poulet du Canada prend le *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets (1990)*, ci-après.

Ottawa (Ontario), 24 mars 1999

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT CANADIEN SUR LE CONTINGENTEMENT DE LA COMMERCIALISATION DES POULETS (1990)

MODIFICATION

1. L'annexe II¹ du *Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets (1990)*² est remplacée par ce qui suit :

^a L.C. 1993, ch. 3, al. 13b)

^b L.C. 1993, ch. 3, art. 2

^c DORS/79-158; DORS/98-244

^d L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)

^e C.R.C., ch. 648

^f DORS/91-139

¹ DORS/99-77

² DORS/90-556

SCHEDULE II
(Sections 2, 6, 7 and 7.1)

**LIMITS FOR PRODUCTION OF CHICKEN
FOR THE PERIOD BEGINNING ON MAY 9, 1999
AND ENDING ON JULY 3, 1999**

Item	Column I Province	Column II Production Subject to Federal and Provincial Quotas (in Live Weight) (kg)	Column III Production Subject to Periodic Export Quotas (in Live Weight) (kg)
1.	Ont.	55,705,000	1,625,000
2.	Que.	47,105,192	4,414,199
3.	N.S.	6,223,055	100,000
4.	N.B.	4,768,983	0
5.	Man.	6,932,508	546,250
6.	P.E.I.	629,331	0
7.	Sask.	3,971,815	0
8.	Alta.	15,757,732	624,000
9.	Nfld.	2,555,754	0
Total		143,649,370	7,309,449

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on May 9, 1999.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Regulations.)

This amendment establishes the periodic allocation for the period beginning on May 9, 1999 and ending on July 3, 1999, for producers who market chicken in interprovincial or export trade.

ANNEXE II
(articles 2, 6, 7 et 7.1)

**LIMITES DE PRODUCTION DE POULET
POUR LA PÉRIODE COMMENÇANT LE 9 MAI 1999
ET SE TERMINANT LE 3 JUILLET 1999**

Article	Colonne I Province	Colonne II Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux (kg — poids vif)	Colonne III Production assujettie aux contingents d'exportation périodiques (kg — poids vif)
1.	Ont.	55,705,000	1,625,000
2.	Qc	47,105,192	4,414,199
3.	N.-É.	6,223,055	100,000
4.	N.-B.	4,768,983	0
5.	Man.	6,932,508	546,250
6.	Î.-P.-É.	629,331	0
7.	Sask.	3,971,815	0
8.	Alb.	15,757,732	624,000
9.	T.-N.	2,555,754	0
Total		143,649,370	7,309,449

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 9 mai 1999.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du règlement.)

La modification vise à fixer les contingents périodiques pour la période commençant le 9 mai 1999 et se terminant le 3 juillet 1999 à l'égard des producteurs qui commercialisent le poulet sur les marchés interprovincial ou d'exportation.

Registration
SOR/99-166 1 April, 1999

FISHERIES ACT

Regulations Amending the Pulp and Paper Effluent Regulations

P.C. 1999-586 1 April, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Fisheries and Oceans, pursuant to section 37 of the *Fisheries Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Pulp and Paper Effluent Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE PULP AND PAPER EFFLUENT REGULATIONS

AMENDMENT

1. In section 32 of the *Pulp and Paper Effluent Regulations*¹, the expression “three years” is replaced by the expression “four years”.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The objective of the *Regulations Amending the Pulp and Paper Effluent Regulations* is to allow an additional year to pulp and paper mills to provide government with Environmental Effect Monitoring (EEM) studies that are currently due on April 1, 1999.

The *Pulp and Paper Effluent Regulations* (PPER) under section 37 of the *Fisheries Act* require all mills to undertake an EEM study. The objective of EEM is to provide monitoring information to help determine whether deposits of deleterious substances are impacting on fish, fish habitat and fisheries resources. As a result, EEM will contribute to the information needed to evaluate the adequacy of current control measures in protecting the receiving environment.

EEM studies are done every three years, after which the mill is required to provide the Department of the Environment with an interpretive report and supporting data on that study. This three-year period consisting of monitoring and reporting is known as an EEM Cycle. The end of one Cycle (reporting phase) constitutes the beginning of the next Cycle (planning and monitoring phase). At the end of each Cycle, the Department of the Environment in

¹ SOR/92-269

Enregistrement
DORS/99-166 1 avril 1999

LOI SUR LES PÊCHES

Règlement modifiant le Règlement sur les effluents des fabriques de pâtes et papiers

C.P. 1999-586 1 avril 1999

Sur recommandation du ministre des Pêches et des Océans et en vertu de l'article 37 de la *Loi sur les pêches*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les effluents des fabriques de pâtes et papiers*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES EFFLUENTS DES FABRIQUES DE PÂTES ET PAPIERS

MODIFICATION

1. Dans l'article 32 du *Règlement sur les effluents des fabriques de pâtes et papiers*¹, « trois ans » est remplacé par « quatre ans ».

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

L'objectif du *Règlement modifiant le Règlement sur les effluents des fabriques de pâtes et papiers* est d'octroyer une année supplémentaire aux fabriques de pâtes et papiers pour qu'elles fournissent au gouvernement les études concernant le suivi des effets sur l'environnement (SEE), qui devraient être remises le 1^{er} avril 1999.

Le *Règlement sur les effluents des fabriques de pâtes et papiers* (REFPP) de l'article 37 de la *Loi sur les pêches* exige que toutes les fabriques entreprennent une étude concernant le SEE. Le SEE vise à fournir des renseignements de surveillance propres à aider à établir si les immersions ou les rejets de substances dangereuses ont un effet sur le poisson, l'habitat du poisson et les ressources halieutiques. Par conséquent, le SEE contribuera à la collecte des renseignements nécessaires pour déterminer si les actuelles mesures de contrôle pour protéger le milieu récepteur sont suffisantes.

Les études concernant le SEE se font tous les trois ans, après quoi les fabriques sont tenues de remettre au ministère de l'Environnement un rapport d'interprétation des résultats et les données à l'appui concernant les études. Cette période triennale de surveillance et de remise des rapports est appelée cycle de SEE. La fin d'un cycle (phase de remise des rapports) coïncide avec le début du cycle suivant (phase de planification et de

¹ DORS/92-269

conjunction with interested stakeholders (Department of Fisheries and Oceans, pulp and paper industry, consultants, academics and an aboriginal representative) undertake a review of the program elements to ensure that relevant evolving scientific approaches are incorporated into the EEM program.

Further to the implementation of the PPER EEM program, mills were required to report their Cycle 1 data on April 1, 1996. Cycle 1 was the first time mills collected EEM data on a national scale. The review period for this cycle commenced in 1996 and lasted for over one year. This review required more time than originally allotted for the evaluation period because Cycle 1 was really the "pilot" cycle or first time monitoring was done on a national scale.

The complexity of the scientific and technical issues raised during the review of Cycle 1 prompted involved stakeholders to recognize in 1996 the need to extend the submission date for Cycle 2 from April 1, 1999 to April 1, 2000. This extension would allow sufficient time for government to make the necessary improvements to the scientific and technical requirements and guidance to the EEM program while giving mills reasonable time to adapt to the new changes.

The amendment states that the duration of all cycles will be increased from three years to four years. The amendment was written in this manner in order to meet the April 1, 1999 deadline. However, the Department of Fisheries and Oceans intend to have all cycles subsequent to Cycle 2 reverted back to three year cycles when the entire *Pulp and Paper Effluent Regulations* package is published later this year.

Alternatives

This amendment is a change to a reporting date for EEM data, and there are no alternatives.

Benefits and Costs

The reporting date change for submission of Cycle 2 interpretive reports is expected to enhance the scientific soundness and quality of the interpretive reports for subsequent cycles. This improvement is expected because additional time was allotted to complete the thorough review period, and for government to prepare better technical guidance for conducting the monitoring studies. The extra time will allow the mills responsible for conducting the monitoring to better design and conduct the monitoring studies. All stakeholders benefit from the higher quality scientific information generated from the monitoring studies to be used in evaluating the degree of environmental protection at each site.

These Regulations will have no substantive impact on existing policy and will involve no new financial implications.

Consultation

This amendment was included in the 1998 Department's Report on Planning and Priorities as part of the package of proposed housekeeping amendments to the PPER. As such, this proposed amendment has been available to the public through the Department of the Environment's Greenlane internet (web) site since 1997. The Department further engaged in targeting various stakeholders, including ENGOs, with correspondence relating to the Greenlane posting of the proposed amendments. The change in

surveillance). À la fin de chaque cycle, le ministère de l'Environnement, de concert avec les intéressés (ministère des Pêches et des Océans, industrie des pâtes et papiers, consultants, universitaires et un représentant autochtone) effectue un examen du programme de SEE afin de s'assurer que les approches scientifiques pertinentes en évolution y sont incorporées.

Suite à la mise en œuvre du programme de SEE du REFPP les fabriques étaient tenues de remettre leur rapport sur les données du premier cycle le 1^{er} avril 1996. C'était la première fois qu'elles recueillaient des données sur le SEE à l'échelle nationale. La période d'examen de ce cycle a commencé en 1996 et a duré plus d'un an. Cet examen a pris plus de temps que prévu car le cycle 1 était réellement un cycle « pilote » où on a effectué la première surveillance à l'échelle nationale.

La complexité des enjeux scientifiques et techniques soulevés pendant l'examen du cycle 1, a amené les intéressés à reconnaître, en 1996, la nécessité de repousser la date de soumission pour le cycle 2, du 1^{er} avril 1999 au 1^{er} avril 2000. Ce délai supplémentaire allait donner au gouvernement le temps d'apporter les améliorations aux directives et exigences qui s'imposaient en matière de SEE, tout en donnant aux fabriques le temps de s'adapter aux changements.

La modification indique que la durée de tous les cycles passera de trois à quatre ans. La modification est ainsi écrite de façon à rencontrer l'échéancier du 1^{er} avril 1999. Toutefois, le Ministre des Pêches et Océans a l'intention de ramener à 3 ans la durée des cycles subséquents au cycle 2. Ceci prendra effet au moment où toutes les modifications sur le règlement sur les effluents des fabriques de pâtes et papiers seront publiées plus tard cette année.

Solutions envisagées

Comme cette modification constitue un changement administratif à une date-butoir de remise de rapports concernant le SEE, aucune autre solution n'a été envisagée.

Avantages et coûts

Le changement de date-butoir pour la remise des rapports d'interprétation du deuxième cycle devrait améliorer la valeur scientifique et la qualité de ces documents pour les cycles ultérieurs. Cette amélioration est attendue à cause des délais supplémentaires impartis pour terminer la période d'examen approfondie et pour permettre au gouvernement d'établir par la suite de meilleures directives techniques sur la façon de mener des études concernant le suivi. Le délai supplémentaire permet également aux fabriques responsables de la surveillance de mieux concevoir les études concernant le suivi. Tous les intéressés profitent des renseignements scientifiques de meilleure qualité issus des études concernant le suivi qui serviront à évaluer le degré de protection de l'environnement à chaque site.

Ce règlement n'aura aucune incidence profonde sur la politique en vigueur et aucune nouvelle implication financière.

Consultations

Dans le Rapport sur la planification et les priorités que le Ministère a produit en 1998, cette modification entrait dans une série de modifications administratives proposées au REFPP. Ainsi, la modification proposée a été rendue publique sur le site (Web) Internet *La voie verte* d'Environnement Canada dès 1997. En outre, le Ministère s'est engagé à acheminer à divers intéressés, dont des ONGE, de la correspondance relative à l'affichage des modifications proposées sur *La voie verte*. Le changement de la

date amendment was developed in consultation with Department of the Environment regional offices, Department of Fisheries and Oceans, provinces, and the pulp and paper industry. There were no comments received from the public, environmental non-government organizations or other stakeholders with respect to the proposed amendment to the reporting date following public dissemination.

It was anticipated that this amendment would be published in the package of housekeeping amendments in the PPER, indicated above. However, as a result of unforeseen delays with finalizing the larger package of amendments, this amendment to the reporting date for EEM studies is being published separately because of the need to ensure compliance with the reporting requirement.

Compliance and Enforcement

This amendment will allow mills to remain compliant with submission of their EEM interpretive reports while producing better, scientifically sound interpretive reports as a result of the scientific and technical review.

Compliance and enforcement of this amendment is addressed in the Regulatory Impact Analysis Statement that accompanied the publication of the original Regulations in the *Canada Gazette*, Part II on May 20, 1992. The amendments are not expected to result in any increased inspection and related compliance verification activities from what would be carried out for the *Pulp and Paper Effluent Regulations* if they were not amended.

Contacts

Connie MacDonald
Chief, National Environmental Effects Monitoring Office
Environmental Quality Branch
Ecosystem Science Directorate
Environment Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0H3
Tel.: (819) 953-1527
E-mail: connie.macdonald@ec.gc.ca

Arthur Sheffield
Regulatory and Economic Analysis Branch
Economic and Regulatory Affairs Directorate
Policy and Communications
Environment Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0H3
Tel.: (819) 953-1172
E-mail: arthur.sheffield@ec.gc.ca

date-butoir a été élaboré en consultation avec les bureaux régionaux d'Environnement Canada, le ministère des Pêches et des Océans, les provinces et l'industrie des pâtes et papiers. Après l'annonce, aucun commentaire sur la modification proposée à la date-butoir n'a été reçu du public, d'organisations non gouvernementales de l'environnement et d'autres intéressés.

Cette modification à la date-butoir pour la remise des études concernant le SEE devait paraître dans la série de modifications administratives au REFPP, tel qu'indiqué ci-dessus. Cependant, par suite de retards imprévus dans la mise au point des modifications, il est publié séparément pour assurer la conformité à l'exigence de remise de rapports.

Respect et exécution

Cette modification permettra aux fabriques de rester conformes lorsqu'elles remettront les rapports d'interprétation concernant le SEE, qui seront meilleurs et auront une plus grande valeur scientifique par suite de l'examen scientifique et technique.

L'Énoncé de l'analyse d'impact de la réglementation qui a accompagné la publication du règlement initial dans la *Gazette du Canada* Partie II le 20 mai 1992 traite du respect et de l'exécution de cette modification. Les modifications ne devraient pas accroître les activités d'inspection et les activités connexes de vérification de la conformité par rapport à celles qui auraient été menées si le *Règlement sur les effluents des pâtes et papiers* était demeuré tel quel.

Personnes-ressources

Connie MacDonald
Chef, Bureau national du suivi des effets environnementaux
Direction de la qualité de l'environnement
Direction générale des sciences des écosystèmes
Environnement Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0H3
Téléphone : (819) 953-1527
Courriel : connie.macdonald@ec.gc.ca

Arthur Sheffield
Direction de l'analyse réglementaire et économique
Direction générale des affaires économiques et réglementaires
Politiques et communications
Environnement Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0H3
Téléphone : (819) 953-1172
Courriel : arthur.sheffield@ec.gc.ca

Registration
SI/99-33 14 April, 1999

AN ACT TO AMEND THE ROYAL CANADIAN MINT ACT
AND THE CURRENCY ACT

**Order Fixing March 24, 1999 as the Date of the
Coming into Force of the Act**

P.C. 1999-523 24 March, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Public Works and Government Services, pursuant to section 15 of *An Act to amend the Royal Canadian Mint Act and the Currency Act*, assented to on March 11, 1999, being chapter 4 of the Statutes of Canada, 1999, hereby fixes March 24, 1999 as the day on which that Act comes into force.

Enregistrement
TR/99-33 14 avril 1999

LOI MODIFIANT LA LOI SUR LA MONNAIE ROYALE
CANADIENNE ET LA LOI SUR LA MONNAIE

**Décret fixant au 24 mars 1999 la date d'entrée en
vigueur de la Loi**

C.P. 1999-523 24 mars 1999

Sur recommandation du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux et en vertu de l'article 15 de la *Loi modifiant la Loi sur la Monnaie royale canadienne et la Loi sur la monnaie*, sanctionnée le 11 mars 1999, chapitre 4 des Lois du Canada (1999), Son Excellence le Gouverneur général en conseil fixe au 24 mars 1999 la date d'entrée en vigueur de cette loi.

Registration
SI/99-34 14 April, 1999

PUBLIC SERVICE REARRANGEMENT AND TRANSFER OF
DUTIES ACT

**Order transferring from the Minister of Industry
to the Minister of Agriculture and Agri-Food the
powers, duties and functions under the Consumer
Packaging and Labelling Act in relation to food**

P.C. 1999-534 25 March, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to paragraph 2(a) of the *Public Service Rearrangement and Transfer of Duties Act*, hereby transfers to the Minister of Agriculture and Agri-Food all the powers, duties and functions of the Minister of Industry under the *Consumer Packaging and Labelling Act* in relation to food, as that term is defined in section 2 of the *Food and Drugs Act*.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

This Order, made pursuant to paragraph 2(a) of the *Public Service Rearrangement and Transfer of Duties Act*, transfers to the Minister of Agriculture and Agri-Food all the power, duties and functions of the Minister of Industry under the *Consumer Packaging and Labelling Act* in relation to food, as that term is defined in section 2 of the *Food and Drugs Act*.

Enregistrement
TR/99-34 14 avril 1999

LOI SUR LES RESTRUCTURATIONS ET LES TRANSFERTS
D'ATTRIBUTIONS DANS L'ADMINISTRATION PUBLIQUE

**Décret transférant du ministre de l'Industrie au
ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire
les attributions conférées par la Loi sur
l'emballage et l'étiquetage des produits de
consommation en ce qui a trait aux aliments**

C.P. 1999-534 25 mars 1999

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'alinéa 2a) de la *Loi sur les restructurations et les transferts d'attributions dans l'administration publique*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil transfère au ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire les attributions conférées au ministre de l'Industrie par la *Loi sur l'emballage et l'étiquetage des produits de consommation* en ce qui a trait aux aliments, au sens de l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

Le décret, pris en vertu de l'alinéa 2a) de la *Loi sur les restructurations et les transferts d'attributions dans l'administration publique*, transfère au ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire les attributions conférées au ministre de l'Industrie par la *Loi sur l'emballage et l'étiquetage des produits de consommation* en ce qui a trait aux aliments, au sens de l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*.

Registration
SI/99-35 14 April, 1999

GOVERNMENT SERVICES ACT, 1999

Order Fixing March 29, 1999, at 11:30 p.m. as the Date and the Hour of the Coming into Force of Part 2 and Schedule 2 of the Act

P.C. 1999-583 29 March, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the President of the Treasury Board, pursuant to section 27 of the *Government Services Act, 1999*, assented to on March 25, 1999, chapter 13 of the Statutes of Canada, 1999, hereby fixes March 29, 1999, at 11:30 p.m. as the day on which and the hour at which Part 2 of and Schedule 2 to that Act come into force.

Enregistrement
TR/99-35 14 avril 1999

LOI DE 1999 SUR LES SERVICES GOUVERNEMENTAUX

Décret fixant au 29 mars 1999, à 23:30 heures, la date et l'heure de l'entrée en vigueur de la partie 2 et de l'annexe 2 de la Loi

C.P. 1999-583 29 mars 1999

Sur recommandation du président du Conseil du Trésor et en vertu de l'article 27 de la *Loi de 1999 sur les services gouvernementaux*, sanctionnée le 25 mars 1999, chapitre 13 des Lois du Canada (1999), Son Excellence le Gouverneur général en conseil fixe au 29 mars 1999, à 23:30 heures, la date et l'heure d'entrée en vigueur de la partie 2 et de l'annexe 2 de cette loi.

TABLE OF CONTENTS **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)

Registration No.	P.C. 1999	Department	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/99-142		Natural Resources	Canada Lands Surveyors Regulations	1004
SOR/99-143		Industry	Limitation of the Right to Equitable Remuneration of Certain Rome Convention Countries Statement	1020
SOR/99-144		Treasury Board	St Lawrence Seaway Authority Divestiture Regulations	1023
SOR/99-145	524	Agriculture and Agri-Food	Alberta Chicken Order	1026
SOR/99-146	525	Citizenship and Immigration	Regulations Amending the Immigration Regulations, 1978.....	1029
SOR/99-147	526	Environment	Regulations Amending the Migratory Birds Regulations.....	1042
SOR/99-148	528	Finance	Order Respecting the Remission of Anti-dumping Duties on Automotive Galvannealed Coil Steel	1052
SOR/99-149	530	Canadian Heritage	Regulations Amending the National Parks Water and Sewer Regulations....	1054
SOR/99-150	531	Canadian Heritage Public Service Commission	Exclusion Approval Order and Regulations on the Career Assignment Program.....	1060
SOR/99-151	532	Labour	Regulations Amending the Canada Occupational Safety and Health Regulations	1063
SOR/99-152	533	Prime Minister	Order Amending Schedule I.1 of the Financial Administration Act.....	1065
SOR/99-153	535	Transport	Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations	1066
SOR/99-154	536	Transport	Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996	1069
SOR/99-155	537	Transport	Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations— Newfoundland and Labrador Non-Compulsory Areas	1074
SOR/99-156	538	Transport	Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations.....	1078
SOR/99-157	539	Transport	Regulations Repealing the Designation of Certain Public Ports and Public Port Facilities	1084
SOR/99-158	540	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VII)	1093
SOR/99-159	541	National Revenue	Regulations Amending the Ships' Stores Regulations	1107
SOR/99-160		Agriculture and Agri-Food	Pari-Mutuel Betting Supervision Regulations, amendment.....	1109
SOR/99-161		Agriculture and Agri-Food	Order Amending the Canadian Chicken Marketing Levies Order.....	1111
SOR/99-162		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations, 1990	1113
SOR/99-166	586	Fisheries and Oceans	Regulations Amending the Pulp and Paper Effluent Regulations	1115
SI/99-33	523	Public Works and Government Services	Order Fixing March 24, 1999 as the Date of the Coming into Force of An Act to amend the Royal Canadian Mint Act and the Currency Act.....	1118
SI/99-34	534	Prime Minister	Order transferring from the Minister of Industry to the Minister of Agriculture and Agri-Food the powers, duties and functions under the Consumer Packaging and Labelling Act in relation to Food.....	1119
SI/99-35	583	President of the Treasury Board	Order Fixing March 29, 1999, at 11:30 p.m. as the Date and the Hour of the Coming into Force of Part 2 and Schedule 2 of the Government Services Act, 1999	1120

INDEX SOR: Statutory Instruments (Regulations)**SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)**

Abbreviations: e — erratum
n — new
r — revises
x — revokes

Regulations Statutes	Registration No.	Date	Page	Comments
Alberta Chicken Order Agricultural Products Marketing Act	SOR/99-145	25/3/99	1026	n
Anti-dumping Duties on Automotive Galvannealed Coil Steel—Order Respecting the Remission..... Customs Tariff	SOR/99-148	25/3/99	1052	n
Atlantic Pilotage Authority Regulations—Regulations Amending..... Pilotage Act	SOR/99-153	25/3/99	1066	
Atlantic Pilotage Tariff Regulations -- Newfoundland and Labrador Non- Compulsory Areas—Regulations Amending Pilotage Act	SOR/99-155	25/3/99	1074	
Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996—Regulations Amending..... Pilotage Act	SOR/99-154	25/3/99	1069	
Canada Lands Surveyors Regulations..... Canada Lands Surveyors Act	SOR/99-142	23/3/99	1004	n
Canada Occupational Safety and Health Regulations—Regulations Amending..... Canada Labour Code	SOR/99-151	25/3/99	1063	
Canadian Aviation Regulations (Part VII)—Regulations Amending..... Aeronautics Act	SOR/99-158	25/3/99	1093	
Canadian Chicken Marketing Levies Order—Order Amending Farm Products Agencies Act	SOR/98-161	26/3/99	1111	
Canadian Chicken Marketing Quota Regulations, 1990—Regulations Amending..... Farm Products Agencies Act	SOR/98-162	26/3/99	1113	
Designation of Certain Public Ports and Public Port Facilities—Regulations Repealing Canada Marine Act	SOR/99-157	25/3/99	1084	x
Exclusion Approval Order and Regulations on the Career Assignment Program..... Public Service Employment Act	SOR/99-150	25/3/99	1060	n
Fixing March 24, 1999 as the Date of the Coming into Force of the Act—Order Royal Canadian Mint Act and the Currency Act (An Act to amend)	SI/99-33	14/4/99	1118	
Fixing March 29, 1999, at 11:30 p.m. as the Date and the Hour of the Coming into Force of Part 2 and Schedule 2 of the Act—Order..... Government Services Act, 1999	SI/99-35	14/4/99	1120	
Great Lakes Pilotage Tariff Regulations—Regulations Amending Pilotage Act	SOR/99-156	25/3/99	1078	
Immigration Regulations, 1978—Regulations Amending Immigration Act	SOR/99-146	25/3/99	1029	
Limitation of the Right to Equitable Remuneration of Certain Rome Convention Countries Statement Copyright Act	SOR/99-143	23/3/99	1020	n
Migratory Birds Regulations—Regulations Amending Migratory Birds Convention Act, 1994	SOR/99-147	25/3/99	1042	
National Parks Water and Sewer Regulations—Regulations Amending National Parks Act	SOR/99-149	25/3/99	1054	
Pari-Mutuel Betting Supervision Regulations, amendment Criminal Code	SOR/98-160	25/3/99	1109	
Pulp and Paper Effluent Regulations—Regulations Amending..... Fisheries Act	SOR/98-166	01/4/99	1115	
Financial Administration Act—Order Amending Schedule I.1 Financial Administration Act	SOR/99-152	25/3/99	1065	
Ships' Stores Regulations—Regulations Amending..... Customs Tariff	SOR/99-159	25/3/99	1107	

INDEX—Continued

Regulations Statutes	Registration No.	Date	Page	Comments
St. Lawrence Seaway Authority Divestiture Regulations Public Service Superannuation Act Financial Administration Act	SOR/99-144	24/3/99	1023	n
Transferring from the Minister of Industry to the Minister of Agriculture and Agri- Food the powers, duties and functions under the Consumer Packaging and Labelling Act in relation to Food—Order Public Service Rearrangement and Transfer of Duties Act	SI/99-34	14/4/99	1119	n

TABLE DES MATIÈRES DORS: Textes réglementaires (Règlements)
TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)

N° d'enregistrement.	C.P. 1999	Ministère	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/99-142		Ressources naturelles	Règlement sur les arpenteurs des terres du Canada.....	1004
DORS/99-143		Industrie	Déclaration limitant le droit à rémunération équitable pour certains pays parties à la Convention de Rome.....	1020
DORS/99-144		Conseil du Trésor	Règlement sur la cession de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.....	1023
DORS/99-145	524	Agriculture et Agroalimentaire	Décret sur le poulet de l'Alberta.....	1026
DORS/99-146	525	Citoyenneté et Immigration	Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration de 1978.....	1029
DORS/99-147	526	Environnement	Règlement modifiant le Règlement sur les oiseaux migrateurs.....	1042
DORS/99-148	528	Finances	Décret concernant la remise des droits anti-dumping sur l'acier galvanisérecuit en bobines pour automobiles.....	1052
DORS/99-149	530	Patrimoine canadien	Règlement modifiant le Règlement sur les eaux et les égouts dans les parcs nationaux.....	1054
DORS/99-150	531	Patrimoine canadien Commission de la fonction publique	Décret d'exemption et Règlement sur le programme cours et affectations de perfectionnement.....	1060
DORS/99-151	532	Travail	Règlement modifiant le Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail.....	1063
DORS/99-152	533	Premier ministre	Décret modifiant l'annexe I.1 de la Loi sur la gestion des finances publiques.....	1065
DORS/99-153	535	Transports	Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique.....	1066
DORS/99-154	536	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996.....	1069
DORS/99-155	537	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de pilotage de l'Atlantique — Zones de pilotage non-obligatoire de Terre-Neuve et du Labrador.....	1074
DORS/99-156	538	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs.....	1078
DORS/99-157	539	Transports	Règlement abrogeant la désignation de certains ports publics et installations portuaires publiques.....	1084
DORS/99-158	540	Transports	Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie VII).....	1093
DORS/99-159	541	Revenu national	Règlement modifiant le Règlement sur les provisions de bord.....	1107
DORS/99-160		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement sur la surveillance du pari mutuel — Modification.....	1109
DORS/99-161		Agriculture et Agroalimentaire	Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des poulets au Canada.....	1111
DORS/99-162		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets (1990).....	1113
DORS/99-166	586	Pêches et Océans	Règlement modifiant le Règlement sur les effluents des fabriques de pâtes et papiers.....	1115
TR/99-33	523	Travaux publics et Services gouvernementaux	Décret fixant au 24 mars 1999 la date d'entrée en vigueur de la Loi modifiant la Loi sur la Monnaie royale canadienne et la Loi sur la monnaie.....	1118
TR/99-34	534	Premier ministre	Décret transférant du ministre de l'Industrie au ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire les attributions conférées par la Loi sur l'emballage et l'étiquetage des produits de consommation en ce qui a trait aux aliments.....	1119
TR/99-35	583	Président du Conseil du Trésor	Décret fixant au 29 mars 1999, à 23:30 heures, la date et l'heure de l'entrée en vigueur de la partie 2 et de l'annexe 2 de la Loi de 1999 sur les services gouvernementaux.....	1120

INDEX DORS: Textes réglementaires (Règlements)**TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)**

Abbréviations: 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/99-153	25/3/99	1066	
Arpenteurs des terres du Canada — Règlement..... Arpenteurs des terres du Canada (Loi)	DORS/99-142	23/3/99	1004	n
Aviation canadien (Partie VII) — Règlement modifiant le Règlement..... Aéronautique (Loi)	DORS/99-158	25/3/99	1093	
Cession de l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent — Règlement Pension de la fonction publique (Loi) Gestion des finances publiques (Loi)	DORS/99-144	24/3/99	1023	n
Contingentement de la commercialisation des poulets (1990) — Règlement modifiant le Règlement canadien Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/99-162	26/3/99	1113	
Déclaration limitant le droit à rémunération équitable pour certains pays parties à la Convention de Rome Droit d'auteur (Loi)	DORS/99-143	23/3/99	1020	n
Désignation de certains ports publics et installations portuaires publiques — Règlement abrogeant..... Maritime du Canada (Loi)	DORS/99-157	25/3/99	1084	a
Eaux et les égouts dans les parcs nationaux — Règlement modifiant le Règlement... Parcs nationaux (Loi)	DORS/99-149	25/3/99	1054	
Effluents des fabriques de pâtes et papiers — Règlement modifiant le Règlement ... Pêches (Loi)	DORS/99-166	01/4/99	1115	
Fixant au 24 mars 1999 la date d'entrée en vigueur de la Loi — Décret..... Monnaie royale canadienne et la Loi sur la monnaie (Loi modifiant la Loi)	TR/99-33	14/4/99	1118	
Fixant au 29 mars 1999, à 23:30 heures, la date et l'heure de l'entrée en vigueur de la partie 2 et de l'annexe 2 de la Loi de 1999 sur les services gouvernementaux — Décret..... Services gouvernementaux (Loi de 1999)	TR/99-35	14/4/99	1120	
Gestion des finances publiques — Décret modifiant l'annexe I.1 de la Loi Gestion des finances publiques (Loi)	DORS/99-152	25/3/99	1065	
Immigration de 1978 — Règlement modifiant le Règlement Immigration (Loi)	DORS/99-146	25/3/99	1029	
Oiseaux migrateurs — Règlement modifiant le Règlement..... Convention concernant les oiseaux migrateurs (Loi de 1994)	DORS/99-147	25/3/99	1042	
Poulet de l'Alberta — Décret Commercialisation (Loi)	DORS/99-145	25/3/99	1026	n
Programme cours et affectations de perfectionnement — Décret d'exemption et Règlement Emploi dans la fonction publique (Loi)	DORS/99-150	25/3/99	1060	n
Provisions de bord — Règlement modifiant le Règlement Tarif des douanes	DORS/99-159	25/3/99	1107	
Redevances à payer pour la commercialisation des poulets au Canada — Ordonnance modifiant l'Ordonnance Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/99-161	26/3/99	1111	
Remise des droits anti-dumping sur l'acier galvanisérecuit en bobines pour automobiles — Décret Tarif des douanes	DORS/99-148	25/3/99	1052	n
Sécurité et la santé au travail — Règlement modifiant le Règlement canadien Code canadien du travail	DORS/99-151	25/3/99	1063	
Surveillance du pari mutuel — Modification — Règlement..... Code criminel	DORS/99-160	25/3/99	1109	
Tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996 — Règlement modifiant le Règlement..... Pilotage (Loi)	DORS/99-154	25/3/99	1069	

INDEX—Suite

Règlements Lois	Enregistrement N°	Date	Page	Commentaires
Tarif de pilotage de l'Atlantique — Zones de pilotage non-obligatoire de Terre-Neuve et du Labrador — Règlement modifiant le Règlement..... Pilotage (Loi)	DORS/99-155	25/3/99	1074	
Tarifs de pilotage des Grands Lacs — Règlement modifiant le Règlement..... Pilotage (Loi)	DORS/99-156	25/3/99	1078	
Transférant du ministre de l'Industrie au ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire les attributions conférées par la Loi sur l'emballage et l'étiquetage des produits de consommation en ce qui a trait aux aliments — Décret..... Restructurations et les transferts d'attributions dans l'administration publique (Loi)	TR/99-34	14/4/99	1119	n



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