

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, MAY 22, 2002

OTTAWA, LE MERCREDI 22 MAI 2002

Statutory Instruments 2002

Textes réglementaires 2002

SOR/2002-176 to 194 and SI/2002-82 to 84

DORS/2002-176 à 194 et TR/2002-82 à 84

Pages 1120 to 1194

Pages 1120 à 1194

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 2, 2002, and at least every second Wednesday thereafter.

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

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

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

For residents of Canada, the cost of an annual subscription to the *Canada Gazette* Part II is \$67.50, and single issues, \$3.50. For residents of other countries, the cost of a subscription is US\$67.50 and single issues, US\$3.50. Orders should be addressed to: Canadian Government Publishing, Communication Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

The *Canada Gazette* is also available free of charge on the Internet at <http://www.canada.gc.ca/gazette/main.html>. It is available in PDF (Portable Document Format) and in an alternate format in ASCII (American Standard Code for Information Interchange).

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 2 janvier 2002, et au moins tous les deux mercredis par la suite.

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

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

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

Pour les résidents du Canada, le prix de l'abonnement annuel à la *Gazette du Canada* Partie II est de 67,50 \$ et le prix d'un exemplaire, de 3,50 \$. Pour les résidents d'autres pays, le prix de l'abonnement est de 67,50 \$US et le prix d'un exemplaire, de 3,50 \$US. Veuillez adresser les commandes à : Les Éditions du gouvernement du Canada, Communication Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

La *Gazette du Canada* est aussi disponible gratuitement sur Internet au <http://www.canada.gc.ca/gazette/main.html>. La publication y est accessible en format PDF (Portable Document Format) et en média substitut produit en code (ASCII (code standard américain pour l'échange d'informations)).

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/2002-176 29 April, 2002

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Special Appointment Regulations, No. 2002-3

P.C. 2002-700 29 April, 2002

Whereas, pursuant to subsection 41(1) of the *Public Service Employment Act*, the Public Service Commission has decided that it is neither practicable nor in the best interests of the Public Service to apply that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, to Melvin Cappe on his appointment to the position of Special Advisor to the Prime Minister, and while employed in that position, and has excluded Melvin Cappe from the operation of that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, on his appointment to the position of Special Advisor to the Prime Minister and while employed in that position;

And whereas, pursuant to subsection 37(1) of the *Public Service Employment Act*, the Public Service Commission recommends that the Governor in Council make the annexed *Special Appointment Regulations, No. 2002-3*;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council,

(a) on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsection 41(1) of the *Public Service Employment Act*, hereby approves the exclusion made by the Public Service Commission of Melvin Cappe from the operation of that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, on his appointment to the position of Special Advisor to the Prime Minister and while employed in that position; and

(b) on the recommendation of the Prime Minister and the Public Service Commission, pursuant to subsection 37(1) of the *Public Service Employment Act*, hereby makes the annexed *Special Appointment Regulations, No. 2002-3*.

SPECIAL APPOINTMENT REGULATIONS, NO. 2002-3

GENERAL

1. The Governor in Council may appoint Melvin Cappe to the position of Special Advisor to the Prime Minister to hold office during pleasure.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on May 13, 2002.

Enregistrement
DORS/2002-176 29 avril 2002

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Règlement n° 2002-3 portant affectation spéciale

C.P. 2002-700 29 avril 2002

Attendu que, en vertu du paragraphe 41(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, la Commission de la fonction publique estime qu'il est difficilement réalisable et contraire aux intérêts de la fonction publique d'appliquer cette loi, à l'exception des articles 32, 33 et 34, à Melvin Cappe lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de conseiller spécial auprès du premier ministre, et a exempté Melvin Cappe de l'application de cette loi, à l'exception des articles 32, 33 et 34, lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de conseiller spécial auprès du premier ministre;

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 la gouverneure en conseil prenne le *Règlement n° 2002-3 portant affectation spéciale*, ci-après,

À ces causes, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil :

a) sur recommandation du premier ministre et en vertu du paragraphe 41(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, approuve l'exemption de l'application de cette loi, à l'exception des articles 32, 33 et 34, accordée par la Commission de la fonction publique à Melvin Cappe lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de conseiller spécial auprès du premier ministre;

b) sur recommandation du premier ministre et de la Commission de la fonction publique et en vertu du paragraphe 37(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, prend le *Règlement n° 2002-3 portant affectation spéciale*, ci-après.

RÈGLEMENT N° 2002-3 PORTANT AFFECTATION SPÉCIALE

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. La gouverneure en conseil peut nommer Melvin Cappe au poste de conseiller spécial auprès du premier ministre, à titre amovible.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 13 mai 2002.

Registration
SOR/2002-177 29 April, 2002

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Special Appointment Regulations, No. 2002-4

P.C. 2002-705 29 April, 2002

Whereas, pursuant to subsection 41(1) of the *Public Service Employment Act*, the Public Service Commission has decided that it is neither practicable nor in the best interests of the Public Service to apply that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, to Claire Morris on her appointment to the position of Deputy Minister (Intergovernmental Affairs), Privy Council Office, and while employed in that position, and has excluded Claire Morris from the operation of that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, on her appointment to the position of Deputy Minister (Intergovernmental Affairs), Privy Council Office, and while employed in that position;

And whereas, pursuant to subsection 37(1) of the *Public Service Employment Act*, the Public Service Commission recommends that the Governor in Council make the annexed *Special Appointment Regulations, No. 2002-4*;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council,

(a) on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsection 41(1) of the *Public Service Employment Act*, hereby approves the exclusion made by the Public Service Commission of Claire Morris from the operation of that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, on her appointment to the position of Deputy Minister (Intergovernmental Affairs), Privy Council Office, and while employed in that position; and

(b) on the recommendation of the Prime Minister and the Public Service Commission, pursuant to subsection 37(1) of the *Public Service Employment Act*, hereby makes the annexed *Special Appointment Regulations, No. 2002-4*.

SPECIAL APPOINTMENT REGULATIONS, NO. 2002-4

GENERAL

1. The Governor in Council may appoint Claire Morris to the position of Deputy Minister (Intergovernmental Affairs), Privy Council Office, to hold office during pleasure.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on May 13, 2002.

Enregistrement
DORS/2002-177 29 avril 2002

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Règlement n° 2002-4 portant affectation spéciale

C.P. 2002-705 29 avril 2002

Attendu que, en vertu du paragraphe 41(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, la Commission de la fonction publique estime qu'il est difficilement réalisable et contraire aux intérêts de la fonction publique d'appliquer cette loi, à l'exception des articles 32, 33 et 34, à Claire Morris lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de sous-ministre (Affaires intergouvernementales), Bureau du Conseil privé, et a exempté Claire Morris de l'application de cette loi, à l'exception des articles 32, 33 et 34, lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de sous-ministre (Affaires intergouvernementales), Bureau du Conseil privé;

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 la gouverneure en conseil prenne le *Règlement n° 2002-4 portant affectation spéciale*, ci-après,

À ces causes, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil :

a) sur recommandation du premier ministre et en vertu du paragraphe 41(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, approuve l'exemption de l'application de cette loi, à l'exception des articles 32, 33 et 34, accordée par la Commission de la fonction publique à Claire Morris lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de sous-ministre (Affaires intergouvernementales), Bureau du Conseil privé;

b) sur recommandation du premier ministre et de la Commission de la fonction publique et en vertu du paragraphe 37(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, prend le *Règlement n° 2002-4 portant affectation spéciale*, ci-après.

RÈGLEMENT N° 2002-4 PORTANT AFFECTATION SPÉCIALE

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. La gouverneure en conseil peut nommer Claire Morris au poste de sous-ministre (Affaires intergouvernementales), Bureau du Conseil privé, à titre amovible.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 13 mai 2002.

Registration
SOR/2002-178 29 April, 2002

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Special Appointment Regulations, No. 2002-5

P.C. 2002-714 29 April, 2002

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

And whereas, pursuant to subsection 37(1) of the *Public Service Employment Act*, the Public Service Commission recommends that the Governor in Council make the annexed *Special Appointment Regulations, No. 2002-5*;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council,

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

(b) on the recommendation of the Prime Minister and the Public Service Commission, pursuant to subsection 37(1) of the *Public Service Employment Act*, hereby makes the annexed *Special Appointment Regulations, No. 2002-5*.

SPECIAL APPOINTMENT REGULATIONS, NO. 2002-5

GENERAL

1. The Governor in Council may appoint Michael Wernick to the position of Associate Deputy Minister of Canadian Heritage, to hold office during pleasure.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on May 13, 2002.

Enregistrement
DORS/2002-178 29 avril 2002

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Règlement n° 2002-5 portant affectation spéciale

C.P. 2002-714 29 avril 2002

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

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 la gouverneure en conseil prenne le *Règlement n° 2002-5 portant affectation spéciale*, ci-après,

À ces causes, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil :

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

b) sur recommandation du premier ministre et de la Commission de la fonction publique et en vertu du paragraphe 37(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, prend le *Règlement n° 2002-5 portant affectation spéciale*, ci-après.

RÈGLEMENT N° 2002-5 PORTANT AFFECTATION SPÉCIALE

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. La gouverneure en conseil peut nommer Michael Wernick au poste de sous-ministre délégué du Patrimoine canadien, à titre amovible.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 13 mai 2002.

Registration
SOR/2002-179 1 May, 2002

CANADA MARINE ACT

Regulations Amending the Port Authorities Operations Regulations

P.C. 2002-735 1 May, 2002

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 62(1)^a of the *Canada Marine Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Port Authorities Operations Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE PORT AUTHORITIES OPERATIONS REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Subsection 10(2) of the *Port Authorities Operations Regulations*¹ is repealed.

2. (1) Paragraphs 11(1)(a) and (b) of the French version of the Regulations are replaced by the following:

- a) à la conduite sécuritaire des véhicules;
- b) au stationnement ou à l'arrêt des véhicules, y compris des panneaux indicateurs et des dispositifs de signalisation limitant ou interdisant le stationnement ou l'arrêt.

(2) Subsection 11(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) The owner of a vehicle that is parked or stopped contrary to an instruction or direction referred to in subsection (2) and any person apparently in possession of the vehicle may be held liable.

3. The portion of section 12 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

12. A port authority may have a vehicle moved or stored at the risk and expense of its owner or the person apparently in possession of the vehicle at the time at which the vehicle is found to be parked or stopped contrary to this section if the vehicle is

4. The portion of section 17 of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

17. Lorsqu'une situation cause ou est susceptible de causer un décès, une blessure, des dommages aux biens ou à l'environnement ou toute autre situation d'urgence dans un port, toute personne visée directement par la situation et, dans le cas d'une activité exercée aux termes d'un contrat, d'un bail, d'un permis ou d'une autorisation, la personne autorisée à exercer l'activité doivent :

5. The heading before section 27 of the Regulations is replaced by the following:

Enregistrement
DORS/2002-179 1 mai 2002

LOI MARITIME DU CANADA

Règlement modifiant le Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires

C.P. 2002-735 1 mai 2002

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 62(1)^a de la *Loi maritime du Canada*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'EXPLOITATION DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES

MODIFICATIONS

1. Le paragraphe 10(2) du *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires*¹ est abrogé.

2. (1) Les alinéas 11(1)a) et b) de la version française du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- a) à la conduite sécuritaire des véhicules;
- b) au stationnement ou à l'arrêt des véhicules, y compris des panneaux indicateurs et des dispositifs de signalisation limitant ou interdisant le stationnement ou l'arrêt.

(2) Le paragraphe 11(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Le propriétaire d'un véhicule stationné ou arrêté en contravention des instructions visées au paragraphe (2) et toute personne qui semble être en possession du véhicule peuvent être tenus responsables.

3. Le passage de l'article 12 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

12. L'administration portuaire peut faire déplacer ou entreposer un véhicule, aux risques et dépens de son propriétaire ou de la personne qui semble être en possession de celui-ci au moment où il est trouvé stationné ou arrêté en contravention du présent article, si le véhicule, selon le cas :

4. Le passage de l'article 17 de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

17. Lorsqu'une situation cause ou est susceptible de causer un décès, une blessure, des dommages aux biens ou à l'environnement ou toute autre situation d'urgence dans un port, toute personne visée directement par la situation et, dans le cas d'une activité exercée aux termes d'un contrat, d'un bail, d'un permis ou d'une autorisation, la personne autorisée à exercer l'activité doivent :

5. L'intertitre précédant l'article 27 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

^a S.C. 2001, c. 4, s. 143

^b S.C. 1998, c. 10

¹ SOR/2000-55

^a L.C. 2001, ch. 4, art. 143

^b L.C. 1998, ch. 10

¹ DORS/2000-55

*Authorizations to Persons***6. (1) Subsection 27(1) of the Regulations is replaced by the following:**

27. (1) A port authority may give a written authorization under this section to a person to conduct, in the port, an activity set out in column 1 of the activity list if

- (a) an "X" is set out in column 3; or
- (b) an "X" is set out in column 2 and the person or any person who would be covered by the authorization is unable to comply with the conditions posted or set out on forms for the conduct of the activity under section 25.

(2) Paragraph 27(2)(c) of the Regulations is replaced by the following:

(c) if the port authority required that the person obtain insurance coverage, performance security or damage security in respect of the conduct of the activity and none is obtained or that which is obtained is inadequate, refuse to give its authorization.

7. (1) The portion of subsection 28(2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) A person that seeks an authorization from a port authority to conduct an activity in the port shall provide to the port authority

(2) Paragraph 28(2)(a) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(a) the name and address of the person;

8. (1) Paragraph 29(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) the insurance coverage, performance security or damage security obtained by the person in respect of the conduct of the activity becomes inadequate for the activity or is cancelled;

(2) Paragraph 29(d) of the Regulations is replaced by the following:

(d) the person to whom the authorization is given or any person covered by the authorization does not comply with a condition of the authorization.

9. Subsection 30(1) of the Regulations is replaced by the following:

30. (1) If an authorization given under section 27 is cancelled, the port authority shall give notice of the cancellation to the person to whom the authorization was given.

10. (1) The portion of subsection 31(1) of the Regulations before paragraph (d) is replaced by the following:

31. (1) A port authority may instruct a person to take any of the actions prescribed under subsection (2) if

- (a) the person conducts an activity that is prohibited under section 6;
- (b) the person conducts an activity for which an authorization is required under section 27 without first obtaining the authorization or without being covered by one;
- (c) the person or any person covered by an authorization fails to comply with a condition of the authorization;

*Autorisation à une personne***6. (1) Le paragraphe 27(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

27. (1) L'administration portuaire peut accorder par écrit à une personne, en vertu du présent article, l'autorisation d'exercer dans le port une activité mentionnée à la colonne 1 de la liste des activités, dans les cas suivants :

- a) la mention « X » figure à la colonne 3;
- b) la mention « X » figure à la colonne 2 et la personne ou toute personne visée par l'autorisation n'est pas en mesure de respecter les conditions affichées ou indiquées sur des formulaires pour l'exercice de l'activité en vertu de l'article 25.

(2) L'alinéa 27(2)(c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(c) refuser son autorisation si elle avait exigé que la personne obtienne une couverture d'assurance, une garantie de bonne fin ou une garantie relative aux dommages à l'égard de l'exercice de l'activité et qu'aucune n'a été obtenue ou que celle qui a été obtenue n'est pas suffisante.

7. (1) Le passage du paragraphe 28(2) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) La personne qui demande à l'administration portuaire l'autorisation d'exercer dans le port une activité fournit à l'administration portuaire :

(2) L'alinéa 28(2)a) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(a) the name and address of the person;

8. (1) L'alinéa 29b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) la couverture d'assurance, la garantie de bonne fin ou la garantie relative aux dommages à l'égard de l'exercice de l'activité que la personne a obtenue devient insuffisante compte tenu de l'activité ou est annulée;

(2) L'alinéa 29d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) la personne à qui l'autorisation a été accordée, ou toute personne visée par l'autorisation, ne respecte pas les conditions rattachées à l'autorisation.

9. Le paragraphe 30(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

30. (1) Si l'autorisation accordée en vertu de l'article 27 est annulée, l'administration portuaire en avise la personne visée.

10. (1) Le passage du paragraphe 31(1) du même règlement précédant l'alinéa d) est remplacé par ce qui suit :

31. (1) L'administration portuaire peut donner instruction à toute personne de prendre toute mesure prévue au paragraphe (2) dans les cas suivants :

- a) la personne exerce une activité qui est interdite à l'article 6;
- b) la personne exerce une activité pour laquelle une autorisation est exigée à l'article 27 sans l'avoir obtenue ou sans être visée par une autorisation;
- c) la personne ou toute personne visée par une autorisation ne respecte pas les conditions rattachées à l'autorisation;

(2) The portion of paragraph 31(2)(b) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

(b) if the person is instructed to cease the activity,

(3) Subsections 31(3) and (4) of the Regulations are replaced by the following:

(3) The person shall immediately comply with the instructions of the port authority.

(4) If the person fails to remove the thing or to restore the property immediately, the port authority may conduct the removal or restoration and may store the thing at the risk and expense of the person.

11. The heading “Authorization to a specific person, undertaking or organization (section 27)”² of column 3 of Schedule 1 to the Regulations is replaced by “Authorization to a person (section 27)”.

12. Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after Part 3:

PART 3.1
HAMILTON PORT

Item	Column 1 Activity	Column 2 Authorization by posted signs or form (section 25)	Column 3 Authorization to a person (section 27)	Column 4 Prohibited (section 6)
1.	conducting a diving operation		X	
2.	carrying out hot work (a) in designated areas (b) anywhere else	X		
3.	conducting salvage operations		X	
4.	placing, storing, handling or transporting dangerous goods, industrial waste or pollutants		X	
5.	bunkering or fuelling		X	
6.	releasing or transshipping refuse or other similar material or substance		X	
7.	carrying out an oil transfer operation, a chemical transfer operation or a liquefied gas transfer operation		X	
8.	conducting a dredging operation		X	
9.	excavating or removing any material or substance		X	
10.	transshipping, loading or unloading cargo		X	
11.	setting off a flare or other signalling device		X	
12.	placing or operating a light or day marker		X	
13.	placing, altering, removing or relocating an aid to navigation, buoy, mooring, float, picket, mark or sign		X	

(2) Le passage de l’alinéa 31(2)b) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

b) si la personne reçoit comme instruction de cesser l’activité :

(3) Les paragraphes 31(3) et (4) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(3) La personne est tenue de se conformer immédiatement aux instructions de l’administration portuaire.

(4) Lorsque la personne ne procède pas immédiatement à l’enlèvement des choses ou à la remise à l’état initial des biens, l’administration portuaire peut procéder, aux risques et dépens de cette personne, à l’enlèvement ou à la remise en état, y compris l’entreposage des choses.

11. Le titre « Autorisation à une personne, à une entreprise ou à un organisme particuliers (article 27) » de la colonne 3 de l’annexe 1 du même règlement est remplacé par « Autorisation à une personne (article 27) ».

12. L’annexe 1 du même règlement est modifiée par adjonction, après la partie 3, de ce qui suit :

PARTIE 3.1
PORT DE HAMILTON

Article	Colonne 1 Activité	Colonne 2 Autorisation affichée ou prévue par formulaire (article 25)	Colonne 3 Autorisation à une personne (article 27)	Colonne 4 Interdiction (article 6)
1.	Effectuer une opération de plongée.		X	
2.	Effectuer du travail à chaud : a) à un endroit désigné; b) à tout autre endroit.	X		
3.	Effectuer des opérations de récupération.		X	
4.	Placer, entreposer, manutentionner ou transporter des marchandises dangereuses, des déchets industriels ou des polluants.		X	
5.	Ravitainer en carburant ou effectuer le mazoutage.		X	
6.	Rejeter ou transborder des rebuts ou tout autre matériau ou toute autre substance similaires.		X	
7.	Effectuer le transbordement d’hydrocarbures, de produits chimiques ou de gaz liquéfié.		X	
8.	Entreprendre des travaux de dragage.		X	
9.	Effectuer des travaux d’excavation ou d’enlèvement de matériaux ou substances.		X	
10.	Transborder, charger ou décharger des cargaisons.		X	
11.	Allumer des fusées éclairantes ou autres dispositifs de signalisation.		X	
12.	Placer ou utiliser des repères lumineux ou des marques de jour.		X	
13.	Placer, modifier, enlever ou déplacer des aides à la navigation, bouées, dispositifs d’amarrage, flotteurs, pieux, repères ou panneaux.		X	

PART 3.1 — *Continued*

HAMILTON PORT — *Continued*

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Activity	Authorization by posted signs or form (section 25)	Authorization to a person (section 27) Prohibited (section 6)
14.	casting adrift a ship, log or other object		X
15.	bringing railway rolling stock onto the property managed, held or occupied by the port authority	X	
16.	building, placing, rebuilding, repairing, altering, moving or removing any structure or work on, in, over, under, through or across land or water	X	
17.	fishing	X	
18.	conducting a race, regatta, trial, demonstration, organized event or similar activity	X	
19.	causing a fire or explosion, conducting blasting or setting off fireworks	X	
20.	placing a placard, bill, sign or device	X	
21.	selling or offering for sale goods or services	X	
22.	distributing circulars, leaflets or advertising materials	X	
23.	engaging in any form of solicitation	X	
24.	engaging in any type of recreational water activity (a) in a navigation channel or in the vicinity of a commercial dock (b) anywhere else	X	X

13. The portion of item 16 of Part 14 of Schedule 1 to the Regulations in column 1 is replaced by the following:

Column 1	
Item	Activity
16.	setting nets

14. Part 14 of Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after item 24:

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Activity	Authorization by posted signs or form (section 25)	Authorization to a person (section 27) Prohibited (section 6)
25.	operating a sea-plane between sunset and sunrise		X
26.	operating a sea-plane outside the area that is northeast of a limit made by the extension of a line that begins at the most southwestern point of		X

PARTIE 3.1 (*suite*)

PORT DE HAMILTON (*suite*)

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Activité	Autorisation affichée ou prévue par formulaire (article 25)	Autorisation à une personne (article 27) Interdiction (article 6)
14.	Laisser aller à la dérive un navire, une bille de bois ou quelque autre objet.		X
15.	Faire entrer du matériel roulant de chemin de fer sur un terrain géré, détenu ou occupé par l'administration portuaire.	X	
16.	Construire, placer, reconstruire, réparer, modifier, déplacer ou enlever tout bâtiment ou ouvrage sur, dans, sous le terrain ou l'eau, au-dessus ou à travers de ceux-ci.	X	
17.	Pêcher	X	
18.	Tenir une course, une régata, un concours, une manifestation, un événement organisé ou toute autre activité similaire.	X	
19.	Causer un incendie ou une explosion, dynamiter ou lancer des pièces pyrotechniques.	X	
20.	Installer des placards, affiches, panneaux ou dispositifs.	X	
21.	Vendre ou mettre en vente des marchandises ou des services.	X	
22.	Distribuer des circulaires, des feuillets ou du matériel publicitaire.	X	
23.	Exercer toute forme de sollicitation.	X	
24.	Exercer tout genre d'activité nautique récréative : (a) dans un chenal de navigation ou à proximité d'un quai commercial; (b) à tout autre endroit.	X	X

13. La colonne 1 de l'article 16 de la partie 14 de l'annexe 1 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Colonne 1	
Article	Activité
16.	Tendre un filet

14. La partie 14 de l'annexe 1 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 24, de ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Activité	Autorisation affichée ou prévue par formulaire (article 25)	Autorisation à une personne (article 27) Interdiction (article 6)
25.	Piloter un hydravion entre le coucher et le lever du soleil.		X
26.	Piloter un hydravion à l'extérieur de la zone située au nord-est de la limite établie par le prolongement d'une ligne		X

Item	Column 1 Activity	Column 2 Authorization by posted signs or form (section 25)	Column 3 Authorization to a person (section 27)	Column 4 Prohibited (section 6)	Article	Colonne 1 Activité	Colonne 2 Autorisation affichée ou prévue par formulaire (article 25)	Colonne 3 Autorisation à une personne (article 27)	Colonne 4 Interdiction (article 6)
	the breakwall located on the north side of the Main Entrance, proceeds in a northwesterly direction following the line of buoys within the breakwalls and ends at the point where it intersects with the shoreline					partant du point le plus au sud-ouest du brise-lames qui est au nord de l'entrée principale, vers le nord-ouest, le long des bouées qui sont à l'intérieur des brises-lames, jusqu'à la rive.			
27.	navigating within the area inside the breakwalls or on a river between sunrise and sunset at a speed greater than 40 km/h			X	27.	Naviguer dans la zone comprise entre les brise-lames et la rive ou sur une rivière, entre le lever et le coucher du soleil, à une vitesse supérieure à 40 km/h.			X
28.	navigating within the area inside the breakwalls or on a river between sunset and sunrise at a speed greater than 10 km/h			X	28.	Naviguer dans la zone comprise entre les brise-lames et la rive ou sur une rivière, entre le coucher et le lever du soleil, à une vitesse supérieure à 10 km/h.			X
29.	navigating within the area inside the breakwalls or on a river within 30 m of the shore at a speed greater than 10 km/h			X	29.	Naviguer dans la zone comprise entre les brise-lames et la rive ou sur une rivière, à moins de 30 m de la rive, à une vitesse supérieure à 10 km/h.			X
30.	navigating a ship that is more than 18 m in length within the area inside the breakwalls or on a river at a speed greater than 10 km/h			X	30.	Naviguer dans la zone comprise entre les brise-lames et la rive ou sur une rivière, à bord d'un navire de plus de 18 m de longueur, à une vitesse supérieure à 10 km/h.			X
31.	navigating within the area inside the breakwalls or on a river within 100 m of a no-wake area, a launching ramp, a marina, a yacht club or a floating mooring at a speed greater than 10 km/h			X	31.	Naviguer dans la zone comprise entre les brise-lames et la rive ou sur une rivière, à moins de 100 m d'une zone à sillage réduit, d'une rampe de mise à l'eau, d'une marina, d'un club nautique ou d'un dispositif flottant d'amarrage, à une vitesse supérieure à 10 km/h.			X
32.	navigating within the area inside the breakwalls or on a river at a speed greater than 10 km/h while pushing a ship or towing a person, object or ship			X	32.	Remorquer une personne, un objet ou un navire ou pousser un navire, dans la zone comprise entre les brise-lames et la rive ou sur une rivière, à une vitesse supérieure à 10 km/h.			X
33.	navigating within the area inside the breakwalls or on a river causing a wake or wave of more than 10 cm in a no-wake area			X	33.	Naviguer dans la zone comprise entre les brise-lames et la rive ou sur une rivière en produisant un sillage ou une vague de plus de 10 cm dans une zone à sillage réduit.			X
34.	navigating within the area inside the breakwalls or on a river causing a wake or wave of more than 40 cm on the shoreline, the bank of the river or against a shore installation or a berthed ship			X	34.	Naviguer dans la zone comprise entre les brise-lames et la rive ou sur une rivière en produisant un sillage ou une vague de plus de 40 cm sur la rive, sur la berge de la rivière, contre une installation riveraine ou contre un navire amarré.			X

15. Part 15 of Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after item 24:

15. La partie 15 de l'annexe 1 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 24, de ce qui suit :

Item	Column 1 Activity	Column 2 Authorization by posted signs or form (section 25)	Column 3 Authorization to a person (section 27)	Column 4 Prohibited (section 6)
25.	navigating within 150 m of a shoreline or breakwater at a speed greater than 10 km/h			X
26.	navigating within the inner harbour at a speed greater than 19 km/h			X
27.	navigating within the Eastern Gap or Western Gap at a speed greater than 10 km/h			X
28.	engaging in any type of recreational water activity in a ship channel or in the vicinity of a commercial berth			X

16. Part 18 of Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after item 24:

Item	Column 1 Activity	Column 2 Authorization by posted signs or form (section 25)	Column 3 Authorization to a person (section 27)	Column 4 Prohibited (section 6)
25.	navigating between red buoy DP2 west of Peche Island and green buoy DP5 east of Peche Island at a speed greater than 9.3 km/h (5 knots)			X

REPEALS

17. The *Hamilton Harbour Commissioners' General By-law*² is repealed.

18. The *Hamilton Harbour Commissioners' Land Use and Development By-law*³ is repealed.

COMING INTO FORCE

19. 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 amendments to the *Port Authorities Operations Regulations* are being made pursuant to the *Canada Marine Act*, which establishes a framework for the management of Canada's major commercial ports. Canada Port Authorities operate Canada's major commercial ports. Many of these amendments are technical in nature and are designed to ensure that the English and French versions are consistent with each other, as well as being

² C.R.C., c. 894

³ SOR/90-449

Article	Colonne 1 Activité	Colonne 2 Autorisation affichée ou prévue par formulaire (article 25)	Colonne 3 Autorisation à une personne (article 27)	Colonne 4 Interdiction (article 6)
25.	Naviguer à moins de 150 m de la rive ou d'un brise-lames, à une vitesse supérieure à 10 km/h.			X
26.	Naviguer dans la zone du havre intérieur, à une vitesse supérieure à 19 km/h.			X
27.	Naviguer dans le chenal Eastern Gap ou le chenal Western Gap, à une vitesse supérieure à 10 km/h.			X
28.	Exercer tout genre d'activité nautique récréative dans un chenal maritime ou à proximité d'un poste commercial.			X

16. La partie 18 de l'annexe 1 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 24, de ce qui suit :

Article	Colonne 1 Activité	Colonne 2 Autorisation affichée ou prévue par formulaire (article 25)	Colonne 3 Autorisation à une personne (article 27)	Colonne 4 Interdiction (article 6)
25.	Naviguer à une vitesse supérieure à 9,3 km/h (5 noeuds) entre la bouée rouge DP2 située à l'ouest de l'île Peche et la bouée verte DP5 située à l'est de l'île Peche.			X

ABROGATIONS

17. Le *Règlement général des commissaires du port de Hamilton*² est abrogé.

18. Le *Règlement sur l'aménagement et l'utilisation du havre de Hamilton*³ est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ D'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Les modifications au *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires* sont apportées en vertu de la *Loi maritime du Canada*, qui établit un régime de gestion des principaux ports commerciaux du Canada. Les Administrations portuaires canadiennes exploitent les principaux ports commerciaux du Canada. Un bon nombre des modifications sont d'ordre technique et visent à assurer que les versions en anglais et en français sont uniformes

² C.R.C., ch. 894

³ DORS/90-449

consistent with Canada's constitutional law. In addition, a new part is being added to Schedule 1 setting out requirements for activities in the port of Hamilton and new activities are being added to the activity lists in Schedule 1 for the Port Authorities of Thunder Bay, Toronto and Windsor.

Technical Amendments

Subsection 10(2) is repealed so that it will no longer be possible to prosecute the owner of a vehicle when someone else commits the offence of operating a vehicle unsafely.

Section 11 of the *Port Authorities Operations Regulations*:

- authorizes a port authority to install signs respecting parking and other signs respecting the operation of vehicles,
- requires the operator of a vehicle to obey the signs and any traffic directions given by an authorized person, and
- provides that the owner of a vehicle or any person apparently in possession of the vehicle at the time it is stopped may be held liable.

The amendment does two things:

- makes linguistic changes to paragraphs 11(1)(a) and (b) of the French version that would make the French and English versions consistent, and
- makes changes to the wording of subsection 11(3) to limit it to parking and stopping offences.

Section 12 of the *Port Authorities Operations Regulations* authorizes a port authority, in certain circumstances, to have a vehicle moved or stored at the risk and expense of its owner or the person apparently in possession of it.

This amendment makes linguistic changes to the English and French in order to ensure consistency between the two versions.

Section 17 of the *Port Authorities Operations Regulations* deals with reporting requirements in certain emergency situations.

This amendment makes linguistic changes to the opening words of the French version of the section to make the English and French versions consistent.

Sections 27 through 30 of the *Port Authorities Operations Regulations* deal with authorizations to conduct certain specified activities in each port.

These amendments delete the terms "undertaking" and "organization" from the expression "person, undertaking and organization" in all of the provisions. The terms "undertaking" and "organization" are redundant in these provisions because the definition of the word "person" in the *Canada Marine Act* expressly includes "undertakings" and "organizations".

Amendments to Schedule 1

Schedule 1 of the *Port Authorities Operations Regulations* contains lists of activities that are either prohibited or require special authority to carry out in a port. There is a separate list of activities for each Canada Port Authority.

en plus d'être conformes au droit constitutionnel du Canada. En outre, une nouvelle partie est ajoutée à l'annexe 1 pour décrire les exigences relatives aux activités dans le port de Hamilton, et de nouvelles activités sont ajoutées sur la liste des activités dans l'annexe 1 pour les administrations portuaires de Thunder Bay, Toronto et Windsor.

Modifications techniques

Le paragraphe 10(2) est abrogé de sorte que désormais il ne sera pas possible de poursuivre le propriétaire d'un véhicule pour la conduite non sécuritaire d'une autre personne.

En vertu de l'article 11 du *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires* :

- l'administration portuaire peut faire placer des panneaux indicateurs concernant le stationnement et d'autres panneaux concernant la circulation des véhicules,
- le conducteur du véhicule doit obéir aux panneaux de signalisation et aux instructions de circulation qui lui sont données par une personne autorisée,
- le propriétaire d'un véhicule ou toute personne qui semble être en possession de celui-ci au moment où le véhicule est arrêté en contravention du présent article peuvent être tenus responsables si le véhicule n'est pas utilisé selon les instructions.

La modification a deux conséquences :

- elle permettra d'apporter des changements au libellé du texte français aux alinéas 11(1)a) et b) de façon à ce que les versions en anglais et en français soient uniformes, et
- elle apportera des changements au libellé du paragraphe 11(3) pour qu'il porte uniquement sur les infractions relatives aux arrêts et au stationnement.

En vertu de l'article 12 du *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires*, l'administration portuaire peut, dans certaines circonstances, faire déplacer ou entreposer un véhicule, aux risques et dépens de son propriétaire ou de la personne qui semble en possession de celui-ci.

Cette modification apporte des changements au libellé des versions en anglais et en français de façon à assurer leur uniformité.

L'article 17 du *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires* traite de l'obligation de signaler qu'une situation d'urgence existe.

Cette modification apporte des changements au libellé des premiers mots de la version française de cette partie afin d'uniformiser les versions en anglais et en français.

Les articles 27 à 30 du *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires* traitent des autorisations visant l'exercice de certaines activités spécifiques dans chaque port.

Les modifications précitées permettront de retrancher les termes « entreprise » et « organisme » de l'expression « personne, entreprise et organisme » dans toutes les dispositions. Les termes « entreprise » et « organisme » sont redondants dans ces dispositions étant donné que la définition du terme « personne » dans la *Loi maritime du Canada* comprend expressément les termes « entreprise » et « organisme ».

Modifications à l'annexe 1

L'annexe 1 du *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires* comprend une liste des activités qui sont interdites ou qui nécessitent une autorisation spéciale si une personne veut exercer l'une de ces activités dans un port. Il existe une liste

This amendment adds a new Part 3.1 to Schedule 1 that contains the activity list for the Hamilton Port Authority. It also deletes fishing as a prohibited activity from Thunder Bay's activity list and adds new prohibited activities to the activity lists of the Thunder Bay, Toronto and Windsor Port Authorities.

These amendments repeal the *Hamilton Harbour Commissioners' General By-law* and the *Hamilton Harbour Commissioners' Land Use and Development By-law*. These two by-laws regulate activities in the port of Hamilton under the *Hamilton Harbour Commissioners Act*.

Alternatives

For those provisions that are housekeeping in nature, no alternatives were considered acceptable. Fully voluntary standards and lighter forms of regulatory control for the amendments to Schedule 1 were considered and rejected as being inconsistent with a high level of safety and environmental protection, which is part of the objective declared in section 4 of the *Canada Marine Act*.

Benefits and Costs

No specific costs are associated with these amendments.

Environmental Impact

These amendments will have no impact on the environment.

Consultation

Prior to publication in the *Canada Gazette*, Part I, extensive consultation was conducted by Transport Canada with various Canada Port Authority officials regarding these amendments. In addition, the proposed amendments and an explanation of them were sent for comments to various marine stakeholders, including municipalities and government agencies. No significant comments were received from any of the stakeholders consulted. The *Regulations Amending the Port Authorities Operations Regulations* were published in the *Canada Gazette*, Part I, on March 2, 2002, and interested persons were given 30 days to comment on them. No comments were received from any of the above-noted stakeholder groups as a result of pre-publication.

Compliance and Enforcement

The Minister of Transport has designated port employees as enforcement officers in respect of these ports for the purposes of the *Canada Marine Act*, including the regulations. Part 4 of the Act provides enforcement officers with powers of inspection, search and seizure, detention and removal of ships and detention, sale and removal of goods. Section 126 provides that a person is guilty of an offence if the person obstructs or hinders an enforcement officer.

distincte des activités pour chaque administration portuaire canadienne.

En vertu de la présente modification, une nouvelle partie 3.1 sera ajoutée à l'annexe 1 qui comprend une liste des activités pour l'administration portuaire de Hamilton. Elle retire également la pêche des activités interdites sur la liste des activités de Thunder Bay et ajoute de nouvelles activités interdites à la liste d'activités des administrations portuaires de Thunder Bay, de Toronto et de Windsor.

Ces modifications abrogeront le *Règlement général des commissaires du havre de Hamilton* et le *Règlement sur l'aménagement et l'utilisation du havre de Hamilton* tous deux pris en vertu de la *Loi sur les Commissions portuaires*. Ces deux règlements réglementaient les activités dans le havre de Hamilton.

Solutions envisagées

Dans le cas des dispositions qui sont d'ordre administratif, aucune solution de rechange n'a été jugée acceptable. On a envisagé d'établir des normes à conformité facultative et des formes allégées de réglementation en ce qui a trait aux modifications à l'annexe 1 mais ces mesures ont été rejetées du fait qu'elles ne permettraient pas de maintenir un niveau élevé de sécurité et de protéger l'environnement, qui constitue l'un des objectifs énoncés à l'article 4 de la *Loi maritime du Canada*.

Avantages et coûts

Aucun coût spécifique n'est associé aux modifications.

Impacts environnementaux

Ces changements n'entraîneront aucune incidence sur l'environnement.

Consultations

Avant la publication dans la *Gazette du Canada* Partie I, des consultations approfondies ont été menées par Transports Canada auprès des diverses instances des administrations portuaires canadiennes relativement à ces modifications. En outre, un document faisant état des modifications proposées de même que des explications connexes ont été transmis aux divers intervenants du secteur maritime, dont les municipalités et des organismes gouvernementaux, et on a offert à ces intervenants la possibilité de formuler leurs observations. Aucun intervenant n'a fait parvenir de commentaires. Aucun commentaire significatif n'a été reçu de la part des intervenants consultés. Le *Règlement modifiant le Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires* a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 2 mars 2002, et les intéressés se sont vus accorder 30 jours pour présenter leurs observations sur ce dernier. Aucun commentaire n'a été reçu de la part des groupes d'intervenants susmentionnés suivant la prépublication du règlement.

Respect et exécution

Le ministre des Transports a désigné des employés des ports à titre d'agent de l'autorité dans les ports précités aux fins de la *Loi maritime du Canada*, y compris la réglementation afférente. La partie 4 de la Loi prévoit la désignation d'agents de l'autorité dotés de pouvoirs d'inspection, de perquisition, de saisie de marchandises, de rétention de navires, de vente et d'enlèvement des marchandises. L'article 126 prévoit qu'une personne commet une infraction si elle gêne l'action d'un agent de l'autorité.

Section 127 of the *Canada Marine Act* provides that a person who contravenes the regulation is guilty of an offence and liable to a fine of not more than \$5,000, in the case of an individual, and of not more than \$50,000 in the case of a corporation. It further provides, however, that no person shall be found guilty of such an offence if the person establishes that the person exercised due diligence to prevent its commission.

In addition, the Department of Transport will rely on periodic special examinations, annual public meetings, feedback from the public, and departmental monitoring programs to monitor compliance with the regulations.

Contact

Mike Baker
Director General
Marine Policy
Place de Ville, Tower C, 25th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: (613) 991-3536
FAX: (613) 998-1845
E-mail: bakerm@tc.gc.ca

L'article 127 de la *Loi maritime du Canada* prévoit qu'une personne qui contrevient à une disposition de la législation est coupable d'une infraction et passible d'une amende maximale de 5 000 \$ dans le cas d'un particulier ou de 50 000 \$ dans le cas d'une personne morale. Cependant, cet article prévoit également que nul ne peut être déclaré coupable d'une infraction à la présente loi s'il est établi que cette personne a exercé toute la diligence convenable pour l'empêcher.

En outre, le ministère des Transports veillera à la conformité au règlement en effectuant périodiquement des examens spéciaux, en tenant des assemblées publiques annuelles, en prenant connaissance des observations du public; par ailleurs, le ministère établira des programmes de vérification de la conformité.

Personne-ressource

Mike Baker
Directeur général
Politique maritime
Place de Ville, Tour C, 25^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 991-3536
TÉLÉCOPIEUR : (613) 998-1845
Courriel : bakerm@tc.gc.ca

Registration
SOR/2002-180 2 May, 2002

CANADIAN AIR TRANSPORT SECURITY AUTHORITY
ACT

CATSA Aerodrome Designation Regulations

P.C. 2002-737 2 May, 2002

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to paragraph 34(a) of the *Canadian Air Transport Security Authority Act*^a, hereby makes the annexed *CATSA Aerodrome Designation Regulations*.

CATSA AERODROME DESIGNATION REGULATIONS

DESIGNATION

1. The aerodromes set out in the schedule are designated for the purposes of the *Canadian Air Transport Security Authority Act*.

COMING INTO FORCE

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

SCHEDULE
(Section 1)

DESIGNATED AERODROMES

Abbotsford	Montréal International (Dorval)
Alma	Montréal International (Mirabel)
Bagotville	Nanaimo
Baie-Comeau	North Bay
Bathurst	Ottawa (Macdonald-Cartier International)
Brandon	Penticton
Calgary International	Prince Albert
Campbell River	Prince George
Castlegar	Prince Rupert
Charlo	Québec (Jean Lesage International)
Charlottetown	Quesnel
Chibougamau/Chapais	Regina
Churchill Falls	Roberval
Comox	Rouyn-Noranda
Cranbrook	St. Anthony
Dawson Creek	Saint John
Deer Lake	St. John's International
Edmonton International	St. Leonard
Fort McMurray	Sandspit
Fort St. John	Sarnia (Chris Hadfield)
Fredericton	Saskatoon (John G. Diefenbaker International)
Gander International	Sault Ste. Marie
Gaspé	Sept-Îles
Goose Bay	Smithers
Grande Prairie	

^a S.C. 2002, c. 9

Enregistrement
DORS/2002-180 2 mai 2002

LOI SUR L'ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA
SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Règlement sur la désignation des aéroports de l'ACSTA

C.P. 2002-737 2 mai 2002

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'alinéa 34a) de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur la désignation des aéroports de l'ACSTA*, ci-après.

**RÈGLEMENT SUR LA DÉSIGNATION DES
AÉRODROMES DE L'ACSTA**

DÉSIGNATION

1. Les aéroports visés à l'annexe sont désignés pour l'application de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

ANNEXE
(article 1)

AÉRODROMES DÉSIGNÉS

Abbotsford	Montréal (aéroport international de Dorval)
Alma	Montréal (aéroport international de Mirabel)
Bagotville	Nanaimo
Baie-Comeau	North Bay
Bathurst	Ottawa (aéroport international Macdonald-Cartier)
Brandon	Penticton
Calgary (aéroport international)	Prince Albert
Campbell River	Prince George
Castlegar	Prince Rupert
Charlo	Québec (aéroport international Jean Lesage)
Charlottetown	Quesnel
Chibougamau/Chapais	Regina
Churchill Falls	Roberval
Comox	Rouyn-Noranda
Cranbrook	St. Anthony
Dawson Creek	St. John's (aéroport international)
Deer Lake	St-Léonard
Edmonton (aéroport international)	Saint-Jean
Fort McMurray	Sandspit
Fort St. John	Sarnia (aéroport Chris Hadfield)
Fredericton	Saskatoon (aéroport international John G. Diefenbaker)
Gander (aéroport international)	Sault Ste. Marie
Gaspé	Sept-Îles
Goose Bay	Smithers
Grande Prairie	

^a L.C. 2002, ch. 9

SCHEDULE — *Continued*DESIGNATED AERODROMES — *Continued*

Halifax International	Stephenville
Hamilton	Sudbury
Îles-de-la-Madeleine	Sydney
Iqaluit	Terrace
Kamloops	Thompson
Kelowna	Thunder Bay
Kingston	Timmins
Kitchener/Waterloo Regional	Toronto/Buttontown Municipal
Kuujuaq	Toronto (City Centre)
Kuujuarapik	Toronto (Lester B. Pearson International)
La Grande Rivière	Val-d'Or
La Grande-3	Vancouver International
La Grande-4	Victoria International
Lethbridge	Wabush
Lloydminster	Whitehorse International
London	Williams Lake
Lourdes-de-Blanc-Sablon	Windsor
Medicine Hat	Winnipeg International
Moncton	Yarmouth
Mont-Joli	Yellowknife

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

Subsection 6(1) of the *Canadian Air Transport Security Authority Act* provides that the mandate of the Canadian Air Transport Security Authority is:

“... to take actions, either directly or through a screening contractor, for the effective and efficient screening of persons who access aircraft or restricted areas through screening points, the property in their possession or control and the belongings or baggage that they give to an air carrier for transport. Restricted areas are those established under the *Aeronautics Act* at an aerodrome designated by the regulations or at any other place that the Minister may designate.”.

The effect of the Act is to lay the groundwork for the future transfer of the responsibility for the screening of passengers, other persons, baggage and property from air carriers to the Authority, at aerodromes designated by regulations made under the Act.

The *CATSA Aerodrome Designation Regulations* list the aerodromes in Canada where the Authority may exercise its mandate for screening. The eighty-nine aerodromes included in the Schedule to the regulations are those aerodromes where passenger pre-board screening was conducted by air carriers, either on an ongoing or intermittent basis, in 2001. These are the same aerodromes in respect of which departing passengers are currently required to be screened in accordance with security measures made under the *Aeronautics Act* and are subject to the Air

ANNEXE (*suite*)AÉRODROMES DÉSIGNÉS (*suite*)

Halifax (aéroport international)	Stephenville
Hamilton	Sudbury
Îles-de-la-Madeleine	Sydney
Iqaluit	Terrace
Kamloops	Thompson
Kelowna	Thunder Bay
Kingston	Timmins
Kitchener/Waterloo (aéroport régional)	Toronto/Buttontown (aéroport municipal)
Kuujuaq	Toronto (aéroport international Lester B. Pearson)
Kuujuarapik	Toronto (Centre-ville)
La Grande Rivière	Val-d'Or
La Grande-3	Vancouver (aéroport international)
La Grande-4	Victoria (aéroport international)
Lethbridge	Wabush
Lloydminster	Whitehorse (aéroport international)
London	Williams Lake
Lourdes-de-Blanc-Sablon	Windsor
Medicine Hat	Winnipeg (aéroport international)
Moncton	Yarmouth
Mont-Joli	Yellowknife

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

Le paragraphe 6(1) de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* prévoit le mandat de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, comme suit :

«...prendre, soit directement, soit par l'entremise d'un fournisseur de services de contrôle, des mesures en vue de fournir un contrôle efficace des personnes — ainsi que des biens en leur possession ou sous leur contrôle, ou des effets personnels ou des bagages qu'elles confient à une compagnie aérienne en vue de leur transport — qui ont accès, par des points de contrôle, à un aéronef ou à une zone réglementée désignée sous le régime de la *Loi sur l'aéronautique* dans un aéroport désigné par règlement ou dans tout autre endroit désigné par le ministre. ».

La Loi a pour effet d'établir le travail de base pour le futur transfert, des transporteurs aériens à l'Administration, de la responsabilité à l'égard du contrôle des passagers, d'autres personnes, des bagages et des biens aux aéroports désignés par règlement pris aux termes de cette loi.

Le *Règlement sur la désignation des aéroports de l'ACSTA* énumère les aéroports canadiens auxquels l'Administration peut exercer son mandat. Les quatre-vingt-neuf aéroports figurant à l'annexe du règlement sont ceux où les transporteurs aériens effectuaient un contrôle de pré-embarquement des passagers, soit de façon permanente soit occasionnellement, en 2001. Ce sont les aéroports mêmes auxquels les passagers en partance doivent actuellement faire l'objet d'un contrôle conformément aux mesures de sûreté prévues dans la *Loi sur l'aéronautique* et

Travellers Security Charge, under the *Air Travellers Security Charge Act*, as approved by Parliament in March 2002.

Under section 38 of the *Canadian Air Transport Security Authority Act*, the Authority may enter into agreements with air carriers to contribute to the costs of security screening at an aerodrome designated in the regulations, until such time as the Authority is required, under the *Aeronautics Act*, to deliver that screening at the aerodrome itself. The *CATSA Aerodrome Designation Regulations* are required to be made before any such agreement can take effect.

Alternatives

There are no alternatives. The *Canadian Air Transport Security Authority Act* that establishes the Canadian Air Transport Security Authority requires that regulations set out the aerodromes where the Authority may exercise its mandate for screening and in respect of which the Authority may, on an interim basis, contribute to the costs incurred by air carriers to conduct screening.

Benefits and Costs

The transfer of security screening responsibilities from the air carriers to the Canadian Air Transport Security Authority will provide for a consistent and integrated air transport security system across Canada and for enhanced security performance standards and services. The *CATSA Aerodrome Designation Regulations* will allow the transfer of screening responsibilities to take place and will not result in any new costs to either government or industry.

The assumption of security screening responsibilities by the Authority will result in substantial cost savings for air carriers. Annual costs to air carriers for conducting pre-board screening prior to September 11, 2001 were approximately \$72 M. Annualized costs since September 11, 2001 are approximately \$100 M. These costs will no longer be the responsibility of the air carriers, but will be borne by the Authority.

The Air Travellers Security Charge will fund the undertaking of these responsibilities by the Authority. All proceeds from the Charge will be used to fund the enhanced air travel security system.

Consultation

Consultations on a draft of the regulations were conducted with stakeholders in March 2002. These consultations included all air carriers, aerodrome operators, industry associations, unions, security screening companies, provincial governments and other federal departments and agencies.

Comments received related to the need to review the list of aerodromes on an on-going basis, to ensure that it includes all sites where aviation security requires passengers, other persons, baggage and property to be screened. Stakeholders were advised that threat and risk assessments of Canadian aerodromes would be conducted over the next several months to determine security requirements, whether additional aerodromes should be added to

auxquels ils sont assujettis au droit pour la sécurité des passagers du transport aérien aux termes de la *Loi sur le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien*, selon ce qui a été approuvé par le Parlement en mars 2002.

Aux termes de l'article 38 de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*, l'Administration peut conclure des ententes avec les transporteurs aériens afin de contribuer aux coûts des services de contrôle de sûreté à un aérodrome désigné dans le Règlement, jusqu'à ce qu'elle soit tenue, aux termes de la *Loi sur l'aéronautique*, de fournir elle-même ces services à l'aérodrome. Le *Règlement sur la désignation des aérodromes de l'ACSTA* doit être préparé avant l'entrée en vigueur d'une telle entente.

Solutions envisagées

Aucune. La *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* qui crée l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien prévoit qu'un règlement énumère les aérodromes auxquels l'Administration peut exercer son mandat et auxquels elle peut, à titre intérimaire, contribuer aux coûts engagés par les transporteurs aériens pour effectuer le contrôle.

Avantages et coûts

Le transfert des responsabilités à l'égard du contrôle de sûreté des transporteurs aériens à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien permettra d'avoir un système de sûreté du transport aérien uniforme et intégré à travers le Canada ainsi que des normes de rendement et des services de sûreté accrus. Le *Règlement sur la désignation des aérodromes de l'ACSTA* permettra de transférer les responsabilités à l'égard du contrôle des passagers, d'autres personnes, des bagages et des biens et n'implique pas de nouveaux frais additionnels pour le gouvernement ou l'industrie.

La prise en charge, par l'Administration, des responsabilités en matière de contrôle de sûreté permettra aux transporteurs aériens de réaliser des économies considérables. Les transporteurs aériens dépensaient annuellement à peu près 72 milliards \$ pour effectuer le contrôle préembarquement avant le 11 septembre 2001. Les coûts amortis sur une base annuelle depuis cette date s'élèvent environ à 100 millions \$. Ces coûts ne seront plus assumés par les transporteurs aériens, mais plutôt par l'Administration.

Le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien servira à financer ces responsabilités assumées par l'Administration. Toutes les sommes reçues de ce droit serviront à financer le système accru de sûreté du transport aérien.

Consultations

Des consultations sur le projet de règlement ont eu lieu avec les intervenants en mars 2002. Ces consultations incluent tous les transporteurs aériens, exploitants d'aérodrome, associations de l'industrie, syndicats, fournisseurs de services de contrôle et gouvernements provinciaux ainsi que d'autres ministères et organismes fédéraux.

Les commentaires reçus se rapportaient à la nécessité d'examiner la liste des aérodromes de façon permanente pour s'assurer qu'elle comprend tous les aérodromes où, pour des raisons de sûreté aérienne, il faut contrôler les passagers, d'autres personnes ainsi que les bagages et les biens. Les intervenants ont été avisés que des évaluations de menaces et de risques aux aérodromes canadiens seraient effectuées pour déterminer les exigences en

the list, or if some aerodromes should be removed from the list. Stakeholders did not object to this approach.

Other comments received from stakeholders related to the application of the Air Travellers Security Charge at the listed aerodromes. Stakeholders were referred to the Department of Finance, that is responsible for the policy and legislation behind the Charge, and to the Canada Customs and Revenue Agency, that is responsible for the administration and collection of the Charge. The Minister of Finance has stated that the rate of the Charge will be reviewed over time to maintain revenue in line with expenditures, and that the first such review will take place in the fall of 2002.

Compliance and Enforcement

These Regulations are administrative in nature. They are not offence-creating nor subject to enforcement measures.

Contact

Jim Marriott
Director
Security Policy and Legislation
Transport Canada
Telephone: (613) 990-5520

matière de sûreté aux aéroports afin d'arriver à une norme commune de sûreté, si d'autres aéroports devraient être ajoutés à la liste ou si certains aéroports devraient en être rayés. Les intervenants ne se sont pas opposés à cette approche.

D'autres commentaires reçus des intervenants portaient sur l'application du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien aux aéroports énumérés. Les intervenants ont été renvoyés au ministère des Finances, qui est responsable de la politique et de la loi sous-jacentes au droit, et à l'Agence des douanes et du revenu du Canada, qui est responsable de l'administration et de la perception du droit. Le ministre des Finances a déclaré que le taux du droit sera examiné au fil des ans afin que les sommes reçues correspondent aux dépenses et que le premier examen de ce genre sera effectué à l'automne de 2002.

Respect et exécution

Ce règlement est d'ordre administratif. Il n'a pas de dispositions sur des infractions et ne fait pas l'objet de mesures d'application.

Personne-ressource

Jim Marriott
Directeur
Politique et législation en matière de sûreté
Transports Canada
Téléphone : (613) 990-5520

Registration
SOR/2002-181 2 May, 2002

CONTRAVENTIONS ACT

Regulations Amending the Contraventions Regulations

P.C. 2002-740 2 May, 2002

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Justice, pursuant to section 8^a of the *Contraventions Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Contraventions Regulations*.

**REGULATIONS AMENDING THE
CONTRAVENTIONS REGULATIONS**

AMENDMENTS

1. The portion of items 66 to 69 of Part II of Schedule I.1 to the *Contraventions Regulations*¹ in column III² is replaced by the following:

Column III	
Item	Fine (\$)
66.	250
67.	250
68.	250
69.	250

2. The portion of item 70 of Part II of Schedule I.1 to the *Regulations* in columns II² and III² is replaced by the following :

Column II		Column III
Item	Short-Form Description	Fine (\$)
70.	Failure to produce licence forthwith at the request of an enforcement officer or customs officer	250

3. Part II of Schedule I.1 to the *Regulations* is amended by adding the following after item 78:

Column I	Column II	Column III
Item	Provision of Small Vessel Regulations	Short-Form Description
78.1	26.1(1)	Failure to brief passengers respecting safety and emergency procedures before departure of vessel
		Fine (\$)
		300
78.2	26.1(2)	Failure to demonstrate, before departure of vessel, how to put on each type of lifejacket carried on board
		Fine (\$)
		300

Enregistrement
DORS/2002-181 2 mai 2002

LOI SUR LES CONTRAVENTIONS

Règlement modifiant le Règlement sur les contraventions

C.P. 2002-740 2 mai 2002

Sur recommandation du ministre de la Justice et en vertu de l'article 8^a de la *Loi sur les contraventions*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les contraventions*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT
SUR LES CONTRAVENTIONS**

MODIFICATIONS

1. La colonne III¹ des articles 66 à 69 de la partie II de l'annexe I.1 du *Règlement sur les contraventions*² est remplacée par ce qui suit :

Colonne III	
Article	Amende (\$)
66.	250
67.	250
68.	250
69.	250

2. Les colonnes II¹ et III¹ de l'article 70 de la partie II de l'annexe I.1 du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

Colonne II		Colonne III
Article	Description abrégée	Amende (\$)
70.	Omettre de présenter immédiatement le permis à la demande d'un agent d'exécution ou d'un agent des douanes	250

3. La partie II de l'annexe I.1 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 78, de ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	Colonne III
Article	Disposition du Règlement sur les petits bâtiments	Description abrégée
78.1	26.1(1)	Omettre de donner, avant le départ du bâtiment, un exposé sur les consignes de sécurité et d'urgence aux passagers
		Amende (\$)
		300
78.2	26.1(2)	Omettre de faire, avant le départ du bâtiment, une démonstration de la façon d'enfiler chaque modèle de gilet de sauvetage qui se trouve à bord
		Amende (\$)
		300

^a S.C. 1996, c. 7, s. 4

^b S.C. 1992, c. 47

¹ SOR/96-313

² SOR/96-257

^a L.C. 1996, ch. 7, art. 4

^b L.C. 1992, ch. 47

¹ DORS/99-257

² DORS/96-313

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

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

(This statement is not part of the Regulations.)

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Description

The *Contraventions Act* (the Act) was adopted in October 1992 in order to establish a simplified procedure for prosecuting certain federal offences. The Act provides that offences designated as “contraventions” may be prosecuted through the issuance of a ticket. Because the implementation of the Act required that a complex administrative infrastructure be established first, the Act was not proclaimed immediately. At the request of the provinces and as a result of the Programs Review initiative, the Act was amended in 1996 to make it possible to use provincial and territorial offence schemes for the prosecution of contraventions. The Act, as amended, also authorizes agreements respecting the administrative and technical aspects of the contraventions scheme to be entered into with provincial and territorial governments. It came into force on August 1, 1996.

La *Loi sur les contraventions* (la Loi) a été adoptée en octobre 1992 dans le but d'établir une procédure de poursuite par procès-verbal des infractions désignées comme « contraventions ». La Loi n'a pas alors été mise en vigueur puisqu'il fallait mettre en place un système administratif complexe pour le traitement des contraventions. En 1996, à la demande des provinces et dans la foulée de la Révision des programmes, la *Loi sur les contraventions* a été modifiée afin d'utiliser le régime pénal des provinces et territoires, lesquels utilisent le procès-verbal, pour la poursuite des contraventions. La loi modifiée, qui est entrée en vigueur le 1^{er} août 1996, permet également la conclusion d'accords avec les gouvernements provinciaux et territoriaux sur les aspects administratifs et techniques de la mise en oeuvre du régime des contraventions.

The *Contraventions Regulations* (the Regulations), made pursuant to section 8 of the Act, list the offences designated as contraventions, establish a short-form description and a fine amount for each contravention. The regulations have been amended numerous times since their coming into force to add new contraventions or to reflect changes to the enabling legislation.

Pris en vertu de l'article 8 de la Loi, le *Règlement sur les contraventions* (le règlement) identifie comme contraventions des infractions fédérales, formule la description abrégée et fixe le montant de l'amende pour chacune d'elles. Le règlement a été modifié à de maintes reprises depuis son entrée en vigueur, soit pour ajouter de nouvelles contraventions, soit à la suite de modifications aux lois ou règlements sectoriels créant les infractions.

The amendment to the *Contraventions Regulations* relates to the *Small Vessels Regulations*: increase the fine level for subparagraphs 8(1), 13(1), 13(2) and 14(3); change section 15 to reflect recent amendment to the enabling regulations, and add new contraventions created by subsections 26.1(1) and 26.1(2).

La présente modification au *Règlement sur les contraventions* porte sur le *Règlement sur les petits bâtiments* à savoir une augmentation du montant des amendes prévues aux paragraphes 8(1), 13(1), 13(2) et 14(3); un changement dans le libellé de l'article 15 afin de refléter une récente modification au règlement sectoriel et, finalement, un ajout de nouvelles contraventions créées par les paragraphes 26.1(1) et 26.1(2).

Alternatives

Solutions envisagées

In order to decriminalize a federal offence and give individuals the possibility of pleading guilty without having to appear in court, it is necessary that the Governor in Council, pursuant to section 8 of the *Contraventions Act*, amend the *Contraventions Regulations*. There is no other option.

Pour que les infractions fédérales soient décriminalisées et que les particuliers puissent plaider coupable à ces infractions sans avoir à comparaître en cour, le gouverneur en conseil doit, en vertu de l'article 8 de la *Loi sur les contraventions*, qualifier ces infractions de contraventions. Il n'y a pas d'autres options.

Benefits and Costs

Avantages et coûts

The *Contraventions Regulations* are an essential element for the pursuit of the following three objectives underlying the *Contraventions Act*: to decriminalize certain federal offences, to ease the courts' workload and to improve the enforcement of federal legislation. This amendment to the regulations does not impose new restrictions or burdens on individuals or businesses. It is part of a system that will ensure that the enforcement of the designated offences will be less onerous on the offender and more proportionate and appropriate to the seriousness of the violation. While there is no data from which one can draw a comparison, there is consensus among all key players that designating contraventions will result in savings to the entire justice system and provide the public with a quicker and more convenient process for handling federal offences.

Le *Règlement sur les contraventions* constitue un élément essentiel de la poursuite des trois objectifs suivants qui sous-tendent la *Loi sur les contraventions* : décriminaliser certaines infractions fédérales, alléger la charge de travail des tribunaux et permettre de mieux appliquer la législation fédérale. Cette modification au règlement n'impose pas de nouvelles restrictions ni de nouveaux obstacles aux particuliers ou aux entreprises. Elle fait partie d'un système en vertu duquel l'application des infractions désignées sera moins pénible pour le contrevenant et plus proportionnée et appropriée à la gravité de l'infraction. Bien qu'aucune donnée ne permette d'établir des comparaisons, tous les principaux intervenants s'entendent pour dire que le fait de désigner certaines infractions comme contraventions se traduira par des économies pour tout le système judiciaire et procurera à la population une

Consultation

The proposed amendment to the *Contraventions Regulations* was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on September 29, 2001. No comment was received following publication. The *Contraventions Regulations* were listed in the Federal Regulatory Plan as number JUS/97-1-I.

Compliance and Enforcement

Compliance with these Regulations is not an issue as they only purport to identify the offences that are being designated as contraventions, give a short-form description of these offences and provide the applicable fines.

Contacts

For further information concerning the amendment to the *Contraventions Regulations*, please contact:

Michel Gagnon
Director
Contraventions Project
Department of Justice
284 Wellington Street
Ottawa, Ontario
K1A 0H8
Telephone: (613) 998-5669
FAX: (613) 998-1175
E-mail: michel.gagnon@justice.gc.ca

For further information concerning the *Small Vessels Regulations*, please contact:

Debra Dagenais
Regulatory Analyst Officer
Marine Safety Directorate
Transport Canada
Place de Ville, Tower C, 11th Floor
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N8
Telephone: (613) 990-3092
FAX: (613) 991-5670
E-mail: dagendj@tc.gc.ca

Jean Pontbriand
Acting Superintendent
Regulations
Office of Boating Safety
Fisheries and Oceans Canada
200 Kent Street, 5th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0E6
Telephone: (613) 998-1433
FAX: (613) 996-8902
E-mail: pontbriandj@dfo-mpo.gc.ca

procédure plus rapide et plus pratique de traitement des infractions fédérales.

Consultations

La modification proposée au *Règlement sur les contraventions* a été publiée dans la *Gazette du Canada* Partie I le 29 septembre 2001 et aucun commentaire n'a été reçu. Le *Règlement sur les contraventions* a paru dans les Projets de réglementation fédérale sous le numéro JUS/97-1-I.

Respect et exécution

Le respect de ce règlement ne pose pas de problème car son seul but est de qualifier de contraventions certaines infractions, d'en formuler la description abrégée et de fixer le montant de l'amende qui s'applique à ces infractions.

Personnes-ressources

Pour de plus amples renseignements au sujet de ce projet de modification du *Règlement sur les contraventions*, prière de communiquer avec :

Michel Gagnon
Directeur
Projet sur les contraventions
Ministère de la Justice
284, rue Wellington
Ottawa (Ontario)
K1A 0H8
Téléphone : (613) 998-5669
TÉLÉCOPIEUR : (613) 998-1175
Courriel : michel.gagnon@justice.gc.ca

Pour de plus amples renseignements au sujet du *Règlement sur les petits bâtiments*, prière de communiquer avec :

Debra Dagenais
Agente, Analyse de la réglementation
Direction générale de la sécurité maritime
Transports Canada
Place de Ville, Tour C, 11^e étage
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N8
Téléphone : (613) 990-3092
TÉLÉCOPIEUR : (613) 991-5670
Courriel : dagendj@tc.gc.ca

Jean Pontbriand
Surintendant intérimaire
Réglementation, Bureau de la sécurité nautique
Pêches et Océans Canada
200, rue Kent, 5^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0E6
Téléphone : (613) 998-1433
TÉLÉCOPIEUR : (613) 996-8902
Courriel : pontbriandj@dfo-mpo.gc.ca

Registration
SOR/2002-182 2 May, 2002

AERONAUTICS ACT

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VI)

P.C. 2002-741 2 May, 2002

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to paragraphs 4.9(h) and (o)^a of the *Aeronautics Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VI)*.

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION REGULATIONS (PART VI)

AMENDMENTS

1. Section 601.14 of the *Canadian Aviation Regulations*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

“directed bright light source” means any directed light source (coherent or non-coherent), including lasers, that may create a hazard to aviation safety or cause damage to an aircraft or injury to persons on board the aircraft; (*source lumineuse dirigée de forte intensité*)

2. The reference “[601.20 to 601.25 reserved]” after section 601.19 of the Regulations is replaced by the following:

Projection of Directed Bright Light Source at an Aircraft

601.20 Subject to section 601.21, no person shall project or cause to be projected a directed bright light source into navigable airspace in such a manner as to create a hazard to aviation safety or cause damage to an aircraft or injury to persons on board the aircraft.

Requirement for Notification

601.21 (1) Any person planning to project or cause to be projected a directed bright light source into navigable airspace with sufficient power to create a hazard to aviation safety shall provide written notification to the Minister before the projection.

(2) On receipt of the notification, the Minister may issue an authorization if the projection of the directed bright light source is not likely to create a hazard to aviation safety.

Requirement for Pilot-in-command

601.22 (1) No pilot-in-command shall intentionally operate an aircraft into a beam from a directed bright light source or into an area where a directed bright light source is projected, unless the aircraft is operated in accordance with an authorization issued by the Minister.

Enregistrement
DORS/2002-182 2 mai 2002

LOI SUR L’AÉRONAUTIQUE

Règlement modifiant le Règlement de l’aviation canadien (Partie VI)

C.P. 2002-741 2 mai 2002

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu des alinéas 4.9h) et o)^a de la *Loi sur l’aéronautique*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de l’aviation canadien (Partie VI)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L’AVIATION CANADIEN (PARTIE VI)

MODIFICATIONS

1. L’article 601.14 du *Règlement de l’aviation canadien*¹ est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

« source lumineuse dirigée de forte intensité » Source lumineuse dirigée, cohérente ou non, y compris un laser, laquelle peut constituer un danger pour la sécurité aérienne ou entraîner des dommages à un aéronef ou des blessures aux personnes à bord de cet aéronef. (*directed bright light source*)

2. La mention « [601.20 à 601.25 réservés] » qui suit l’article 601.19 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Projection d’une source lumineuse dirigée de forte intensité vers un aéronef

601.20 Sous réserve de l’article 601.21, il est interdit de projeter ou de faire projeter, dans l’espace aérien navigable, une source lumineuse dirigée de forte intensité de manière à constituer un danger pour la sécurité aérienne ou à entraîner des dommages à un aéronef ou des blessures aux personnes à bord de cet aéronef.

Exigence relative aux avis

601.21 (1) Toute personne qui prévoit de projeter ou de faire projeter, dans l’espace aérien navigable, une source lumineuse dirigée de forte intensité ayant une puissance suffisante pour constituer un danger pour la sécurité aérienne doit en aviser par écrit le ministre avant la projection.

(2) Sur réception de l’avis, le ministre peut délivrer une autorisation si la projection de la source lumineuse dirigée de forte intensité ne risque pas de constituer un danger pour la sécurité aérienne.

Obligation du commandant de bord

601.22 (1) Il est interdit au commandant de bord de sciemment utiliser un aéronef de façon qu’il entre dans un faisceau d’une source lumineuse dirigée de forte intensité ou dans une région où des sources lumineuses dirigées de forte intensité sont projetées, à moins que l’aéronef ne soit utilisé conformément à une autorisation délivrée par le ministre.

^a R.S., c. 33 (1st Supp.), s. 1
¹ SOR/96-433

^a L.R., ch. 33 (1^{er} suppl.), art. 1
¹ DORS/96-433

(2) The Minister may issue the authorization if the operation of the aircraft is not likely to create a hazard to aviation safety.

[601.23 to 601.25 reserved]

COMING INTO FORCE

3. These Regulations come into force on June 1, 2002.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

General

The *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VI): General Operating and Flight Rules* introduce new requirements pertaining to the operation and use of lasers and other directed bright light sources that may create a hazard to aviation safety. The circumstances under which a pilot-in-command may intentionally operate an aircraft into a beam from a laser or other directed bright light source or into an area where such a bright light source is projected are also addressed.

The projection of lasers and other directed bright lights into airspace in which aircraft are operating may disrupt cockpit activities and create a risk to the aircraft and its occupants. Lasers, in particular, are powerful enough to cause injury if shone directly into the eye. Even if no permanent damage is caused, vision may be temporarily impaired leaving the individual with an obscuring afterimage, that may persist for several minutes, or with temporary flashblindness. Although such vision disturbances happen rarely, even the startling effect of encountering either a laser or any other directed bright light unexpectedly may distract aircraft crew members. In any of these cases, cockpit activities may be disrupted and aircraft control temporarily lost.

Steadily decreasing costs for laser technology have made this technology more readily available. The commercial use of directed bright lights, including lasers, for entertainment and for advertising has become increasingly common. While such uses do not intentionally target flight crew who may be operating in the airspace into which the light display is being projected, inadvertent interference with cockpit operations can occur and has occurred. There have also been incidents in which pilots have been the intentional targets of such lights. Such intentional targeting of pilots is a particular risk for pilots who are participating in law enforcement activities although it has not been confined to these activities. The possession and use of devices to project directed bright lights or lasers is expected to continue to increase both in Canada and internationally. Thus, the potential for interference with cockpit activities from the use of these illumination sources will also increase.

(2) Le ministre peut délivrer l'autorisation si l'utilisation de l'aéronef ne risque pas de constituer un danger pour la sécurité aérienne.

[601.23 à 601.25 réservés]

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} juin 2002.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Généralités

Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie VI) : Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs* contient de nouvelles exigences en matière d'exploitation ou d'utilisation de lasers et d'autres sources lumineuses dirigées de forte intensité susceptibles de nuire à la sécurité aérienne. Sont également traitées les circonstances en vertu desquelles un commandant de bord peut faire entrer intentionnellement un aéronef dans le faisceau d'un rayon laser ou d'une autre source lumineuse dirigée de forte intensité ou dans la région à l'intérieur de laquelle une telle source lumineuse est projetée.

Il se peut que la projection de lasers et d'autres sources lumineuses dirigées de forte intensité dans l'espace aérien à l'intérieur duquel évoluent des aéronefs perturbe les activités qui se déroulent dans le poste de pilotage et expose l'aéronef et ses occupants à un risque. Les lasers, en particulier, sont suffisamment puissants pour causer des blessures s'ils sont braqués en plein dans les yeux. Même si elle ne subit pas de dommages permanents, la personne touchée risque d'avoir des problèmes de vision passagers sous la forme d'images rémanentes pouvant persister pendant plusieurs minutes, ou encore d'aveuglement temporaire. Bien que de tels phénomènes nuisant à la vision se produisent rarement, le simple effet de surprise inhérent à l'apparition inopinée d'un laser ou de toute autre source lumineuse dirigée de forte intensité risque de distraire les membres d'équipage de l'aéronef. Dans pareilles circonstances, les activités qui se déroulent dans le poste de pilotage risquent d'être perturbées, et la maîtrise de l'aéronef temporairement perdue.

De par ses coûts régulièrement à la baisse, la technique du laser est devenue de plus en plus utilisée. Par ailleurs, les sources lumineuses dirigées de forte intensité, y compris les lasers, sont de plus en plus utilisées à des fins commerciales, dans les domaines du divertissement et de la publicité. Si, dans de telles utilisations, le but n'est pas de viser intentionnellement les équipages de conduite d'aéronefs évoluant dans l'espace aérien où sont projetés les faisceaux lumineux, il n'empêche que des interférences fortuites avec les activités se déroulant dans le poste de pilotage peuvent se produire et se sont effectivement produites. Il y a également eu des incidents au cours desquels des pilotes ont été la cible intentionnelle de tels faisceaux. C'est surtout pendant des opérations de maintien de l'ordre que des pilotes risquent d'être visés; mais d'autres secteurs d'activités l'ont déjà été. On s'attend à ce que la possession et l'utilisation de dispositifs capables de projeter des sources lumineuses dirigées de forte intensité ou des faisceaux laser continuent d'augmenter tant au Canada qu'à l'étranger. Par

Although guidance on the management of airspace affected by laser displays has been provided both by Transport Canada and by NAV CANADA, there have been no regulations in place requiring operators of directed bright lights (either lasers or other types) to notify any agency, prior to a display. Some operators have been voluntarily notifying Transport Canada when such light displays are planned. As the frequency of such displays increases and as the potential for misuse of such technology becomes greater, a voluntary arrangement will no longer be sufficient for the protection of pilots and of the travelling public.

The *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VI)* were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on December 22, 2001. No comments were received.

Specific

A revision to section 601.14 (*Interpretation*) adds a new definition. "Directed bright light source" means "any directed light source (coherent or non-coherent), including lasers, that may create a hazard to aviation safety or cause damage to an aircraft or injury to persons on board the aircraft".

Three new regulations, 601.20 (*Projection of Directed Bright Light Source at an Aircraft*), 601.21 (*Requirement for Notification*) and 601.22 (*Requirement for Pilot-in-Command*), are introduced with this amendment.

Section 601.20 (*Projection of Directed Bright Light Source at an Aircraft*) requires that, unless the requirement for appropriate notification, set forth in section 601.21, has been satisfied, no one shall project or cause to be projected a directed bright light source into navigable airspace in such a manner that a hazard to aviation safety, damage to an aircraft or injury to persons on board the aircraft takes place.

Section 601.21 (*Requirement for Notification*) requires anyone planning to project or to cause to be projected a directed bright light source into navigable airspace, with sufficient power to create a hazard to aviation safety, to notify the Minister, in writing, before the display takes place. The Minister may authorize such a projection, after receipt of the notification, if it is not likely to create a hazard to aviation safety.

Section 601.22 (*Requirement for Pilot-in-Command*) prohibits any pilot-in-command from intentionally operating an aircraft into a beam from a directed bright light source or into an area where such a beam is being projected unless authorized by the Minister. This section also establishes that the Minister may authorize a pilot-in-command to operate into such an area if appropriate risk mitigation is taken to ensure that this operation is not likely to create a hazard to aviation safety.

conséquent, les activités qui se déroulent dans le poste de pilotage risquent de plus en plus d'être gênées par l'utilisation de telles sources lumineuses.

Bien que Transports Canada et NAV CANADA aient préparé des lignes directrices en matière de gestion de l'espace aérien visé par des systèmes d'affichage au laser, rien dans la réglementation actuelle ne force les exploitants de sources lumineuses dirigées de forte intensité (qu'il s'agisse de lasers ou d'autres dispositifs) à avertir le moindre organisme avant de procéder. Certains exploitants ont averti volontairement Transports Canada quand ils avaient l'intention de recourir à de tels systèmes d'affichage lumineux. Comme le recours à ces systèmes va croître et que les risques de mauvaise utilisation vont eux aussi augmenter, la protection des pilotes et du public voyageur ne pourra plus être assurée par une simple déclaration volontaire.

Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie VI)* a fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada* partie I le 22 décembre 2001. Aucun commentaire n'a été reçu.

Détails

Une révision de l'article 601.14 (*Définitions*) entraîne l'ajout d'une nouvelle définition. Une « source lumineuse dirigée de forte intensité » s'entend d'une « source lumineuse dirigée, cohérente ou non, y compris un laser, laquelle peut constituer un danger pour la sécurité aérienne ou entraîner des dommages à un aéronef ou des blessures aux personnes à bord de cet aéronef ».

La présente modification se traduit par l'ajout de trois nouveaux articles, à savoir : 601.20 (*Projection d'une source lumineuse dirigée de forte intensité vers un aéronef*), 601.21 (*Exigence relative aux avis*) et 601.22 (*Obligation du commandant de bord*).

En vertu de l'article 601.20 (*Projection d'une source lumineuse dirigée de forte intensité vers un aéronef*), il est interdit, à moins que l'exigence relative à un avis prévue à l'article 601.21 n'ait été respectée, de projeter ou de faire projeter dans l'espace aérien navigable une source lumineuse dirigée de forte intensité de manière à constituer un danger pour la sécurité aérienne et à entraîner des dommages à l'aéronef ou des blessures aux personnes se trouvant à bord de cet aéronef.

Grâce à l'article 601.21 (*Exigence relative aux avis*), toute personne qui a l'intention de projeter ou de faire projeter dans l'espace aérien navigable une source lumineuse dirigée de forte intensité avec une puissance suffisante pour constituer un danger à la sécurité aérienne, doit aviser le ministre par écrit avant toute projection lumineuse. Une fois l'avis reçu, le ministre pourra autoriser la projection s'il est peu probable qu'elle puisse créer un danger à la sécurité aérienne.

Quant à l'article 601.22 (*Obligation du commandant de bord*), il interdit à tout commandant de bord de sciemment permettre à un aéronef d'entrer dans le faisceau d'une source lumineuse dirigée de forte intensité ou dans une région à l'intérieur de laquelle un tel faisceau est projeté, à moins d'y être autorisé par le ministre. De plus, cet article précise que le ministre pourra autoriser un commandant de bord à évoluer à un tel endroit si des mesures pertinentes de réduction des risques ont été prises de manière à garantir que l'opération ne provoquera selon toute vraisemblance aucun danger pour la sécurité aérienne.

Alternatives

An alternative to these Regulations is the status quo under which the use of directed bright lights or lasers is not controlled by regulation in Canada. The consequences of interference with cockpit activities by the operation of such lights may entail loss of aircraft control resulting in loss of life or damage to aircraft or to property, or permanent or temporary eye injury for the targeted individual. Although there are no documented Canadian occurrences of interference with cockpit activities, either intentional or inadvertent, because of the use of directed bright lights, the increased potential for such interference, as the availability and use of this technology increases, along with the possible seriousness of the consequences, indicate that the rising level of future risk justifies preventive action to regulate this activity in navigable airspace. These Regulations represent the solution that is least burdensome to all parties.

International initiatives to regulate the use of directed bright lights (including lasers) are being undertaken. Both the United States and the International Civil Aviation Organization (ICAO) have established Study Groups to develop regulations, standards and recommended practices for the operation and use of lasers and other directed bright light sources in navigable airspace. Canada is represented on both of these Study Groups. An interdepartmental/industry stakeholder Canadian Working Group has developed Canadian regulations, standards and recommended practices which are harmonized with those of the U.S. and which are compatible with those from ICAO. Transport Canada officials and industry stakeholders have agreed that it would not be prudent to continue with the current completely unregulated environment for the operation of directed bright lights in navigable airspace while awaiting the outcome of the international deliberations.

Benefits and Costs

The establishment of a requirement for notification of a planned use of directed bright lights in navigable airspace is unlikely to create an impediment to the legitimate use of these light displays for commercial purposes. Since such reporting has been undertaken on a voluntary basis, minimal additional reporting cost is anticipated for the users of such light displays.

The reporting requirement will empower Transport Canada, Health Canada and various law enforcement agencies to take action to prevent or to stop a use of such directed bright lights that may create a hazard for aviation safety. Pilots and passengers will benefit from the ability of these agencies to take action and, thereby, to protect them from the potential consequences of the irresponsible use of such light sources.

The cost of these Regulations will be minimal and the potential benefits are anticipated to be sufficient to justify these costs. The

Solutions envisagées

En guise de solution de rechange envisagée à la réglementation, il serait possible de maintenir le statu quo, autrement dit de continuer à ne pas réglementer au Canada l'utilisation de sources lumineuses dirigées de forte intensité ou de lasers. Au niveau des conséquences découlant de l'interférence avec les activités qui se déroulent dans le poste de pilotage, l'usage de tels faisceaux peut provoquer une perte de maîtrise de l'aéronef menant à la perte de vies humaines ou à des dommages à l'aéronef ou à des biens, ou encore à des blessures permanentes ou temporaires aux yeux des personnes visées. Bien qu'aucun cas d'interférence, intentionnelle ou fortuite, avec les activités se déroulant dans le poste de pilotage n'ait été documenté au Canada jusqu'à présent en raison de l'utilisation de sources lumineuses dirigées de forte intensité, le risque accru d'une telle interférence dû au fait que cette technique est de plus en plus facilement accessible et employée, tout comme l'éventuelle gravité des conséquences, sont des éléments qui indiquent que l'augmentation des risques futurs justifie des mesures préventives visant à réglementer cette activité dans l'espace aérien navigable. La réglementation est la solution la moins contraignante pour toutes les parties.

Au niveau international, des mesures visant à réglementer l'utilisation de sources lumineuses dirigées de forte intensité (lasers compris) sont en train d'être prises. Tant les États-Unis que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ont mis sur pied des groupes d'étude chargés d'élaborer des règlements, des normes et des pratiques recommandées visant l'utilisation de lasers et d'autres sources lumineuses dirigées de forte intensité dans l'espace aérien navigable. Le Canada est représenté à ces deux groupes d'étude. Un groupe de travail canadien composé de représentants interministériels et de représentants de l'industrie aéronautique a élaboré des règlements, des normes et des pratiques recommandées canadiens qui sont harmonisés avec ceux des États-Unis et qui sont compatibles avec ceux de l'OACI. Des responsables de Transports Canada et des représentants de l'industrie se sont accordés pour dire qu'il serait imprudent de laisser dénuée de toute réglementation l'utilisation de sources lumineuses dirigées de forte intensité dans l'espace aérien navigable d'ici aux conclusions des délibérations internationales.

Avantages et coûts

Il y a tout lieu de croire que la création de l'exigence relative à un avis en cas d'utilisation prévue de sources lumineuses dirigées de forte intensité dans l'espace aérien navigable ne nuira pas à une utilisation légitime de tels systèmes d'affichage lumineux à des fins commerciales. Comme un tel avis est déjà donné sur une base volontaire, on s'attend à ce que l'avis obligatoire entraîne des coûts additionnels minimes aux utilisateurs de tels systèmes d'affichage lumineux.

Grâce à l'exigence relative à l'avis, Transports Canada, Santé Canada et divers organismes d'application de la loi auront le pouvoir de prendre des mesures pour faire cesser l'utilisation de sources lumineuses dirigées de forte intensité susceptibles de menacer la sécurité aérienne. Le fait que ces organismes disposent d'un moyen d'agir sera à l'avantage des pilotes et des passagers, car ils seront ainsi protégés contre les éventuelles conséquences d'une utilisation irresponsable de telles sources lumineuses.

Les coûts inhérents à la réglementation seront minimes, les avantages prévus devant quant à eux être suffisants pour en

overall benefit-cost impact upon the Canadian economy is expected to be marginal.

Consultation

The *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VI)* were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on December 22, 2001. No comments were received.

The members of the General Operating and Flight Rules Technical Committee of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) have been consulted with respect to these amendments to the regulations. The actively participating members of this Technical Committee include the Aero Club of Canada, Aéroports de Montréal, Aerospace Industries Association of Canada, Air B.C., Air Canada, Air Canada Pilots Association, Air Line Pilots Association, Air Line Pilots Association-Canada, Air Nova, Air Operations Group Association, Air Transport Association of Canada, Association québécoise des transporteurs aériens inc., Canada 3000, Canadian Airlines International Ltd., Canadian Air Traffic Controllers Association, Canadian Association of Professional Radio Operators, Canadian Association of Professional Skydivers, Canadian Auto Workers, Canadian Balloon Association, Canadian Business Aircraft Association, Canadian Labour Congress, Canadian Owners and Pilots Association, Canadian Regional, Canadian Sport Parachuting Association, Canadian Union of Public Employees, Edmonton Airports, Experimental Aircraft Association-Canadian Council, Hang Gliding and Paragliding Association of Canada, Helicopter Association of Canada, International Council of Air Shows, Mile High Parachuting, NAV CANADA, Recreational Aircraft Association of Canada, Royal Airlines, Soaring Association of Canada, Ultralight Pilots Association of Canada, and Teamsters Canada. The General Operating and Flight Rules Technical Committee reviewed these amendments at a meeting in September 1999. There were no dissents and the Committee recommended the adoption of these provisions.

The amendments were presented at the Civil Aviation Regulatory Committee (CARC), which is composed of senior managers in the Civil Aviation Directorate of the Department of Transport, in December 1999 and approved by the members of CARC.

Compliance and Enforcement

These Regulations will be enforced through the assessment of monetary penalties imposed under sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act*, through suspension or cancellation of a Canadian aviation document or through judicial action introduced by way of summary conviction as per section 7.3 of the *Aeronautics Act*.

justifier les coûts. On s'attend à ce que, globalement, la réglementation proposée ait un impact avantages-coûts quasiment nul sur l'économie canadienne.

Consultations

Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie VI)* a fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 22 décembre 2001. Aucun commentaire n'a été reçu.

Les modifications ont fait l'objet de consultations auprès des membres du Comité technique sur les règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs (RÉGUVA) du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC). Les membres actifs de ce Comité technique comprennent le Aero Club of Canada, Aéroports de Montréal, l'Association des industries aérospatiales du Canada, Air B.C., Air Canada, l'Association des pilotes d'Air Canada, la Air Line Pilots Association, la Air Line Pilots Association-Canada, Air Nova, l'Association du groupe de la navigation aérienne, l'Association du transport aérien du Canada, l'Association québécoise des transporteurs aériens, inc., Canada 3000, les Lignes aériennes Canadien International Itée, l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, l'Association canadienne des professionnels de l'exploitation radio, la Canadian Association of Professional Skydivers, les Travailleurs et travailleuses canadien(ne)s de l'automobile, l'Association montgolfière canadienne, la Canadian Business Aircraft Association, le Congrès du Travail du Canada, la Canadian Owners and Pilots Association, Canadien Régional, la Canadian Sport Parachuting Association, le Syndicat canadien de la fonction publique, Edmonton Airports, l'Experimental Aircraft Association-Canadian Council, l'Association canadienne de vol libre, la Helicopter Association of Canada, l'International Council of Air Shows, Mile High Parachuting, NAV CANADA, le Réseau aéronefs amateur Canada, Royal Airlines, l'Association canadienne de vol à voile, l'Ultralight Pilots Association of Canada et Teamsters Canada. Les membres du Comité technique sur les règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs ont examiné les modifications lors d'une réunion tenue en septembre 1999. Le Comité a accepté les dispositions à l'unanimité et en a recommandé l'adoption.

Les modifications ont été présentées en décembre 1999 au Comité de réglementation de l'Aviation civile (CRAC), qui les a approuvées. Le CRAC est formé de gestionnaires supérieurs de la Direction générale de l'aviation civile du ministère des Transports.

Respect et exécution

Ces dispositions réglementaires seront appliquées au moyen de l'imposition d'amendes en vertu des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique*, d'une suspension ou d'une annulation des documents d'aviation canadiens, ou au moyen d'une demande en justice introduite par procédure sommaire en vertu de l'article 7.3 de la *Loi sur l'aéronautique*.

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

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/2002-183 7 May, 2002

AGRICULTURE AND AGRI-FOOD ADMINISTRATIVE
MONETARY PENALTIES ACT

Regulations Amending the Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations

The Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to subsection 4(1) of the *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations*.

May 6, 2002

Lyle Vanclief
Minister of Agriculture and Agri-Food

REGULATIONS AMENDING THE AGRICULTURE AND AGRI-FOOD ADMINISTRATIVE MONETARY PENALTIES REGULATIONS

AMENDMENT

1. Division 2 of Part 1 to Schedule 1 of the *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations*¹ is amended by adding the following after item 303:

Item	Column 1 Provision of Health of Animals Regulations	Column 2 Short-form Description	Column 3 Classification
304.	176(1)	Remove or cause the removal of an animal not bearing an approved tag from its farm of origin	Minor
305.	176(2)	Remove or cause the removal of an animal not bearing an approved tag from a farm or ranch other than the farm of origin	Minor
306.	177(1)	Transport or cause the transportation of an animal not bearing an approved tag	Minor
307.	177(2)	Receive or cause the reception of an animal not bearing an approved tag	Minor
308.	178(1)	Apply or cause the application of an approved tag to an animal or animal's carcass that is not at the site for which the tag was issued	Serious
309.	179	Illegally remove or cause the removal of an approved tag from an animal or animal's carcass	Serious
310.	180	Transfer or cause the transfer of an approved tag to another animal or animal's carcass	Serious

^a S.C. 1995, c. 40
¹ SOR/2000-187

Enregistrement
DORS/2002-183 7 mai 2002

LOI SUR LES SANCTIONS ADMINISTRATIVES
PÉCUNIAIRES EN MATIÈRE D'AGRICULTURE ET
D'AGROALIMENTAIRE

Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions en matière d'agriculture et d'agroalimentaire

En vertu du paragraphe 4(1) de la *Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire*^a, le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions en matière d'agriculture et d'agroalimentaire*, ci-après.

Le 6 mai 2002

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

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES SANCTIONS EN MATIÈRE D'AGRICULTURE ET D'AGROALIMENTAIRE

MODIFICATION

1. La section 2 de la partie 1 de l'annexe 1 du *Règlement sur les sanctions en matière d'agriculture et d'agroalimentaire*¹ est modifiée par adjonction, après l'article 303, de ce qui suit :

Article	Colonne 1 Disposition du Règlement sur la santé des animaux	Colonne 2 Sommaire	Colonne 3 Qualification
304.	176(1)	Retirer ou faire retirer de sa ferme d'origine un animal qui ne porte pas une étiquette approuvée	Mineure
305.	176(2)	Retirer ou faire retirer d'une ferme ou d'un ranch autre que sa ferme d'origine un animal qui ne porte pas une étiquette approuvée	Mineure
306.	177(1)	Transporter ou faire transporter un animal qui ne porte pas une étiquette approuvée	Mineure
307.	177(2)	Réceptionner ou faire réceptionner un animal qui ne porte pas une étiquette approuvée	Mineure
308.	178(1)	Apposer ou faire apposer une étiquette approuvée sur un animal ou une carcasse qui ne se trouve pas à l'endroit pour lequel l'étiquette a été délivrée	Grave
309.	179	Enlever ou faire enlever illégalement une étiquette approuvée d'un animal ou d'une carcasse d'animal	Grave
310.	180	Apposer ou faire apposer sur un animal ou une carcasse d'animal l'étiquette approuvée d'un autre animal ou d'une autre carcasse	Grave

^a L.C. 1995, ch. 40
¹ DORS/2000-187

Item	Column 1 Provision of <i>Health of Animals Regulations</i>	Column 2 Short-form Description	Column 3 Classification	Article	Colonne 1 Disposition du <i>Règlement sur la santé des animaux</i>	Colonne 2 Sommaire	Colonne 3 Qualification
311.	181	Alter or make unreadable the identification number of an approved tag	Serious	311.	181	Modifier une étiquette approuvée de façon à en changer le numéro d'identification ou à le rendre illisible	Grave
312.	182	Make, sell or provide fraudulent tags	Very serious	312.	182	Fabriquer, vendre ou fournir des étiquettes frauduleuses	Très grave
313.	184(1)	Fail to apply a new approved tag to an animal that has lost its approved tag	Minor	313.	184(1)	Défaut d'apposer une nouvelle étiquette approuvée sur un animal ayant perdu son étiquette approuvée	Mineure
314.	185	Fail to keep a record for an animal or animal's carcass with a new approved tag	Minor	314.	185	Défaut de tenir un registre concernant l'animal ou la carcasse d'animal sur lequel a été apposée une nouvelle étiquette approuvée	Mineure
315.	186(1)(b)	Failure to report the death of an animal and the number of the approved tag to the administrator within the prescribed time	Minor	315.	186(1)(b)	Défaut de signaler à l'administrateur, dans le délai prescrit, la mort de l'animal et le numéro de l'étiquette approuvée	Mineure
316.	186(2)	Failure to maintain the ability to identify the animal's carcass during the prescribed time	Minor	316.	186(2)	Défaut de conserver la capacité d'identifier la carcasse de l'animal pendant la période prévue	Mineure
317.	186(3)	Fail to keep a record of the death and the approved tag number of an animal that is slaughtered or otherwise dies at a farm, ranch or auction barn	Minor	317.	186(3)	Défaut de consigner dans un registre la date de la mort et le numéro de l'étiquette approuvée d'un animal qui meurt dans une ferme, un ranch ou une salle d'encan	Mineure
318.	187(1)(b)	Failure to report to the administrator within the prescribed time the number of the approved tag of an animal's carcass disposed of anywhere but on the farm or ranch where the animal died	Minor	318.	187(1)(b)	Défaut de signaler à l'administrateur, dans le délai prescrit, le numéro de l'étiquette approuvée d'une carcasse dont il a été disposé ailleurs que dans la ferme ou le ranch où l'animal est mort	Mineure
319.	187(2)	Failure by the person disposing of an animal's carcass not bearing an approved tag anywhere but on the farm or ranch where the animal died to collect enough information on the origin of the animal or carcass, and to report the information to the administrator within the prescribed time	Minor	319.	187(2)	Défaut de recueillir suffisamment de renseignements sur l'origine de l'animal ou de la carcasse ne portant pas d'étiquette approuvée dont il a été disposé ailleurs que dans la ferme ou le ranch où l'animal est mort, et de communiquer ces renseignements à l'administrateur dans le délai prescrit	Mineure
320.	188(1)(b)	Fail to report the number of an exported animal's approved tag to the administrator in the prescribed time	Minor	320.	188(1)(b)	Défaut de communiquer à l'administrateur, dans le délai prescrit, le numéro de l'étiquette approuvée d'un animal exporté	Mineure
321.	189(1)(a)	Fail to apply or cause the application of an approved tag to an imported animal in the prescribed time	Minor	321.	189(1)(a)	Défaut d'apposer ou de faire apposer, dans le délai prescrit, une étiquette approuvée sur un animal importé	Mineure
322.	189(1)(b) and 189(2)	Fail to report information on an imported animal to the administrator in the prescribed time	Minor	322.	189(1)(b) et 189(2)	Défaut de communiquer à l'administrateur, dans le délai prescrit, les renseignements requis sur un animal importé	Mineure

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on July 1, 2002.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The purpose of the *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act* (AMPs Act) is to enhance the enforcement options currently available in respect of seven statutes administered by the Canadian Food Inspection Agency (the

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} juillet 2002.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

La *Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire* (Loi sur les SAP) a pour objet d'accroître les options actuelles en matière d'exécution de sept lois dont l'application relève de l'Agence canadienne d'inspection

Canada Agricultural Products Act, the *Feeds Act*, the *Fertilizers Act*, the *Health of Animals Act*, the *Meat Inspection Act*, the *Plant Protection Act*, and the *Seeds Act*), and one statute (the *Pest Control Products Act*) administered by Health Canada. The AMPs Act establishes an alternative to the existing penal system and supplements current enforcement measures such as prosecution.

Pursuant to the AMPs Act, the *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations* (AMPs Regulations) have been implemented to respond to violations of the *Health of Animals Act* and regulations, the *Plant Protection Act* and regulations, and the *Pest Control Products Act* and regulations. The AMPs Regulations currently set out provisions of these three acts and their regulations, the contravention of which may result in the issuance of monetary penalties ranging from fifty dollars to six thousand dollars. In addition, the AMPs Regulations authorize compliance agreements with persons who commit violations whereby administrative monetary penalties can be reduced or cancelled if persons agree to take appropriate steps to ensure future compliance with the law and these steps include monetary expenditures.

The Canadian Cattle Identification (ID) Program was designed to help the Canadian Food Inspection Agency (CFIA) trace and eliminate any sources of disease and food safety problems which could threaten public health, animal health and consumer confidence. Through an amendment to the federal *Health of Animals Regulations*, the program began on January 1, 2001 for cattle/bison leaving the herds in which they were born. On July 1, 2001, it was extended to require that all cattle/bison be officially identified before leaving the herd in which they were located on that date. As of that date, the Regulations also applied to imported and exported cattle/bison as well as slaughter animals at abattoirs.

The CFIA is responsible for the enforcement of the national ID program in accordance with its responsibilities under the *Health of Animals Regulations*. The compliance and enforcement strategy will comprise a combination of education, information and enforcement actions. The relative emphasis among the three will vary as the program matures.

This amendment incorporates violations of the national ID program into the AMPs Regulations so that the authority exists for CFIA inspectors to issue monetary penalties in the event of non-compliance under the Canadian Cattle Identification Program. The amendment to the *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations* sets out fines for violations under those sections of the *Health of Animals Regulations* addressing cattle/bison identification. The ability to issue monetary penalties will enable CFIA inspectors to respond to violations of the national ID provisions in a timely, effective and efficient manner. The monetary penalty for the majority of ID violations will be \$500.00 per violation, or \$250.00 if paid within fifteen days. The effective date for the amendment is July 1, 2002.

des aliments (*Loi sur les produits agricoles au Canada, Loi relative aux aliments du bétail, Loi sur les engrais, Loi sur la santé des animaux, Loi sur l'inspection des viandes, Loi sur la protection des végétaux et Loi sur les semences*) et de la *Loi sur les produits antiparasitaires*, qui est du ressort de Santé Canada. Elle établit une solution de rechange au régime pénal actuel et un complément aux mesures d'exécution déjà en vigueur, telles que les poursuites.

Pris en application de la Loi sur les SAP, le *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire* (Règlement sur les SAP) est destiné à fournir des moyens de réprimer la violation de la *Loi sur la santé des animaux*, de la *Loi sur la protection des végétaux* et de la *Loi sur les produits antiparasitaires* ainsi que de leurs règlements d'application. Cette réglementation précise les dispositions de ces trois lois et de leurs règlements d'application dont la violation peut donner lieu à l'application de sanctions pécuniaires comprises entre cinquante dollars et six mille dollars. De plus, elle prévoit la conclusion de transactions (ententes de conformité) avec les contrevenants, en vertu desquelles leurs sanctions administratives pécuniaires peuvent être réduites ou annulées s'ils acceptent de prendre les mesures appropriées pour respecter la loi, ces mesures pouvant occasionner des dépenses.

Le Programme canadien d'identification des bovins a été conçu pour aider l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) à retracer et à éliminer les causes des problèmes de santé des animaux et de salubrité des aliments susceptibles de compromettre la santé publique et la santé des animaux et d'ébranler la confiance des consommateurs. En vertu d'une modification apportée au *Règlement sur la santé des animaux*, il est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2001 pour les bovins et les bisons quittant leur troupeau d'origine. Le 1^{er} juillet 2001, il s'est étendu aux bovins et aux bisons quittant un lieu quelconque, c'est-à-dire que ces animaux devraient être identifiés officiellement avant leur départ dudit lieu. À partir de cette date, il s'appliquerait également aux bovins et aux bisons importés et exportés ainsi qu'aux animaux de boucherie dans les abattoirs.

Il incombe à l'ACIA d'appliquer le programme national d'identification des animaux conformément aux prescriptions du *Règlement sur la santé des animaux*. La stratégie de contrôle de la conformité et de mise en application comportera divers volets, dont l'éducation, l'information et l'exécution proprement dite. L'importance relative accordée à chacun variera au fur et à mesure de l'implantation du programme.

Le projet de modification du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire* vise à insérer dans celui-ci les violations des exigences du Programme national d'identification des bovins afin de conférer aux inspecteurs de l'ACIA le pouvoir d'appliquer des sanctions administratives pécuniaires dans ces cas. Il établit le montant des amendes applicables aux violations des dispositions du *Règlement sur la santé des animaux* portant sur l'identification des bovins et des bisons. Le fait qu'ils soient habilités à infliger des sanctions pécuniaires permettra aux inspecteurs de l'ACIA de réagir en temps opportun et de manière efficace et efficiente aux violations des dispositions réglementaires régissant le programme national d'identification. Le montant de la sanction pécuniaire sera de 500 \$ dans le cas de la plupart des violations ayant trait à l'identification des bovins, ou bien de 250 \$ si le montant est payé en 15 jours. La date prévue d'entrée en vigueur du projet de modification est le 1^{er} juillet 2002.

All administrative monetary penalties are subject to review by an independent Tribunal.

Alternatives

1. Status Quo — Do not implement the proposed regulations

The status quo does not provide the CFIA with AMPs as an enforcement option in the case of a violation to the animal ID provisions.

2. Implement AMPs for the national identification program (Preferred Option)

The benefits of AMPs as an enforcement tool are numerous: AMPs is more efficient and cost effective; it decriminalizes regulatory offences by emphasizing compliance rather than punitive action; it is a more appropriate treatment of violations for which prosecution may be time consuming and costly; it provides for more immediate enforcement and more immediate corrective action; and it provides for the use of negotiated solutions to non-compliance for commercial violations. In the absence of AMPs, these benefits will not be available for the national cattle ID program.

Benefits and Costs

1. AMPs Will Increase Compliance

The experience in the United States, where administrative monetary penalties are used extensively, is that compliance rates will go up considerably because of the deterrent impact of AMPs. It is estimated that 80% of the regulated community will comply with regulations if they understand the regulation. For the other 20%, deterrence is predicated on:

- (a) the perception by the potential violators that they are likely to be detected;
- (b) a quick response when violations are detected; and
- (c) the penalties being high enough to deter non-compliance.

Under AMPs, the response is immediate (as opposed to court cases which take months to complete), and the monetary penalty amounts are generally higher than court imposed fines.

It is impossible to put a dollar figure on the increased compliance that will result from the introduction of this system, however, it is estimated that compliance will increase considerably because the regulated community will know there is a good possibility it will receive a monetary penalty, if it is found to be in non-compliance.

2. AMPs Allows the Canadian Food Inspection Agency (CFIA) to Increase Enforcement Activities

Because AMPs is not as time consuming as prosecution, it will allow the CFIA to increase its enforcement activities. In this way, the system will allow more enforcement per dollar than the current enforcement options allow.

Toutes les sanctions administratives pécuniaires peuvent être assujetties à un examen par une commission indépendante.

Solutions envisagées

1. Statu quo — ne pas mettre en application le projet de réglementation

Si l'on maintient le statu quo, l'ACIA ne pourra recourir aux SAP pour faire respecter les dispositions réglementaires régissant l'identification des animaux.

2. Appliquer le régime de SAP au programme national d'identification (solution privilégiée)

Les avantages découlant de l'utilisation du régime de SAP comme outil d'application de la réglementation sont multiples : d'abord, cette formule est plus efficace et plus économique; puis elle dépénalise les infractions aux règlements en mettant l'accent sur la conformité plutôt que sur les mesures punitives; c'est une façon plus appropriée de régler les cas de violation, car les poursuites judiciaires peuvent s'avérer longues et coûteuses; elle permet de faire appliquer la réglementation et de corriger la situation de façon plus immédiate; et elle prévoit le recours à des solutions négociées en cas de dérogations dans le domaine commercial. Si le régime de SAP n'est pas appliqué au programme national d'identification des bovins, ce dernier ne pourra profiter des avantages susnommés.

Avantages et coûts

1. Respect accru de la loi avec les SAP

Selon l'expérience des États-Unis, où les sanctions administratives pécuniaires sont utilisées à grande échelle, celles-ci ont un effet dissuasif. Elles devraient donc entraîner un net accroissement du taux de conformité. On prévoit que 80 p. 100 des personnes visées par la réglementation s'y conformeront si elles en comprennent la teneur. Pour les 20 p. 100 restants, on s'attend que les éléments qui suivent auront un pouvoir dissuasif :

- a) le sentiment chez les contrevenants potentiels qu'ils risquent de se faire prendre;
- b) la rapidité d'intervention lorsque des infractions sont relevées;
- c) des sanctions suffisamment élevées pour empêcher le non-respect de la loi.

Dans un régime de SAP, la réaction est immédiate (par opposition aux poursuites judiciaires qui peuvent s'étendre sur plusieurs mois) et les montants des sanctions sont en général plus élevés que les amendes infligées par les tribunaux.

Il est impossible de chiffrer les économies qu'entraînera le respect accru de la loi attribuable à la mise en oeuvre de ce régime; cependant, on prévoit une hausse sensible du taux de conformité du fait que les personnes visées sauront que la probabilité de se voir infliger une sanction pécuniaire est très forte en cas de non-respect.

2. Les SAP permettent à l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) d'intensifier ses activités d'application

Comme infliger des sanctions administratives pécuniaires prend moins de temps qu'engager des poursuites, le régime de SAP permettra à l'ACIA d'intensifier ses activités d'application. En effet, en adoptant celui-ci, elle pourra prendre un plus grand

3. Savings from Reducing the Number of Prosecutions

AMPs will reduce the number of prosecutions. Although there is no way of knowing precisely the litigation costs that will be avoided, a researcher with the Province of Ontario Attorney General's Office had estimated that an average regulatory prosecution costs the provincial courts \$10,000.00. This figure includes the costs of a judge and other court officials. In addition, there are the costs of the federal Department of Justice prosecutor, and the defense lawyer hired by the defendant. A cost of \$1,500.00 for each of these is a conservative estimate (5 hours preparation time, 5 hours court time × \$150.00 per hour). At these costs, an average prosecution cost for the Province, the Department of Justice and the defendant is \$13,000.00.

The experience of other agencies administering similar schemes shows that most administrative monetary penalties (over 90%) are paid without going to a hearing and where there is an oral hearing, the average cost is \$1,400.00.

With the Tribunal costs estimated, annually, at \$460,000.00, the break-even point is attained if only 40, out of the historical number of 250 annual prosecutions, are not proceeded with (\$460,000 divided by the difference between \$13,000 and \$1,400).

4. AMPs Allows More Strategic and Proactive Enforcement

AMPs allows the CFIA to be more strategic and proactive in its enforcement approach. Presently, the CFIA can only recommend prosecution. The Department of Justice decides whether to pursue the case in the courts. Since the CFIA has full authority to decide when to issue a monetary penalty, CFIA officials can work in conjunction with industry associations to act on specific non-compliance issues. The CFIA can advertise in industry newsletters that it and the industry associations are concerned with certain kinds of non-compliance, and, that when a violation is found immediate action will be taken.

Experience of other agencies administering similar schemes shows that this approach is very effective in increasing compliance.

5. Potential Reduction in Liability

Regulators could be found liable by the courts for failure to enforce regulations. Regulatory organizations must ensure they have an appropriate response when replying to non-compliance. AMPs will help the CFIA determine an appropriate enforcement response, from a broader array of choices, when non-compliance is found that can impact on human health and safety, or that has resulted in significant fraud.

Consultation

The Canadian Cattle Identification Agency (CCIA) was formed at the direction of elected cattle industry representatives and given the mandate to develop an individual animal traceback system for animal health and product safety. The Agency is led by a Board

nombre de mesures d'exécution par dollar que ce n'est le cas avec les options d'application actuelles.

3. Économies dues à la réduction du nombre de poursuites

Les SAP amèneront une réduction du nombre de poursuites. On ne peut pas connaître avec précision les frais de litige qui seront ainsi évités. Toutefois, selon un chercheur du bureau du procureur général de l'Ontario, les frais d'une poursuite intentée en vertu du règlement coûterait en moyenne 10 000 \$ aux tribunaux provinciaux, ce qui comprend les frais de justice (juge et autres fonctionnaires de la cour). À cela s'ajoutent les honoraires du procureur du ministère fédéral de la Justice et de l'avocat de la défense. Une somme de 1 500 \$ pour chacun d'eux est une estimation prudente (5 heures de préparation, 5 heures en cour × 150 \$/heure). Selon ces chiffres, il en coûte en moyenne 13 000 \$ à la province, au ministère de la Justice et au défendeur pour une poursuite.

L'expérience d'autres organismes appliquant des régimes semblables montre que la grande partie des sanctions administratives pécuniaires (plus de 90 p. 100) sont payées sans qu'il y ait d'audience, et lorsqu'il y en a une, les frais s'élèvent en moyenne à 1 400 \$.

Les frais de justice étant évalués annuellement à 460 000 \$, le « seuil de rentabilité » est atteint dès que l'on parvient à éviter 40 des 250 poursuites annuelles généralement enregistrées (460 000 \$ divisé par la différence entre 13 000 \$ et 1 400 \$).

4. Les SAP assurent une application plus stratégique et plus proactive

Les SAP permettent à l'ACIA d'adopter une approche plus stratégique et plus proactive en matière d'exécution. À l'heure actuelle, l'ACIA ne peut que recommander des poursuites. Le ministère de la Justice décide de porter ou non le cas devant les tribunaux. Étant donné que l'ACIA a les pleins pouvoirs pour décider quand elle doit infliger une sanction pécuniaire, ses représentants peuvent collaborer avec les associations sectorielles pour prendre des mesures à l'égard de certains cas de non-respect. L'ACIA peut utiliser les bulletins sectoriels pour faire savoir qu'elle et les associations du secteur s'inquiètent de façon particulière de certaines formes de non-respect et que des mesures seront prises immédiatement en cas de violation.

L'expérience d'autres organismes appliquant des régimes semblables montre que cette approche est très efficace pour accroître le respect des règlements.

5. Réduction potentielle de la responsabilité

Les organismes de réglementation peuvent être tenus responsables par les tribunaux de la non-application des règlements. Ils doivent donc s'assurer qu'ils interviennent de façon appropriée dans les situations de non-respect. Avec les SAP, l'ACIA disposera d'un plus vaste choix de mesures d'exécution pour réagir de façon appropriée lorsqu'elle décèle un cas de non-respect pouvant avoir un effet sur la santé et la sécurité des humains ou constituant une fraude importante.

Consultations

L'Agence canadienne d'identification du bétail (ACIB) a été créée à l'instigation de représentants élus de l'industrie bovine et s'est vu confier le mandat de mettre au point un système d'identification individuelle et de retraçage des animaux pour faire face

of Directors made up of representatives from all sectors of the industry — cow/calf, feedlot, auction market, packing plant, veterinary, dairy, bison, etc. The CCIA and the CFIA have worked jointly to develop and implement the Canadian Cattle Identification Program to provide industry and Government with traceback capabilities in the event of an animal disease or food safety problem.

The CCIA has adopted a resolution supporting the introduction of monetary penalties provided the penalties are not introduced prior to July 1, 2002.

This amendment was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on February 16, 2002 with a 30-day comment period. No comments were received.

Compliance and Enforcement

AMPs provides the CFIA operations staff with an additional option to respond to non-compliance. The CFIA enforcement and compliance policy was developed in 1999 and outlines various enforcement options available under the legislation administered and enforced by the CFIA.

Contact

Richard Robinson
Canadian Food Inspection Agency
59 Camelot Drive
Nepean, Ontario
K1A 0Y9
Telephone: (613) 225-2342 (ext. 3771)
FAX: (613) 228-6636

aux problèmes éventuels de santé des animaux et de salubrité des aliments. Elle est dirigée par un conseil d'administration formé de représentants de tous les secteurs de l'industrie — naissance-élevage, engraissement, marchés aux enchères, abattoirs, vétérinaires, élevage laitier, bisons, etc. L'ACIB et l'ACIA ont travaillé ensemble à mettre au point et à appliquer le Programme canadien d'identification des bovins pour donner à l'industrie et au gouvernement la capacité de retracer l'origine des problèmes éventuels de santé des animaux ou de salubrité des aliments.

L'ACIB a pris une résolution suivant laquelle elle appuie l'adoption des sanctions administratives pécuniaires pourvu qu'elles ne soient pas appliquées avant le 1^{er} juillet 2002.

Cette modification a été prépubliée dans la *Gazette du Canada* Partie I le 16 février 2002 avec une période de commentaires de 30 jours. Aucune présentation n'a été reçue.

Respect et exécution

Les SAP fournissent au personnel des Opérations de l'ACIA une option supplémentaire pour réagir aux cas de non-conformité. La politique de conformité et d'application de l'ACIA, élaborée en 1999, énumère les divers outils d'exécution disponibles en vertu de la législation dont l'ACIA est chargée d'assurer et de contrôler l'application.

Personne-ressource

Richard Robinson
Agence canadienne d'inspection des aliments
59, promenade Camelot
Nepean (Ontario)
K1A 0Y9
Téléphone : (613) 225-2342 (poste 3771)
TÉLÉCOPIEUR : (613) 228-6636

Registration
SOR/2002-184 9 May, 2002

PROCEEDS OF CRIME (MONEY LAUNDERING) AND
TERRORIST FINANCING ACT

**Proceeds of Crime (Money Laundering) and
Terrorist Financing Regulations**

P.C. 2002-781 9 May, 2002

Enregistrement
DORS/2002-184 9 mai 2002

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

**Règlement sur le recyclage des produits de la
criminalité et le financement des activités
terroristes**

C.P. 2002-781 9 mai 2002

(PUBLISHED AS AN EXTRA ON MAY 14, 2002)

(PUBLIÉ EN ÉDITION SPÉCIALE LE 14 MAI 2002)

Registration
SOR/2002-185 9 May, 2002

PROCEEDS OF CRIME (MONEY LAUNDERING) AND
TERRORIST FINANCING ACT

**Regulations Amending the Proceeds of Crime
(Money Laundering) Suspicious Transaction
Reporting Regulations**

P.C. 2002-782 9 May, 2002

Enregistrement
DORS/2002-185 9 mai 2002

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

**Règlement modifiant le Règlement sur la
déclaration des opérations douteuses**

C.P. 2002-782 9 mai 2002

(PUBLISHED AS AN EXTRA ON MAY 14, 2002)

(PUBLIÉ EN ÉDITION SPÉCIALE LE 14 MAI 2002)

Registration
SOR/2002-186 9 May, 2002

THE NATIONAL BATTLEFIELDS AT QUEBEC ACT, 1914

By-law Amending the National Battlefields Park By-law

The National Battlefields Commission, pursuant to section 4^a of *The National Battlefields at Quebec Act, 1914*^b, hereby amends the *National Battlefields Park By-law*, confirmed by Order in Council P.C. 1991-1626 of September 5, 1991 in according with the schedule hereto.

Quebec City, July 23, 2001

P.C. 2002-788 9 May, 2002

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Canadian Heritage, pursuant to section 4^a of *The National Battlefields at Quebec Act, 1914*^b, hereby confirms the annexed *By-law Amending the National Battlefields Park By-law*, made by The National Battlefields Commission.

BY-LAW AMENDING THE NATIONAL BATTLEFIELDS PARK BY-LAW

AMENDMENTS

1. (1) The definition “Secretary” in section 2 of the *National Battlefields Park By-law*¹ is repealed.

(2) The definition “Commission” in section 2 of the English version of the By-law is replaced by the following:

“Commission” means The National Battlefields Commission; (*Commission*)

2. (1) Subsection 3(1)² of the By-law is amended by adding the word “or” at the end of paragraph (a) and by replacing paragraphs (b) to (i) with the following:

(b) pollute water, including water in any fountain, or throw or deposit any object, bathe in or permit any animal that the person has brought into the Park to be in any water.

(2) Subsections 3(2)² and (3) of the By-law are repealed.

3. Subsection 4(2) of the By-law is repealed.

4. Section 5 of the By-law and the heading before it are repealed.

5. Section 6 the By-law is replaced by the following:

6. (1) Every person who brings an animal into the Park shall keep it restrained by a leash that is not more than 3 m in length or confine it in a box, cage or vehicle.

Enregistrement
DORS/2002-186 9 mai 2002

LOI CONCERNANT LES CHAMPS DE BATAILLE NATIONAUX À QUÉBEC, 1914

Règlement modifiant le Règlement sur le Parc des champs de bataille nationaux

La Commission des champs de bataille nationaux, en vertu de l'article 4^a de la *Loi concernant les champs de bataille nationaux à Québec, 1914*^b, modifie, conformément à l'annexe ci-après, le *Règlement sur le parc des champs de bataille nationaux*, confirmé par le décret C.P. 1991-1626 du 5 septembre 1991.

Québec, le 23 juillet 2001

C.P. 2002-788 9 mai 2002

Sur recommandation de la ministre du Patrimoine canadien et en vertu de l'article 4^a de la *Loi concernant les champs de bataille nationaux à Québec, 1914*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil confirme le *Règlement modifiant le Règlement sur le Parc des champs de bataille nationaux*, ci-après, pris par la Commission des champs de bataille nationaux.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE PARC DES CHAMPS DE BATAILLE NATIONAUX

MODIFICATIONS

2. (1) La définition de « secrétaire », à l'article 2 du *Règlement sur le Parc des champs de bataille nationaux*¹, est abrogée.

(2) La définition de « Commission », à l'article 2 de la version anglaise du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

« Commission » means The National Battlefields Commission; (*Commission*)

2. (1) Les alinéas 3(1)² du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(b) de polluer les eaux, y compris l'eau des fontaines, d'y jeter ou d'y déposer quelque objet que ce soit, de s'y baigner ou de permettre à un animal qu'on a amené dans le parc d'y entrer.

(2) Les paragraphes 3(2)² et (3) du même règlement sont abrogés.

3. Le paragraphe 4(2) du même règlement est abrogé.

4. L'article 5 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.

4. L'article 6 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

5. (1) Quiconque amène un animal dans le parc est tenu soit de le garder dans une boîte, une cage ou un véhicule, soit de le retenir par une laisse d'au plus 3 m.

^a S.C. 1992, c. 47, s. 80.1 (see S.C. 1996, c. 7, s. 41)

^b S.C. 1914, c. 46

¹ SOR/91-519

² SOR/93-437

^a L.C. 1992, ch. 47, art. 80.1 (voir L.C. 1996, ch. 7, art. 41)

^b S.C. 1914, ch. 46

¹ DORS/91-519

² DORS/93-437

(2) If a person brings an animal into the Park and it defecates, the person shall collect the excrement and deposit it in a waste receptacle.

6. Sections 7 to 9 of the By-law are repealed.

COMING INTO FORCE

7. This By-law comes into force on the day on which it is published in the *Canada Gazette*.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the By-law.)

Description

The mandate of The National Battlefields Commission is to conserve, administer and develop the National Battlefields Park in Quebec City, better known as the Plains of Abraham, an important element of Canadian heritage. *The National Battlefields at Quebec Act, 1914* provides The National Battlefields Commission the legal responsibilities for the acquisition, administration and preservation of the Plains of Abraham.

Section 4 of *The National Battlefields at Quebec Act, 1914*, provides that The National Battlefields Commission may make by-laws for such matters as the direction, conduct and management of the Commission and its property; the maintenance, preservation and protection of the lands works and other property belonging to the Commission or under its jurisdiction, contact or care, and the access of the public thereto; and the prevention of injury to or encroachments upon property of the Commission.

The Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations has indicated that, in its opinion, the intent of section 4 is to enable the Commission to conduct its internal affairs and to maintain, preserve and protect its property and that the Commission would be entitled to make by-laws governing the activities of persons in the Park where those activities must be regulated to protect property. Concerns related the discretionary power of the Secretary of the Commission to provide permissions required by the By-law as well as to conformity of some provisions of the By-law with the Charter have also been raised.

In this light, and on the recommendation of the Minister of Canadian Heritage, The National Battlefields Commission intends to have the Governor in Council confirm a series of amendments to the *National Battlefields Park By-law*.

The regulatory modifications repeal certain aspects of the By-law because they have been deemed redundant or appear to be inconsistent with the authority of The National Battlefields Commission to make regulations as provided for under the Commission's incorporating instrument or incompatible with various provisions of the *Canadian Charter of Rights and Freedoms*:

- the definition of "Secretary" in section 2 of the By-law, made redundant by the elimination of the discretionary powers carried out pursuant to the By-law;

(2) Quiconque amène un animal dans le parc est tenu de ramasser ses excréments et de les déposer dans un récipient à déchets.

6. Les articles 7 à 9 du même règlement sont abrogés.

ENTRÉE EN VIGUEUR

7. Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la *Gazette du Canada*.

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

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

La Commission des champs de bataille nationaux a pour mandat de conserver, d'administrer et de mettre en valeur le Parc des champs de bataille nationaux de Québec, mieux connu comme étant les Plaines d'Abraham, un parc historique de première importance au pays. La *Loi concernant les champs de bataille nationaux à Québec, 1914* (la Loi) accorde la responsabilité légale pour l'acquisition, l'administration et la préservation des Plaines d'Abraham à la Commission des champs de bataille nationaux.

L'article 4 de la Loi stipule que la Commission des champs de bataille peut adopter des règlements en ce qui concerne la direction, la conduite et la gestion de la Commission et de ses biens immobiliers et mobiliers; l'entretien, la conservation et la protection de tous terrains ou autres biens sous sa juridiction; l'accès au public; et l'empêchement de dommages ou d'empiètement sur les biens de la Commission.

Le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation a fait valoir que le but de l'article 4 est de permettre à la Commission de gérer ses affaires internes et de maintenir, préserver et protéger sa propriété et que la Commission serait habilitée à adopter des règlements relatifs au comportement des personnes dans le parc, seulement dans la mesure où ces comportements auraient des effets sur la propriété physique du parc. Certaines réserves ont également été soulevées relativement au manque d'encadrement de l'exercice de la discrétion du secrétaire de la Commission pour ce qui est d'accorder les permissions requises par le règlement ainsi qu'à la non-conformité de certaines dispositions du règlement avec la *Charte canadienne des droits et libertés*.

Dans cette perspective et sur recommandation de la ministre du Patrimoine canadien, la Commission des champs de bataille nationaux entend faire confirmer par le gouverneur en conseil une série de modifications au *Règlement sur le Parc des champs de bataille nationaux*.

La modification réglementaire abroge les dispositions suivantes parce qu'il a été estimé qu'elles étaient devenues inutiles, pouvaient être non conformes au pouvoir réglementaire prévu à l'article 4 de la Loi ou pouvaient être incompatibles avec certaines dispositions de la Charte :

- la définition de « secrétaire » à l'article 2 du règlement, rendue inutile par la suppression des fonctions discrétionnaires que celui-ci exerçait aux termes du règlement;
- les paragraphes 3(1)c) à i) qui visent des comportements fautifs de la part des gens dans le parc, tels le fait de causer

- paragraphs 3(1)(c) to (i), which pertain to wrongful conduct by park visitors, such as causing a disturbance or interfering with other persons' enjoyment of the park; because that is not clearly the intent of the regulatory powers in section 4 of the Act;
- by the same reasoning, subsections 3(2) and (3) regarding other prohibited conduct, such as making speeches or holding demonstrations in the park and regarding the Secretary's discretion to allow some of these activities;
- subsection 4(2) concerning the use of bicycles in the park in such a way as to endanger pedestrians or operators of vehicles;
- section 5 and the heading above it concerning compliance with directions in the park, since this duplicates a similar provision in the *Government Property Traffic Regulations*;
- subsection 6(3) allowing the Secretary to capture unleashed or abandoned animals; and
- sections 7 to 9 granting the Secretary the discretion to allow certain activities, such as riding a horse, or to remove and impound vehicles in the park.

The following provisions have been amended to:

- add the article "The" before the reference "National Battlefields Commission" in the English version of the definition of "Commission" in section 2 of the By-law, given that this is the legal name of the Commission;
- specify, in paragraph 3(1)(b) of the By-law, that the animals prohibited from getting in park fountains must have been brought to the park by the person to whom the prohibition applies; in order to restrict the scope of the provision to the animals owned by a person or under their care; and
- reword section 6 of the By-law in order to condense the obligations therein and to clarify the fact that an individual who brings an animal into the park is expected to collect excrement and deposit them in a waste receptacle.

Alternatives

There is no other way to clarify the application of the By-law except to amend it.

Regarding the repeal of provisions concerning the conduct of park visitors, The National Battlefields Commission intends to make greater use of the applicable provisions of the *Criminal Code*. It would therefore wish to make use, as needed, of provisions pertaining to unlawful assemblies, the possession of dangerous substances, the use of explosives or disturbances of the peace. The National Battlefields Commission, which manages the park, intends to review its needs concerning the regulation of visitor conduct in the park.

Benefits and Costs

The amendments will have no financial impact.

Consultation

Given that the amendments will not impose new measures, no public consultation has been deemed warranted.

- du désordre ou de troubler l'agrément des usagers du parc parce qu'ils ne sont pas clairement visés par les pouvoirs de réglementation prévus à l'article 4 de la Loi;
- pour le même motif, les paragraphes 3(2) et (3) relatifs à d'autres comportements prohibés, comme de faire un discours ou de tenir une manifestation dans le parc ainsi qu'à la discrétion conférée au secrétaire de permettre certaines de ces activités;
- le paragraphe 4(2) visant le fait de rouler à bicyclette dans le parc de façon à compromettre la sécurité des piétons ou des conducteurs de véhicules;
- l'article 5 et l'intertitre le précédant, concernant le respect des indications dans le parc, cette mesure faisant double emploi avec une disposition au même effet dans le *Règlement relatif à la circulation sur les terrains du gouvernement*;
- le paragraphe 6(3) permettant au secrétaire de capturer les animaux errants ou non retenus par une laisse; et
- les articles 7 à 9 conférant au secrétaire un pouvoir discrétionnaire de permettre certaines activités, telles le fait de monter à cheval ou de déplacer et remiser des véhicules dans le parc.

Les dispositions suivantes du règlement sont modifiées :

- l'article « The » est ajouté devant la mention de « National Battlefields Commission » dans la version anglaise de la définition de « Commission » à l'article 2 du règlement puisqu'il s'agit là du titre légal de la Commission;
- préciser, à l'alinéa 3(1)(b) du règlement, que les animaux auxquels il est défendu d'entrer dans les fontaines du parc doivent avoir été amenés dans le parc par la personne à laquelle s'applique l'interdiction afin de restreindre la portée de la disposition aux animaux possédés par une personne ou sous sa garde;
- reformuler l'article 6 du règlement de manière à condenser les obligations qui s'y trouvent et clarifier le fait que l'on s'attend à ce que la personne qui a amené un animal dans le parc ramasse ses excréments et les dépose dans un récipient à déchets.

Solutions envisagées

Il n'existe aucun autre moyen de clarifier l'application du règlement que de le modifier.

Pour ce qui est de l'abrogation des dispositions relatives au comportement des visiteurs dans le parc, la Commission des champs de bataille nationaux entend prendre avantage des dispositions applicables du *Code criminel*. Ainsi, pourrait-elle vouloir se servir, au besoin, des dispositions relatives aux attroupements illégaux, à la possession de substances dangereuses, à l'usage d'explosifs ou reliées au fait de troubler la paix. La Commission des champs de bataille nationaux doit également revoir ses besoins en matière de réglementation du comportement des visiteurs dans le parc.

Avantages et coûts

Les modifications envisagées n'auront aucune répercussion financière.

Consultations

Compte tenu que les modifications n'imposeront pas de nouvelles mesures, aucune consultation publique n'a été jugée nécessaire.

Compliance and Enforcement

Since the clarifications intended by these amendments do not impose new restrictions, they will not involve changes to the compliance and enforcement of the By-law.

Contact

Louise Germain
Assistant Secretary
The National Battlefields Commission
390 de Bernières Avenue
Québec City, Quebec
G1R 2L7
Telephone: (418) 648-7289
FAX: (418) 648-3638
E-mail: l.germain@videotron.ca

Respect et exécution

Les clarifications visées par les modifications n'impliquant pas de nouvelles contraintes, elles n'entraîneront pas de changements en ce qui a trait au respect du Règlement ou de son exécution.

Personne-ressource

Louise Germain
Secrétaire adjointe
Commission des champs de bataille nationaux
390, av. de Bernières
Québec (Québec)
G1R 2L7
Téléphone : (418) 648-7289
TÉLÉCOPIEUR : (418) 648-3638
Courriel : l.germain@videotron.ca

Registration
SOR/2002-187 9 May, 2002

MOTOR VEHICLE SAFETY ACT

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Glazing Materials)

P.C. 2002-789 9 May, 2002

Whereas, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, a copy of the proposed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Glazing Materials)*, substantially in the annexed form, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on September 29, 2001 and a reasonable opportunity was afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect to the proposed Regulations;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 5^b and subsection 11(1) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Glazing Materials)*.

REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS (GLAZING MATERIALS)

AMENDMENTS

1. (1) The definition “gasoline”¹ in subsection 2(1) of the *Motor Vehicle Safety Regulations*² is repealed.

(2) The definition “prime glazing material manufacturer” in subsection 2(1) of the English version of the Regulations is repealed.

(3) The definition “ANSI Z26 Safety Code”¹ in subsection 2(1) of the Regulations is replaced by the following:

“ANSI Z26 Safety Code—1990” means the *American National Standard for Safety Glazing Materials for Glazing Motor Vehicles and Motor Vehicle Equipment Operating on Land Highways—Safety Code*, Standard ANSI/SAE Z26.1—1990, published November 1990 and reprinted February 1992. (*code de sécurité ANSI Z26—1990*)

(4) The definition “fabricant de vitrages” in subsection 2(1) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

« fabricant de vitrages » Personne qui se livre à la fabrication, au feuilleté ou à la trempe de vitrages. (*glazing material manufacturer*)

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

“ANSI Z26 Safety Standard—1996” means the *American National Standard for Safety Glazing Materials for Glazing Motor Vehicles and Motor Vehicle Equipment Operating on Land Highways—Safety Standard*, Standard ANSI/SAE Z26.1-1996,

Enregistrement
DORS/2002-187 9 mai 2002

LOI SUR LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (vitrages)

C.P. 2002-789 9 mai 2002

Attendu que, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (vitrages)*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 29 septembre 2001 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au ministre des Transports,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 5^b et du paragraphe 11(1) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (vitrages)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES (VITRAGES)

MODIFICATIONS

1. (1) La définition de « essence »¹, au paragraphe 2(1) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*², est abrogée.

(2) La définition de « prime glazing material manufacturer », au paragraphe 2(1) de la version anglaise du même règlement, est abrogée.

(3) La définition de « code de sécurité ANSI Z26¹ », au paragraphe 2(1) du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

« code de sécurité ANSI Z26—1990 » La norme ANSI/SAE Z26.1-1990 intitulée *American National Standard for Safety Glazing Materials for Glazing Motor Vehicles and Motor Vehicle Equipment Operating on Land Highways—Safety Code*, publiée en novembre 1990 et réimprimée en février 1992. (*ANSI Z26 Safety Code—1990*)

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

« fabricant de vitrages » Personne qui se livre à la fabrication, au feuilleté ou à la trempe de vitrages. (*glazing material manufacturer*)

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

« norme de sécurité ANSI Z26—1996 » La norme ANSI/SAE Z26.1—1996 intitulée *American National Standard for Safety Glazing Materials for Glazing Motor Vehicles and Motor Vehicle Equipment Operating on Land Highways—Safety*

^a S.C., 1993, c. 16

^b S.C., 1999, c. 33, s. 351

¹ SOR/94-717

² C.R.C., c. 1038

^a L.C. 1993, ch. 16

^b L.C. 1999, ch. 33, art. 351

¹ DORS/94-717

² C.R.C., ch. 1038

published on August 11, 1997. (*norme de sécurité ANSI Z26—1996*)

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

“glazing material manufacturer” means a person engaged in the business of fabricating, laminating or tempering glazing material. (*fabricant de vitrages*)

2. Section 205¹ of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

205. (1) For the purposes of this section, “bus”, “motorhome”, “multipurpose passenger vehicle”, “passenger car”, “readily removable windows”, “trailer”, and “truck” in the ANSI Z26 Safety Standard—1996 shall have the same meaning as in subsection 2(1) of these Regulations.

(2) For the purposes of this section, the definition “motor vehicle” in the ANSI Z26 Safety Standard—1996 does not apply.

(3) Subject to subsections (4) to (13), each piece of glazing material for use in a vehicle, except a trailer other than a bus trailer, shall meet the requirements of the ANSI Z26 Safety Standard—1996.

(4) In the event of any inconsistency or conflict between the requirements for items 1 to 16B listed in section 4.2 of the ANSI Z26 Safety Standard—1996 and the requirements shown in Table 1 of that Standard, the latter shall prevail.

(5) Any glazing material for use in a multipurpose passenger vehicle or a chassis-cab shall meet the requirements specified in the ANSI Z26 Safety Standard—1996 for glazing materials for use in trucks.

(6) Despite section 6 of the ANSI Z26 Safety Standard—1996, the exposed edges of tempered glazing material installed in school buses need not be banded.

(7) Instead of using the procedures described in the ANSI Z26 Safety Standard—1996 for tests 1 and 16 described in that Standard, those tests may be conducted using the procedures described for tests 1 and 16 in the ANSI Z26 Safety Code—1990.

(8) Instead of using the steel frame made in accordance with Figure 1 in the ANSI Z26 Safety Standard—1996 required for tests 6, 8 to 14, 26 and 29 described in that Standard, those tests may be conducted using a maple or similar hardwood frame made in accordance with Figure 1 in the ANSI Z26 Safety Code—1990.

(9) Instead of conducting the fracture test using the procedure for test 7 described in the ANSI Z26 Safety Standard—1996 and testing the specimens specified in that test, the fracture test may be conducted using the following procedure:

- (a) test the uncracked and unbroken specimens remaining from test 6 described in the ANSI Z26 Safety Standard—1996;
- (b) continue the procedure for test 6 by increasing the height from which the sphere is dropped by increments of 305 mm starting from a height of 3.35 m until each specimen is broken; and
- (c) interpret the results in accordance with test 7.

Standard, publiée le 11 août 1997. (*ANSI Z26 Safety Standard—1996*)

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

« glazing material manufacturer » means a person engaged in the business of fabricating, laminating or tempering glazing material. (*fabricant de vitrages*)

2. L'article 205¹ de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

205. (1) Pour l'application du présent article, les termes « bus », « motorhome », « multipurpose passenger vehicle », « passenger car », « readily removable windows », « trailer » et « truck » employés dans la norme de sécurité ANSI Z26—1996 s'entendent au sens de « autobus », « autocaravane », « véhicule de tourisme à usages multiples », « voiture de tourisme », « fenêtre amovible », « remorque » et « camion » au paragraphe 2(1) du présent règlement.

(2) Pour l'application du présent article, la définition de « motor vehicle » figurant dans la norme de sécurité ANSI Z26—1996 ne s'applique pas.

(3) Sous réserve des paragraphes (4) à (13), chaque pièce de vitrage destinée à être utilisée dans un véhicule, à l'exception d'une remorque autre qu'une remorque-autobus, doit être conforme aux exigences de la norme de sécurité ANSI Z26—1996.

(4) Les exigences du tableau 1 de la norme de sécurité ANSI Z26—1996 qui s'appliquent aux articles de vitrage 1 à 16B l'emportent sur toute exigence incompatible de l'article 4.2 de cette norme.

(5) Tout vitrage destiné à être utilisé dans un véhicule de tourisme à usages multiples ou un châssis-cabine doit être conforme aux exigences relatives aux vitrages de camions de la norme de sécurité ANSI Z26—1996.

(6) Malgré l'article 6 de la norme de sécurité ANSI Z26—1996, les bords à nu des vitrages trempés installés dans les autobus scolaires n'ont pas à être bordés.

(7) Au lieu d'être effectués selon les méthodes prévues par la norme de sécurité ANSI Z26—1996 pour les essais 1 et 16 qui figurent dans cette norme, ces essais peuvent être effectués selon les méthodes prévues par le code de sécurité ANSI Z26—1990 pour les essais 1 et 16.

(8) Au lieu d'être effectués à l'aide d'un support en acier fabriqué conformément à la figure 1 de la norme de sécurité ANSI Z26—1996, les essais 6, 8 à 14, 26 et 29, qui exigent un tel support et qui figurent dans cette norme, peuvent être effectués à l'aide d'un support en érable ou en bois de feuillu similaire, fabriqué en conformité avec la figure 1 du code de sécurité ANSI Z26—1990.

(9) Au lieu de réaliser l'essai de fracture selon la méthode prévue par la norme de sécurité ANSI Z26—1996 pour l'essai 7 et de mettre à l'essai les éprouvettes qui y sont spécifiés, il est possible d'effectuer l'essai de fracture de la manière suivante :

- a) mettre à l'essai les éprouvettes qui restent après la réalisation de l'essai 6 prévu par la norme de sécurité ANSI Z26—1996 et qui ne sont pas craquelées ni brisées;
- b) continuer l'essai 6 en augmentant la hauteur de chute de 305 mm à la fois, à partir d'une hauteur de 3,35 m, jusqu'à ce que les éprouvettes se brisent;
- c) interpréter les résultats conformément à l'essai 7.

(10) When conducting tests 9 and 12 described in the ANSI Z26 Safety Standard—1996, the specimens of the glazing materials listed in item 14 of section 4 of the ANSI Z26 Safety Standard—1996 may be clamped in the frame of the holding fixture.

(11) When conducting test 26 described in the ANSI Z26 Safety Standard—1996, the specimens of the glazing materials listed in item 14 of section 4 of the ANSI Z26 Safety Standard—1996 shall be clamped in the frame of the holding fixture.

(12) Any plastic glazing material that meets the requirements of item 7 of section 4 of the ANSI Z26 Safety Standard—1996 may be used in that portion of a motorcycle windshield that is below an imaginary horizontal plane located 380 mm vertically above the lowest seating position.

(13) Each piece of glazing material installed in a vehicle shall be legibly and permanently marked with

(a) the appropriate marking required by section 7 of the ANSI Z26 Safety Standard—1996; and

(b) an approved code mark, assigned by the Minister to the glazing material manufacturer, in letters and numbers not less than 1.8 mm in height.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Section 205, “Glazing Materials,” of the *Motor Vehicle Safety Regulations* (MVSRL) specifies requirements for the glazing materials of all new motor vehicles offered for sale in Canada. The purpose of this section is to ensure a minimal level of visibility to motor vehicle occupants and provide adequate protection against injury during collisions. The previous section 205 incorporated by reference *American National Standard for Safety Glazing Materials for Glazing Motor Vehicles and Motor Vehicle Equipment Operating on Land Highways—Safety Code*, Standard ANSI/SAE Z26.1—1990, which was referred to in section 205 as the ANSI Z26 Safety Code. This technical standard, which is published by the Society of Automotive Engineers, Inc. (SAE) and approved by the American National Standards Institute (ANSI), provided specifications and test methods for the various types of glazing materials to be used in motor vehicles.

The purpose of this amendment is to incorporate by reference the most recent revision of the ANSI Z26 Safety Code, whose title is the same, except that the Safety Code is now called a Safety Standard. The ANSI Z26 Safety Standard—1996, as it is referred to in section 205, was approved by ANSI on August 11, 1997, and includes the latest technological developments with respect to glazing materials. This amendment does not change the requirements governing glazing materials; however, it was necessary to adjust some of the provisions of section 205 in order to align them with those contained in the ANSI Z26 Safety Standard—1996.

(10) Pour la réalisation des essais 9 et 12 prévus par la norme de sécurité ANSI Z26—1996, les éprouvettes des vitrages énumérés à l'article de vitrage 14 de l'article 4 de cette norme peuvent être pincées dans le cadre du support.

(11) Pour la réalisation de l'essai 26 prévu par la norme de sécurité ANSI Z26—1996, les éprouvettes des vitrages énumérés à l'article de vitrage 14 de l'article 4 de cette norme doivent être pincées dans le cadre du support.

(12) Tout vitrage plastique conforme aux exigences énoncées à l'article de vitrage 7 de l'article 4 de la norme de sécurité ANSI Z26—1996 peut être utilisé dans la partie du pare-brise des motocyclettes qui se trouve au-dessous d'un plan horizontal imaginaire situé à 380 mm verticalement au-dessus de la position assise la plus basse.

(13) Chaque pièce de vitrage installée dans un véhicule doit porter, d'une manière lisible et permanente :

a) d'une part, la marque applicable exigée à l'article 7 de la norme de sécurité ANSI Z26—1996;

b) d'autre part, une marque codée approuvée, laquelle est attribuée par le ministre au fabricant de vitrages, en lettres et en chiffres d'au moins 1,8 mm de hauteur.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

L'article 205, « Vitrages », du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* (RSVA) précise les exigences concernant les vitrages pour tous les véhicules automobiles neufs en vente au Canada. Le but du présent article est d'assurer un niveau minimal de visibilité aux occupants des véhicules automobiles et d'offrir une protection adéquate contre les blessures lors de collisions. L'article 205 antérieur incorporait par renvoi la norme ANSI/SAE Z26.1—1990, *American National Standard for Safety Glazing Materials for Glazing Motor Vehicles and Motor Vehicle Equipment Operating on Land Highways—Safety Code*, à laquelle il était fait référence à l'article 205 en tant que code de sécurité ANSI Z26. Cette norme technique, publiée par la *Society of Automotive Engineers, Inc.* (SAE) et approuvée par l'*American National Standards Institute* (ANSI), prescrivait les spécifications et les méthodes d'essai pour les divers types de vitrages à utiliser pour les véhicules automobiles.

Le but de la présente modification est d'incorporer par renvoi la révision la plus récente du code de sécurité ANSI Z26, dont le titre demeure le même, sauf que le code de sécurité s'appelle maintenant une norme de sécurité. La norme de sécurité ANSI Z26—1996, à laquelle il est fait référence à l'article 205, a été approuvée par l'ANSI le 11 août 1997, et elle inclut les derniers changements technologiques dans le domaine des vitrages. La présente modification ne change pas les exigences régissant les vitrages; il était nécessaire d'adapter certaines dispositions de l'article 205 afin de les rendre conformes à celles contenues dans la norme de sécurité ANSI Z26—1996.

Specifically, the definitions of glass-plastic glazing items 15A, 15B, 16A, and 16B, along with the stipulations governing their identifying marks and labelling, were eliminated, as these requirements are now included in the ANSI Z26 Safety Standard—1996. Similarly, the provision stating that the expression “commercial motor car gasoline” be read as “gasoline,” as defined in the MVSR, has been removed, and the definition of “gasoline” has been repealed because it is now specified in the ANSI Z26 Safety Standard—1996. The provision allowing the substitution of toluene or xylene for benzene has also been eliminated, as the ANSI Z26 Safety Standard—1996 no longer requires the use of benzene, a well-known carcinogen, in Test 23. A final deletion consisted in removing subsection 205(15), which specified the permitted locations of glass-plastic glazing material that conformed to the requirements of item 14 of chapter 4 of the ANSI Z26 Safety Code, because the locations are now specified in the ANSI Z26 Safety Standard—1996.

In order to maintain harmony between the glazing material requirements of Canada and the U.S., for Tests 9 and 12, it continues to be permissible to clamp the test specimens listed in item 14 of section 4 of the ANSI Z26 Safety Standard—1996 in the same holding fixture that was specified in the previous Regulation. For Test 26, it continues to be required that specimens of the same item be clamped in the holding fixture.

In response to requests made by commenters, three provisions have been added to section 205 that did not appear in the proposal that was published in the *Canada Gazette*, Part I. The alternative fracture test has been reinstated, thereby allowing manufacturers to use either the test specified in the ANSI Z26 Safety Standard—1996, which is the same as that of the ANSI Z26 Safety Code, or the test previously specified in section 205, which is based on the 1983 procedure. The second addition is that of subsection 205(8), which allows the wooden frame specified in the ANSI Z26 Safety Code to be used for tests 6, 8 to 14, 26, and 29 as an alternative to the steel frame required by the ANSI Z26 Safety Standard—1996. Finally, because the revised Light Stability and Weathering tests contained in the ANSI Z26 Safety Standard—1996 differ considerably from those in the ANSI Z26 Safety Code, subsection 205(7) was added to give manufacturers the option of following either test procedure. Allowing this choice was necessary in order to ensure harmony with the requirements of the U.S., which has not yet adopted the ANSI Z26 Safety Standard—1996.

Effective Date

This amendment comes into effect on the date of its registration by the Clerk of the Privy Council.

Alternatives

Since the purpose of this amendment is to update the requirements governing glazing materials, there was no acceptable alternative.

Benefits and Costs

The incorporation by reference of the most recent revision of the industry safety standard governing glazing materials will improve the safety of Canadians by ensuring that they benefit from the latest advances in technology. Since the requirements of this amendment are in harmony with those of the U.S., it is not

En particulier, les définitions des articles de vitrage verre-plastique 15A, 15B, 16A et 16B, de même que les dispositions concernant leurs marques d'identification et leurs étiquettes, ont été supprimées puisque ces exigences figurent maintenant dans la norme de sécurité ANSI Z26—1996. De même, la disposition précisant que l'expression « *commercial motor car gasoline* » avait mention de « *essence* » tel que défini dans le RSVA a été supprimée, et la définition de « *gasoline* » a été abrogée puisqu'elle est maintenant précisée dans la norme de sécurité ANSI Z26—1996. La disposition permettant de substituer du toluène ou du xylène au benzène a également été éliminée, puisque la norme de sécurité ANSI Z26—1996 n'exige plus l'utilisation de benzène, un produit cancérigène bien connu, dans l'essai 23. Une dernière suppression est l'élimination du paragraphe 205(15), qui précisait les endroits permis pour l'installation de vitrage verre-plastique conforme aux exigences de l'article 14 du chapitre 4 du code de sécurité ANSI Z26, parce que ces endroits sont maintenant précisés dans la norme de sécurité ANSI Z26—1996.

Afin de maintenir l'harmonie entre les exigences du Canada en matière de vitrages et celles des États-Unis, pour les essais 9 et 12, il continue d'être permis de pincer les éprouvettes d'essai dont la liste apparaît dans l'article de vitrage 14 de l'article 4 de la norme de sécurité ANSI Z26—1996 dans le même support que celui qui était précisé dans la norme antérieure. Pour l'essai 26, il continue d'être exigé que les éprouvettes du même article soient pincées dans le support.

En réponse aux demandes formulées dans les commentaires, trois dispositions ont été ajoutées à l'article 205 qui n'apparaissent pas dans la proposition qui a été publiée dans la *Gazette du Canada* Partie I. L'essai de fracture de remplacement a été restauré, permettant ainsi aux fabricants d'utiliser soit l'essai précisé dans la norme de sécurité ANSI Z26—1996, qui est le même que celui prévu par le code de sécurité ANSI Z26, soit l'essai prévu antérieurement dans l'article 205, qui est fondé sur la procédure de 1983. Le deuxième ajout est celui du paragraphe 205(8), qui permet l'utilisation du support en bois précisé dans le code de sécurité ANSI Z26 pour les essais 6, 8 à 14, 26 et 29, en remplacement du cadre en acier exigé par la norme de sécurité ANSI Z26—1996. Finalement, comme les essais révisés de stabilité à la lumière et de vieillissement contenus dans la norme de sécurité ANSI Z26—1996 diffèrent grandement de ceux prévus dans le code de sécurité ANSI Z26, le paragraphe 205(7) a été ajouté pour permettre aux fabricants d'opter pour une ou l'autre procédure d'essai. Il était nécessaire de permettre ce choix pour assurer l'harmonie avec les exigences des États-Unis qui n'ont pas encore adopté la norme de sécurité ANSI Z26—1996.

Date d'entrée en vigueur

La présente modification entre en vigueur à la date de son enregistrement par le greffier du Conseil privé.

Solutions envisagées

Comme le but de la présente modification est de mettre à jour les exigences régissant les vitrages, il n'y avait pas d'autres solutions acceptables.

Avantages et coûts

L'incorporation par renvoi de la révision la plus récente de la norme de sécurité de l'industrie concernant les vitrages améliorera la sécurité des Canadiens en assurant qu'ils profitent des derniers progrès technologiques. Puisque que les exigences de la présente modification sont en harmonie avec celles des

expected that any costs will be incurred for the automotive industry, any level of government, or the public. This amendment is not expected to have any impact on the environment.

Consultation

The Department pre-published its proposal to amend section 205 in the *Canada Gazette*, Part I, on September 29, 2001, and a comment period of 30 days was provided. Comments were received from Guardian Industries Corp. (Guardian) and Mitsubishi Motors R&D of America, Inc. (Mitsubishi Motors).

Guardian suggested maintaining the alternative fracture test, which, as mentioned earlier, was not contained in the proposal. Reinstating this test will continue to allow the fracture test to be conducted following the impact test, which is in harmony with existing U.S. requirements. The Department added subsection 205(9) in response to this request.

The company also pointed out that the ANSI Z26 Safety Standard—1996 specifies the use of a steel holding fixture, whereas the ANSI Z26 Safety Code allowed a wooden fixture to be used. Guardian requested that the use of either type of holding fixture be permitted. The Department accepted this request and added subsection 205(8) in response.

Guardian considered that the changes made to the Light Stability and Weathering tests contained in the ANSI Z26 Safety Standard—1996 were so extensive that, if the revised tests were adopted alone, the U.S. and Canadian requirements would no longer be in harmony. Mitsubishi Motors did not consider the differences between the two procedures to be significant; however, in order to eliminate any possibility of incompatibility between requirements, subsection 205(7) was added, which permits the procedure specified in the ANSI Z26 Safety Code to continue to be used.

In its proposal, the Department requested technical information in support of allowing Regulation No. 43, “Uniform Provisions Concerning the Approval of Safety Glazing and Glazing Material,” which is published by the United Nations Economic Commission for Europe (ECE), to be used as an alternative to the ANSI Z26 Safety Standard—1996. In response, Mitsubishi Motors, which fully supported the adoption of the ANSI Z26 Safety Standard—1996, suggested that the Department extend its review of alternative standards to Japanese Industrial Standards R.3211 and R.3212. If evidence can be provided demonstrating that the requirements of Japanese Industrial Standards R.3211 and R.3212 would provide an equivalent level of safety, the Department will consider adopting them as an alternative.

With regard to incorporating ECE Regulation No. 43 by reference, no information supporting its equivalence was received. Nonetheless, the Department will continue to explore the possibility of adopting Regulation No. 43 as an alternative.

Compliance and Enforcement

Motor vehicle manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products comply with the requirements of the *Motor Vehicle Safety Regulations*. The Department of Transport monitors the self-certification programs of manufacturers and importers by reviewing their test documentation, inspecting vehicles, and testing vehicles obtained in the open market. When a defect is found, the manufacturer or importer must issue a notice

États-Unis, on ne prévoit pas de coûts pour l'industrie automobile, pour aucun palier de gouvernement ou pour le public. La présente modification ne devrait pas avoir de répercussions sur l'environnement.

Consultations

Le ministère avait publié un avis de sa proposition de modification de l'article 205 dans la *Gazette du Canada* Partie I le 29 septembre 2001 et les parties intéressées ont eu une période de 30 jours pour présenter leurs observations. Des réponses ont été reçues de Guardian Industries Corp. (Guardian) et de Mitsubishi Motors R&D of America (Mitsubishi Motors).

Guardian a suggéré de maintenir l'essai de fracture de remplacement qui, tel que mentionné plus haut, n'était pas inclus dans la proposition. Le fait de réinstaurer cet essai continuera à permettre d'effectuer l'essai de fracture après l'essai de collision, ce qui est en harmonie avec les exigences américaines existantes. Le ministère a ajouté le paragraphe 205(9) en réponse à cette demande.

La compagnie a aussi fait remarquer que la norme de sécurité ANSI Z26—1996 précise l'utilisation d'un support en acier, alors que le code de sécurité ANSI Z26 permettait l'utilisation d'un support en bois. Guardian a demandé que l'utilisation de l'un ou de l'autre soit permise. Le ministère a accepté cette demande et a ajouté le paragraphe 205(8) en réponse.

Guardian considérait que les changements apportés aux essais de stabilité à la lumière et de vieillissement contenus dans la norme de sécurité ANSI Z26—1996 étaient si importants que, si les essais révisés étaient adoptés seuls, les exigences américaines et canadiennes ne seraient plus en harmonie. Mitsubishi Motors ne trouvait pas que les différences entre les deux procédures étaient importantes; toutefois, pour éliminer la possibilité d'une incompatibilité entre les exigences, le paragraphe 205(7) a été ajouté, ce qui permet à la procédure précisée dans le code de sécurité ANSI Z26 de continuer à être utilisée.

Dans sa proposition, le ministère demandait des renseignements techniques à l'appui du recours au Règlement n° 43, « *Uniform Provisions Concerning the Approval of Safety Glazing and Glazing Material* », qui a été publié par la Commission économique pour l'Europe (CEE) des Nations Unies, en remplacement de la norme de sécurité ANSI Z26—1996. En réponse, Mitsubishi Motors, qui appuyait sans réserve l'adoption de la norme de sécurité ANSI Z26—1996, a suggéré que le Ministère étende son examen des normes de rechange aux normes de l'industrie japonaise R.3211 et R.3212. Si des preuves peuvent être avancées pour démontrer que les exigences des normes de l'industrie japonaise R.3211 et R.3212 peuvent offrir un même niveau de sécurité, le Ministère envisagera de les adopter comme solutions de rechange.

En ce qui a trait à l'incorporation du Règlement n° 43 par renvoi, aucun renseignement à l'appui de son équivalence n'a été fourni. Néanmoins, le Ministère continuera à étudier la possibilité d'adopter le Règlement n° 43 comme solution de rechange.

Respect et exécution

Les fabricants et les importateurs de véhicules automobiles sont responsables de la conformité de leurs produits aux exigences du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Le ministère des Transports surveille leurs programmes d'autocertification en examinant leurs documents d'essai, en inspectant et en mettant à l'essai des véhicules obtenus sur le marché commercial. Si un défaut est décelé, le fabricant ou l'importateur doit émettre

of defect to owners and to the Minister of Transport. If a vehicle does not comply with a safety standard, the manufacturer or importer is subject to prosecution and, if found guilty, may be fined as prescribed in the *Motor Vehicle Safety Act*.

Contact

Jay Rieger
Driver and Passenger Environment Regulatory Engineer
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Department of Transport
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: (613) 998-1962
FAX: (613) 990-2913
E-mail: RIEGERJ@tc.gc.ca

The ANSI Z26 Safety Standard—1996 may be ordered by contacting:

SAE World Headquarters
400 Commonwealth Drive
Warrendale, PA 15096-0001
U.S.A.
Customer Service: 1-877-606-7323
E-mail: custsvc@sae.org
Internet Address: <http://www.sae.org>

un avis de défaut à l'intention des propriétaires et du ministre des Transports. Lorsqu'un véhicule s'avère non conforme à une norme de sécurité, le fabricant ou l'importateur est passible de poursuites, et s'il est reconnu coupable, il peut être condamné à une amende prévue par la *Loi sur la sécurité automobile*.

Personnes-ressources

Jay Rieger, ingénieur
Élaboration des règlements sur l'environnement
du conducteur et des passagers
Direction générale de la sécurité routière
et de la réglementation automobile
Ministère des Transports
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 998-1962
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-2913
Courriel : RIEGERJ@tc.gc.ca

La norme de sécurité ANSI Z26—1996 peut être obtenue en communiquant avec :

SAE World Headquarters
400 Commonwealth Drive
Warrendale, PA 15096-0001
USA
Service à la clientèle : 1-877-606-7323
Courriel : custsvc@sae.org
Adresse Internet : <http://www.sae.org>

Registration
SOR/2002-188 9 May, 2002

AERONAUTICS ACT

Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations

P.C. 2002-790 9 May, 2002

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 4.3(2)^a and sections 4.7^b and 4.9^c of the *Aeronautics Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION SECURITY REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) The definition “screening” in section 1 of the *Canadian Aviation Security Regulations*¹ is replaced by the following:

“screening” means the checking, identification, observation, inspection or authorized search of persons and goods and other things in the possession or control of persons who are screened to prevent the carrying or transport, contrary to these Regulations, of weapons, explosive substances, incendiary devices or their components or other dangerous items that could be used to jeopardize the security of an aerodrome or aircraft. (*contrôle*)

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

“screening authority” means a person responsible for screening persons and goods and other things in the possession or control of persons who are screened under an order made under subsection 3(1).

2. Subsection 2(1) of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (d) and by adding the following after paragraph (e):

- (f) screening authorities; and
- (g) screening officers.

3. Subsection 3(1) of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (c) and by adding the following after paragraph (d):

- (e) screening authorities; and
- (f) screening officers.

4. (1) The heading immediately before section 5 of the Regulations is replaced by the following:

Enregistrement
DORS/2002-188 9 mai 2002

LOI SUR L’AÉRONAUTIQUE

Règlement modifiant le Règlement canadien sur la sûreté aérienne

C.P. 2002-790 9 mai 2002

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 4.3(2)^a et des articles 4.7^b et 4.9^c de la *Loi sur l’aéronautique*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement canadien sur la sûreté aérienne*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT CANADIEN SUR LA SÛRETÉ AÉRIENNE

MODIFICATIONS

1. (1) La définition de « contrôle », à l’article 1 du *Règlement canadien sur la sûreté aérienne*¹, est remplacée par ce qui suit :

« contrôle » La vérification, l’identification, l’observation, l’inspection ou la fouille des personnes et des biens et autres choses en la possession ou sous le contrôle des personnes qui font l’objet d’un contrôle en vue d’empêcher la possession ou le transport, en contravention du présent règlement, d’armes, de substances explosives ou d’engins incendiaires ou de leurs parties constituantes ou autres articles dangereux qui pourraient être utilisés pour compromettre la sécurité d’un aérodrome ou d’un aéronef. (*screening*)

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

« administration de contrôle » Personne responsable du contrôle des personnes et des biens et autres choses en leur possession ou sous leur contrôle en vertu d’un arrêté pris en vertu du paragraphe 3(1). (*screening authority*)

2. Le paragraphe 2(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa e), de ce qui suit :

- f) aux administrations de contrôle;
- g) aux agents de contrôle.

3. Le paragraphe 3(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa d), de ce qui suit :

- e) les administrations de contrôle;
- f) les agents de contrôle.

4. (1) L’intertitre précédant l’article 5 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

^a R.S., c. 33 (1st Supp.), s. 1
^b S.C. 1999, c. 31, ss. 5 and 6
^c S.C. 1992, c. 4, s. 7
¹ SOR/2000-111

^a L.R., ch. 33 (1^{er} suppl.), art. 1
^b L.C. 1999, ch. 31, art. 5 et 6
^c L.C. 1992, ch. 4, art. 7
¹ DORS/2000-111

*Screening of Persons, Goods and Things***(2) Sections 5 to 7 of the Regulations are replaced by the following:**

5. For the purposes of section 4.7 of the Act, an authorized search is a search carried out by a screening officer during the screening of persons and goods and other things in the possession or control of persons who are screened.

6. A screening authority must ensure that any person who acts or will act as a screening officer for it or on its behalf meets the minimum standards set out in the *Designation Standards for Screening Officers*, published by the Department of Transport and dated January 2000, as amended from time to time.

7. (1) A screening officer must not conduct an authorized search of persons or goods or other things in the possession or control of persons who are screened unless the screening officer meets the minimum standards set out in the *Designation Standards for Screening Officers*, published by the Department of Transport and dated January 2000, as amended from time to time.

(2) A screening authority must not permit a screening officer to conduct an authorized search for it or on its behalf unless the screening officer meets the minimum standards set out in the *Designation Standards for Screening Officers*, published by the Department of Transport and dated January 2000, as amended from time to time.

5. The portion of section 9 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

9. At the airports that are set out in the schedule and at all other aerodromes where there is a significant demand from at least 5 per cent of the travelling public for services in either official language within the meaning of the *Official Languages (Communications with and Services to the Public) Regulations*, a screening authority must

6. Sections 10 to 13 of the Regulations are replaced by the following:

10. A person who refuses to submit to an authorized search of their person or goods or other things in their possession or control when requested to do so by a screening officer must not enter a restricted area.

11. (1) A person who must be screened under an order made under subsection 3(1) must not circumvent a screening of their person or goods or other things in their possession or control or assist another person who must be screened in circumventing a screening of that person or goods or other things in that person's possession or control.

(2) A person who does not need to be screened under an order made under subsection 3(1) must not assist another person who must undergo a screening of their person or goods or other things in their possession or control in circumventing screening.

12. (1) Subject to subsections (2) and (3), a person must not submit to a screening of their person or their carry-on baggage or other things in their possession or control while carrying a weapon, an explosive substance or an incendiary device.

*Contrôle des personnes, des biens et des choses***(2) Les articles 5 à 7 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

5. Pour l'application de l'article 4.7 de la Loi, les fouilles sont celles qui sont effectuées par un agent de contrôle au cours du contrôle des personnes et des biens et autres choses en la possession ou sous le contrôle des personnes qui font l'objet d'un contrôle.

6. L'administration de contrôle doit veiller à ce que toute personne qui agit ou entend agir comme agent de contrôle pour elle ou pour son compte réponde aux normes minimales énoncées dans le document intitulé *Normes de désignation des agents de contrôle*, publié par le ministère des Transports en janvier 2000, avec ses modifications successives.

7. (1) Il est interdit à l'agent de contrôle d'effectuer une fouille de personnes et de biens et autres choses en la possession ou sous le contrôle des personnes qui font l'objet d'un contrôle à moins qu'il ne réponde aux normes minimales énoncées dans le document intitulé *Normes de désignation des agents de contrôle*, publié par le ministère des Transports en janvier 2000, avec ses modifications successives.

(2) Il est interdit à l'administration de contrôle de permettre à un agent de contrôle d'effectuer une fouille pour elle ou pour son compte à moins qu'il ne réponde aux normes minimales énoncées dans le document intitulé *Normes de désignation des agents de contrôle*, publié par le ministère des Transports en janvier 2000, avec ses modifications successives.

5. Le passage de l'article 9 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

9. Dans le cas des aéroports énumérés à l'annexe et des autres aéroports où il existe une demande importante d'au moins 5 pour cent du public voyageur pour des services offerts dans l'une ou l'autre des langues officielles au sens du *Règlement sur les langues officielles — communications avec le public et prestation des services*, l'administration de contrôle doit :

6. Les articles 10 à 13 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

10. Il est interdit à toute personne qui refuse d'obtempérer à la demande faite par l'agent de contrôle de se soumettre à une fouille et de soumettre à une fouille ses biens ou autres choses en sa possession ou sous son contrôle d'entrer dans une zone réglementée.

11. (1) Il est interdit à toute personne qui doit faire l'objet d'un contrôle en vertu d'un arrêté pris en vertu du paragraphe 3(1) de contourner un contrôle visant sa personne ou ses biens ou autres choses en sa possession ou sous son contrôle ou d'aider une autre personne qui doit faire l'objet d'un contrôle visant celle-ci ou ses biens ou autres choses en sa possession ou sous son contrôle à contourner un tel contrôle.

(2) Il est interdit à toute personne qui n'a pas à faire l'objet d'un contrôle en vertu d'un arrêté pris en vertu du paragraphe 3(1) d'aider une autre personne qui doit faire l'objet d'un contrôle visant celle-ci ou ses biens ou autres choses en sa possession ou sous son contrôle à contourner un tel contrôle.

12. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), il est interdit à toute personne de se soumettre à un contrôle et de soumettre à un contrôle ses bagages de cabine ou autres choses en sa possession ou sous son contrôle lorsqu'elle a en sa possession une arme, une substance explosive ou un engin incendiaire.

(2) A person referred to in section 25, 27 or 28 may submit to a screening of their person or their carry-on baggage or other things in their possession or control while carrying a weapon, firearm or ammunition.

(3) A person referred to in subsection 29(1) may submit to a screening of their person or other things in their possession or control while carrying an explosive substance or an incendiary device.

13. A person who is at an aerodrome or on board an aircraft must not falsely declare that

(a) they are carrying a weapon, an explosive substance, an incendiary device or other dangerous item that could be used to jeopardize the security of an aerodrome or aircraft or that such an item is contained in goods or other things in their possession or control that they have tendered or are tendering for screening or transportation; or

(b) another person who is at the aerodrome or on board an aircraft is carrying a weapon, an explosive substance, an incendiary device or other dangerous item that could be used to jeopardize the security of an aerodrome or aircraft or that such an item is contained in goods or other things in that person's possession or control and is being tendered or has been tendered for screening or transportation.

7. (1) Paragraph 26(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) subject to subsection (2), the screening authority, the crew members assigned to the flight or the aircraft and any other peace officer on board the aircraft.

(2) Section 26 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):

(1.1) The screening authority must inform all the screening officers with whom the peace officer will have contact that the peace officer is carrying or will have access to a firearm on board the aircraft.

8. (1) Subsection 31(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) If an escort officer who is not a peace officer escorts a person in custody, the air carrier must, immediately before the person boards the aircraft, cause an authorized search of the person in custody and their carry-on baggage to be conducted for weapons or other items that could be used to jeopardize flight safety.

(2) The portion of paragraph 31(3)(b) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

(b) ensure that an authorized search of the person and their carry-on baggage for weapons or other items that could be used to jeopardize flight safety is conducted before the escort officer and the person

9. Part 3 of the Regulations is amended by adding the following after the heading "AERODROME SECURITY":

(2) La personne visée aux articles 25, 27 ou 28 peut se soumettre à un contrôle ou soumettre à un contrôle ses bagages de cabine ou autres choses en sa possession ou sous son contrôle lorsqu'elle a en sa possession une arme, une arme à feu ou des munitions.

(3) La personne visée au paragraphe 29(1) peut se soumettre à un contrôle ou soumettre à un contrôle les choses en sa possession ou sous son contrôle lorsqu'elle a en sa possession une substance explosive ou un engin incendiaire.

13. Il est interdit à toute personne qui se trouve à un aérodrome ou à bord d'un aéronef de faire de fausses déclarations en prétendant, selon le cas :

a) qu'elle a en sa possession une arme, une substance explosive ou un engin incendiaire ou autres articles dangereux qui pourraient être utilisés pour compromettre la sécurité d'un aérodrome ou d'un aéronef ou qu'un tel objet se trouve dans les biens ou autres choses en sa possession ou sous son contrôle qu'elle a présentés ou est en voie de présenter pour le contrôle ou le transport;

b) qu'une autre personne qui se trouve à l'aérodrome ou est à bord d'un aéronef a en sa possession une arme, une substance explosive ou un engin incendiaire ou autres articles dangereux qui pourraient être utilisés pour compromettre la sécurité d'un aérodrome ou d'un aéronef ou qu'un tel objet se trouve dans les biens ou autres choses en sa possession ou sous son contrôle qu'elle a présentés ou est en voie de présenter pour le contrôle ou le transport.

7. (1) L'alinéa 26(1)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) sous réserve du paragraphe (2), l'administration de contrôle, les membres d'équipage affectés au vol ou à l'aéronef et tout autre agent de la paix à bord de l'aéronef.

(2) L'article 26 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

(1.1) L'administration de contrôle doit aviser tous les agents de contrôle avec lesquels l'agent de la paix entrera en contact que celui-ci a en sa possession une arme à feu à bord de l'aéronef ou qu'il y aura accès.

8. (1) Le paragraphe 31(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Lorsque l'agent d'escorte qui escorte une personne sous garde n'est pas un agent de la paix, le transporteur aérien doit, immédiatement avant que la personne monte à bord de l'aéronef, faire effectuer une fouille de la personne sous garde et de ses bagages de cabine pour vérifier qu'il n'y a pas d'armes ou autres objets qui pourraient être utilisés pour compromettre la sécurité du vol.

(2) Le passage de l'alinéa 31(3)(b) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

b) veiller à ce qu'une fouille de la personne et de ses bagages de cabine soit effectuée afin de s'assurer qu'il n'y a pas d'armes ou autres objets qui pourraient être utilisés pour compromettre la sécurité du vol, avant que la personne et lui :

9. La partie 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après le titre « SÛRETÉ DES AÉRODROMES », de ce qui suit :

Interpretation

34.1 For greater certainty, nothing in this Part

(a) limits access to a restricted area by a person who is authorized by the Minister to carry out an inspection under section 8.7 of the *Aeronautics Act* and who presents their official credentials, bearing their name and photograph; or

(b) requires a person who is authorized by the Minister to carry out an inspection under section 8.7 of the *Aeronautics Act* to have a restricted area pass or other authorization issued by an aerodrome operator in order to have access to a restricted area to carry out an inspection.

10. Paragraph 56(1)(c) of the Regulations is replaced by the following:

(c) inspecting the aircraft and causing an authorized search of the passengers and goods on board the aircraft to be conducted, unless the inspection and search are likely to jeopardize the safety of the passengers and crew members.

11. The portion of section 62 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

62. When a screening authority or any other person carrying on any activity at an aerodrome is made aware of a threat against the aerodrome, they must

12. (1) Paragraph 64(1)(f) of the Regulations is replaced by the following:

(f) an aviation security incident that involves a peace officer in any part of an aerodrome under the air carrier's control.

(2) Subsection 64(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) An air carrier must immediately notify the aerodrome operator when a weapon other than a firearm allowed under section 19, subsection 25(1) or 27(2) or section 28 is detected in any part of the aerodrome under its control.

13. The Regulations are amended by adding the following after section 65:

65.1 (1) A screening authority must immediately notify the appropriate air carrier, the aerodrome operator, the appropriate police service and the Minister when any of the following is detected at a restricted area access point where screening of persons and carry-on baggage and other things in the possession or control of persons who are screened is conducted:

(a) a weapon, other than a weapon allowed under subsection 25(1) or a firearm allowed under subsection 25(2) or section 27 or 28;

(b) an explosive substance, other than

(i) ammunition carried by a person allowed to carry or have access to a weapon or firearm under section 25, 27 or 28, or

(ii) an explosive substance allowed under subsection 29(1); or

(c) an incendiary device, other than an incendiary device allowed under subsection 29(1).

Interprétation

34.1 Il est entendu que la présente partie n'a pas pour effet :

a) de restreindre l'accès à une zone réglementée d'une personne autorisée par le ministre à effectuer une inspection en vertu de l'article 8.7 de la *Loi sur l'aéronautique* lorsqu'elle présente sa pièce d'identité officielle comportant son nom et sa photographie;

b) d'exiger d'une personne autorisée par le ministre à effectuer une inspection en vertu de l'article 8.7 de la *Loi sur l'aéronautique* qu'elle ait un laissez-passer de zone réglementée ou une autre autorisation remis par l'exploitant d'un aérodrome pour avoir accès à une zone réglementée afin d'effectuer une inspection.

10. L'alinéa 56(1)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) inspecter l'aéronef et faire effectuer la fouille des passagers et des biens à bord de l'aéronef, à moins que l'inspection et la fouille ne risquent de compromettre la sécurité des passagers et des membres d'équipage.

11. Le passage de l'article 62 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

62. Lorsqu'une administration de contrôle ou toute autre personne qui exerce une activité à un aérodrome sont avisées d'une menace mettant en cause l'aérodrome, celles-ci doivent :

12. (1) L'alinéa 64(1)f) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

f) un incident visant la sûreté aérienne qui comporte la participation d'un agent de la paix dans une partie d'un aérodrome dont il est responsable.

(2) Le paragraphe 64(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Le transporteur aérien doit aviser immédiatement l'exploitant de l'aérodrome lorsqu'une arme, sauf une arme à feu permise en vertu de l'article 19, des paragraphes 25(1) ou 27(2) ou de l'article 28, est détectée dans une partie de l'aérodrome dont il est responsable.

13. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 65, de ce qui suit :

65.1 (1) L'administration de contrôle doit aviser immédiatement le transporteur aérien compétent, l'exploitant de l'aérodrome, le corps policier compétent et le ministre lorsque l'un des objets suivants est détecté à un point d'accès d'une zone réglementée où s'effectue le contrôle des personnes et de leurs bagages de cabine et autres choses en la possession ou sous le contrôle des personnes qui font l'objet d'un contrôle :

a) une arme, sauf une arme permise en vertu du paragraphe 25(1) ou une arme à feu permise en vertu du paragraphe 25(2) ou des articles 27 ou 28;

b) une substance explosive, sauf :

(i) des munitions par une personne autorisée à avoir en sa possession une arme ou une arme à feu en vertu des articles 25, 27 ou 28 ou à y avoir accès,

(ii) une substance explosive permise en vertu du paragraphe 29(1);

c) un engin incendiaire, sauf un engin permis en vertu du paragraphe 29(1).

(2) A screening authority must immediately notify the appropriate air carrier, the aerodrome operator, the appropriate police service and the Minister when any of the following is detected in checked baggage:

- (a) a loaded firearm;
- (b) an explosive substance, other than ammunition; or
- (c) an incendiary device.

(3) A screening authority must immediately notify the appropriate air carrier, the aerodrome operator and the Minister of any other aviation security incident that involves a peace officer at a restricted area access point or in any other part of an aerodrome where it conducts screening.

14. The Regulations are amended by adding the following after section 67:

67.1 A screening authority must provide to the Minister, on reasonable notice given by the Minister, written or electronic records or other information relevant to the security of its screening operations, including

- (a) information concerning the method of implementing the security measures that apply to it under subsection 3(1); and
- (b) a description of the nature of the screening operations related to a particular flight or at a particular aerodrome.

COMING INTO FORCE

15. 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.)

Part I — Canadian Aviation Security Regulations — Amendments

Description

The *Aeronautics Act* sets out the legislative framework for aeronautics in Canada, and vests in the Minister of Transport the responsibility for the regulation and supervision of civil aviation. Section 4.7 of the Act deals with the security of aeronautics and authorizes the Governor in Council to make regulations respecting aviation security.

The *Canadian Aviation Security Regulations* (CASRs) regulate the security of commercial air services and the Canadian aerodromes serving air carriers operating commercial air services. The primary purpose of the CASRs is twofold; namely the CASRs set out the terms for preventing unlawful interference with civil aviation and ensure Transport Canada's response capabilities to unlawful interference, should such interference occur. The ultimate aim of the CASRs is the protection of passengers, aircrew, aircraft, airports and other aviation facilities.

Under the CASRs and the Ministerial Orders and Security Measures made under the CASRs, the responsibility for screening (including searching) passengers, carry-on baggage and checked baggage at airports has belonged to the air carriers, who perform these functions either directly or indirectly, through a security

(2) L'administration de contrôle doit aviser immédiatement le transporteur aérien compétent, l'exploitant de l'aérodrome, le corps policier compétent et le ministre lorsque l'un des objets suivants est détecté dans les bagages enregistrés :

- a) une arme à feu chargée;
- b) une substance explosive, sauf les munitions;
- c) un engin incendiaire.

(3) L'administration de contrôle doit aviser immédiatement le transporteur aérien compétent, l'exploitant de l'aérodrome et le ministre de tout autre incident visant la sûreté aérienne qui comporte la participation d'un agent de la paix à un point d'accès d'une zone réglementée ou dans toute autre partie d'un aérodrome où s'effectue le contrôle.

14. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 67, de ce qui suit :

67.1 L'administration de contrôle doit fournir au ministre, sur préavis raisonnable émanant de celui-ci, des registres écrits ou électroniques ou autres renseignements relatifs à la sûreté de ses opérations de contrôle, notamment :

- a) des renseignements sur le mode de mise en oeuvre des mesures de sûreté qui lui sont applicables en application du paragraphe 3(1);
- b) une description de la nature de toute opération de contrôle liée à un vol ou à un aérodrome particuliers.

ENTRÉE EN VIGUEUR

15. 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 des règlements.)

Partie I — Règlement canadien sur la sûreté aérienne — Modifications

Description

La *Loi sur l'aéronautique* prévoit le cadre législatif de l'aéronautique au Canada et confère au ministre des Transports la responsabilité à l'égard de la réglementation et de la supervision de l'aviation civile. L'article 4.7 de la Loi porte sur la sûreté aérienne et autorise le gouverneur en conseil à prendre des règlements concernant la sûreté aérienne.

Le *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* (RCSA) réglemente la sûreté des services aériens commerciaux et des aérodromes canadiens servant les transporteurs aériens qui exploitent ce genre de service. Le RCSA a un double objet principal, soit prévoir les conditions visant à prévenir les atteintes illicites dirigées contre l'aviation civile et assurer les capacités d'intervention de Transports Canada dans un cas d'atteinte illicite, le cas échéant. Le but final du RCSA est la protection des passagers, des membres d'équipage, des aéronefs, des aéroports et d'autres installations aéronautiques.

Aux termes du RCSA ainsi que des arrêtés du ministre et des Mesures de sûreté pris en vertu du RCSA, la responsabilité à l'égard du contrôle (y compris la fouille) des passagers, des bagages de cabine et des bagages enregistrés aux aéroports relevait des transporteurs aériens, qui s'acquittaient de ces fonctions, soit

guard company. There are frequent references in the CASRs to the screening responsibilities of the air carriers.

The *Canadian Air Transport Security Authority Act* (contained in Bill C-49) came into force on April 1, 2002. The Act establishes the Canadian Air Transport Security Authority and provides, in section 6, that its mandate is

“... to take actions, either directly or through a screening contractor, for the effective and efficient screening of persons who access aircraft or restricted areas through screening points, the property in their possession or control and the belongings or baggage that they give to an air carrier for transport ...”

The effect of the *Canadian Air Transport Security Authority Act* is to lay the groundwork for the transfer of the responsibility for screening passengers, carry-on baggage and checked baggage at Canadian aerodromes from air carriers to the Authority.

The amendments being made to the CASRs are in response to the establishment of the Authority and its future security screening responsibilities at Canadian aerodromes. The Authority and the agencies and organizations that, under the *Canadian Air Transport Security Authority Act*, may conduct screening at Canadian aerodromes are made subject to the regulatory requirements of the CASRs, in the same manner that air carriers were subject to the CASRs. Most importantly, the amendments to the CASRs authorize the Minister to, by order, prescribe the security measures that the Authority and others must implement at Canadian aerodromes.

Definition of “screening authority”

The assumption of security screening responsibilities at Canadian aerodromes by the Authority is expected to take place on a site by site basis. At those aerodromes where the Authority has not yet assumed these responsibilities, screening will continue to be the responsibility of the air carriers.

At aerodromes where the Authority is made responsible for screening, the *Canadian Air Transport Security Authority Act* provides that the screening may be conducted directly by the Authority, by an authorized aerodrome operator, or by a screening contractor.

The definition of “screening authority” in the amendments provides that the screening authority is the person responsible for screening persons, goods and other things in accordance with an order made under subsection 3(1). It is the Department’s intention to make a new Security Screening Order under subsection 3(1), as amended. The Order will specify precisely who the screening authority is at each Canadian aerodrome where screening is conducted and what security measures they must implement.

The majority of amendments being made to the CASRs relate to the new definition for “screening authority” and the fact that screening checkpoints will be staffed by screening officers who conduct searches on behalf of the screening authority.

directement soit indirectement, par l’entremise d’un fournisseur de services de contrôle. Le RCSA mentionne souvent les responsabilités des transporteurs aériens en matière de contrôle.

La *Loi sur l’Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* (contenue dans le projet de loi C-49) est entrée en vigueur le 1^{er} avril 2002. La Loi crée l’Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et prévoit sa mission, à l’article 6, comme suit :

« prendre, soit directement, soit par l’entremise d’un fournisseur de services de contrôle, des mesures en vue de fournir un contrôle efficace des personnes — ainsi que des biens en leur possession ou sous leur contrôle, ou des effets personnels ou des bagages qu’elles confient à une compagnie aérienne en vue de leur transport — qui ont accès, par des points de contrôle, à un aéronef ou à une zone réglementée... »

La *Loi sur l’Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* a pour effet d’établir le travail de base pour le transfert, des transporteurs aériens à l’Administration, de la responsabilité à l’égard du contrôle des passagers, des bagages de cabine et des bagages enregistrés aux aérodromes canadiens.

Les modifications sont apportées au RCSA par suite de la création de l’Administration et de l’attribution de ses futures responsabilités en matière de contrôle de sûreté aux aérodromes canadiens. L’Administration et les organismes et organisations qui, aux termes de la *Loi sur l’Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*, peuvent effectuer le contrôle aux aérodromes canadiens, seront assujettis aux exigences du RCSA de la même manière que les transporteurs aériens sont assujettis au RCSA. Fait le plus important, les modifications au RCSA autorisent le ministre à prendre, par arrêté, les mesures de sûreté que l’Administration et d’autres parties doivent mettre en oeuvre aux aérodromes canadiens.

Définition « d’administration de contrôle »

La prise en charge, par l’Administration, des responsabilités en matière de contrôle de sûreté aux aérodromes canadiens, devrait se faire à ces derniers au cas par cas. Aux aérodromes où l’Administration n’a pas encore assumé ces responsabilités, les transporteurs aériens devront continuer à effectuer le contrôle.

Aux aérodromes où l’Administration est responsable du contrôle, la *Loi sur l’Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* prévoit que le contrôle peut être effectué directement par l’Administration ou un exploitant d’aérodrome autorisé ou par un fournisseur de services de contrôle.

Selon la définition « d’administration de contrôle » qui fait partie des modifications, l’administration de contrôle est la personne responsable du contrôle des personnes et des biens et d’autres choses conformément à un arrêté pris aux termes du paragraphe 3(1). Le ministère des Transports a l’intention de prendre un nouvel arrêté sur le contrôle de sûreté en vertu du paragraphe 3(1) modifié. L’arrêté précisera qui est l’administration de contrôle aux divers aérodromes canadiens où est effectué un contrôle et quelles mesures de sûreté elle doit mettre en oeuvre.

La majorité des modifications apportées au RCSA se rapportent à la nouvelle définition « d’administration de contrôle » et au fait que les points de contrôle seront dotés d’agents de contrôle qui effectueront des fouilles au nom de l’administration de contrôle.

Authority of persons conducting inspections to enter restricted areas

Part III of the CASRs deals with the control of access to restricted areas of aerodromes. Access is generally limited, under section 39, to persons who hold restricted area passes and to other persons authorized to enter the area by the aerodrome operator.

Under paragraph 8.7(1)(a) of the *Aeronautics Act*, the Minister (and the Minister's delegated officials) are authorized to enter any aerodrome for the purpose of making inspections related to the enforcement of the Act. The CASRs are being amended to include a new section 34.1 to clarify that persons authorized by the Minister to conduct inspections under the Act have the authority to enter restricted areas at aerodromes on the basis of their credentials, and that they do not need a restricted area pass or other document issued by the aerodrome operator to enter restricted areas, while engaged in the performance of their duties.

The authority of inspectors to enter restricted areas on the basis of their credentials is currently addressed in security measures issued under the regulations. Section 34.1 confirms this authority in the regulations.

Reporting of Security Incidents

Sections 64 and 65 of the CASRs establish reporting requirements for air carriers and aerodrome operators in relation to security incidents. The amendments include a new section 65.1 that establishes the reporting requirements for screening authorities, consistent with the functions of screening authorities under the CASRs. These reporting requirements are complementary to those for air carriers and aerodrome operators.

Security Information

The amendments also include a new section 67.1 to establish what security information must be provided by screening authorities to the Minister, on reasonable notice by the Minister. This section is generally consistent with the information requirements currently imposed on air carriers, persons who provide services to air carriers, and aerodrome operators, under sections 66 to 68 of the CASRs.

Alternatives

There are no alternatives. The establishment of the Canadian Air Transport Security Authority under the *Canadian Air Transport Security Authority Act* requires that these regulatory amendments be made.

Benefits and Costs

The transfer of security screening responsibilities from the air carriers to the Canadian Air Transport Security Authority will provide for a consistent and integrated air transport security system across Canada.

The assumption of security screening responsibilities by the Authority will result in substantial cost savings for air carriers. Annual costs to air carriers for conducting pre-board screening prior to September 11, 2001 were approximately \$72M.

Pouvoir d'entrer dans les zones réglementées conféré aux personnes effectuant des inspections

La partie III du RCSA concerne le contrôle de l'accès aux zones réglementées des aérodromes. L'accès est généralement réservé, en vertu de l'article 39, aux personnes qui détiennent un laissez-passer de zones réglementées et à d'autres personnes autorisées à entrer dans ces zones par l'exploitant de l'aérodrome.

Aux termes de l'alinéa 8.7(1)a) de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre (et tout représentant délégué du ministre) est autorisé à entrer dans des zones réglementées d'aérodrome dans le but d'y effectuer des inspections liées à l'application de la Loi. Le RCSA est actuellement modifié pour y inclure l'article 34.1 visant à préciser que les personnes autorisées par le ministre à effectuer des inspections aux termes de la Loi ont le pouvoir d'entrer dans de telles zones sur présentation de leur carte d'identité officielle, et qu'elles n'ont pas à détenir de laissez-passer de zones réglementées ou d'autres documents remis par l'exploitant d'aérodrome pour entrer dans des zones réglementées dans l'exercice de leurs fonctions.

Le pouvoir des inspecteurs d'entrer dans des zones réglementées sur présentation de leur carte d'identité officielle est actuellement prévu dans les mesures de sûreté établies aux termes du règlement. L'article 34.1 permet d'inclure ce pouvoir dans le règlement même.

Rapports d'incidents relatifs à la sûreté

Les articles 64 et 65 du RCSA prévoient des exigences en matière de rapports pour les transporteurs aériens et les exploitants d'aérodromes concernant les incidents relatifs à la sûreté. Les modifications comprennent un nouvel article 65.1 qui énonce les exigences en matière de rapports pour les administrations de contrôle, conformément aux fonctions de ces dernières en vertu du RCSA. Ces exigences s'ajouteront à celles qui sont exposées pour les transporteurs aériens et les exploitants d'aérodrome.

Renseignements sur la sûreté

Les modifications comprennent également un nouvel article 67.1 qui établit quels renseignements sur la sûreté doivent être fournis au ministre, par les autorités de contrôle, sur préavis raisonnable du ministre. Cet article est en général conforme aux exigences en matière d'information s'appliquant actuellement aux transporteurs aériens, aux personnes qui fournissent des services à ces derniers et aux exploitants d'aérodrome en vertu des articles 66 à 68 du RCSA.

Solutions envisagées

Il n'y a aucune autre solution envisagée. La création de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, en vertu de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*, oblige à prendre les présentes modifications réglementaires.

Avantages et coûts

Le transfert des responsabilités à l'égard du contrôle de sûreté des transporteurs aériens à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien permettra d'avoir un système de sûreté du transport aérien uniforme et intégré à travers le Canada.

La prise en charge, par l'Administration, des responsabilités en matière de contrôle de sûreté permettra aux transporteurs aériens de réaliser des économies considérables. Les transporteurs aériens dépensaient annuellement à peu près 72 millions \$ pour effectuer

Annualized costs since September 11, 2001 are approximately \$100 M. These costs are now being borne by the Authority.

The Air Travellers Security Charge will fund the undertaking of screening responsibilities by the Authority. All proceeds from the Charge will be used to fund the enhanced air transport security system.

The amendments being made to the CASRs are consequential to the establishment of the Canadian Air Transport Security Authority and the new definition in the regulations for "screening authority". There are no significant cost implications of the amendments that are not related to the establishment of the Authority. The clear and stated authority for persons conducting inspections under the Act to enter aerodrome restricted areas on the basis of their credentials will benefit these inspectors to the extent that it facilitates the performance of their duties.

Consultation

Consultations on a draft of the amendments to the CASRs were conducted with stakeholders in March 2002. These consultations included air carriers, aerodrome operators, industry associations, unions, security screening companies, provincial governments and other federal departments and agencies.

A number of comments were received on the proposed amendments. Several of these related to the new section 34.1 that provides authority for persons conducting inspections under the Act to enter aerodrome restricted areas on the basis of the credentials issued to them. The consultation version of the new section 34.1 had referred to Department of Transport inspectors having the authority to enter restricted areas on the basis of their credentials. The final version of the section refers to any person authorized by the Minister to conduct inspections under the Act. This change was made because subsection 4.3(1) of the Act permits the Minister to delegate the Minister's powers under the Act to members of the Royal Canadian Mounted Police or to any other person, and is not limited to Department of Transport personnel.

Comments were received on section 34.1 from aerodrome operators, the Canadian Union of Public Employees and the Air Line Pilots Association. Some aerodrome operators were concerned that the authority for inspectors to enter restricted areas on the basis of their credentials created an undesirable second pass system that duplicated the restricted area pass system already in place at the major aerodromes. Transport Canada does not agree with these assertions and believes that persons conducting inspections under the *Aeronautics Act* need the clear and direct authority to enter restricted areas on the basis of the official credentials issued to them under the Act, without the need for additional documentation issued to them by aerodrome operators.

The concerns of the Canadian Union of Public Employees and Air Line Pilots Association did not relate so much to the authority of inspectors under section 34.1 to enter restricted areas, but to

le contrôle préembarquement avant le 11 septembre 2001. Les coûts amortis sur une base annuelle depuis cette date s'élèvent environ à 100 millions \$. Ces coûts seront maintenant assumés par l'Administration.

Le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien servira à financer ces responsabilités assumées par l'Administration. Toutes les sommes reçues de ce droit serviront à financer le système accru de sûreté du transport aérien.

Les modifications apportées au RCSA découlent de la création de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et de la nouvelle définition « d'autorité de contrôle » prévue dans le règlement. Les modifications qui ne se rapportent pas à la création de l'Administration n'ont pas de grandes répercussions sur les coûts. Le pouvoir bien précisé, pour les personnes qui effectuent des inspections aux termes de la Loi, d'entrer dans des zones réglementées d'aérodrome sur présentation de leur carte d'identité sera avantageux pour les inspecteurs dans la mesure où il facilitera l'exercice de leurs fonctions.

Consultations

Des consultations sur le projet de modifications au RCSA ont eu lieu avec les intervenants en mars 2002. Les transporteurs aériens, les exploitants d'aérodrome, les associations de l'industrie, les syndicats, les fournisseurs de services de contrôle, les gouvernements provinciaux et d'autres ministères et organismes fédéraux ont été consultés.

Un certain nombre de commentaires ont été reçus à l'égard des modifications proposées. Un certain nombre de ceux-ci portaient sur le nouvel article 34.1 qui prévoit le pouvoir, pour les personnes qui effectuent des inspections aux termes de la Loi, d'entrer dans des zones réglementées d'aérodrome sur présentation de la carte d'identité officielle qui leur a été délivrée. Selon la version du nouvel article 34.1 soumise à l'étude des participants aux consultations, les inspecteurs du ministère des Transports avaient le pouvoir d'entrer dans les zones réglementées sur présentation de leur carte d'identité officielle. Selon la version finale de l'article, toute personne autorisée par le Ministre à effectuer des inspections aux termes de la Loi détient ce pouvoir. Ce changement a été apporté parce que le paragraphe 4.3(1) de la Loi permet au Ministre de déléguer ses pouvoirs aux termes de la Loi aux membres de la Gendarmerie royale du Canada ou à toute autre personne ne faisant pas nécessairement partie des effectifs du ministère des Transports.

Des commentaires sur l'article 34.1 ont été reçus d'exploitants d'aérodrome, du Syndicat canadien de la fonction publique et de l'Airline Pilots Association. Certains exploitants d'aérodrome se préoccupaient de ce que le pouvoir accordé aux inspecteurs pour entrer dans les zones réglementées sur présentation de leur carte d'identité officielle créait un deuxième système peu souhaitable de laissez-passer faisant double emploi avec le système de laissez-passer de zones réglementées existant déjà aux principaux aérodromes. Transports Canada n'est pas d'accord avec ces affirmations et est d'avis que les personnes qui effectuent des inspections aux termes de la *Loi sur l'aéronautique* ont besoin de détenir clairement et directement le pouvoir d'entrer dans des zones réglementées sur présentation de la carte d'identité officielle qui leur est délivrée aux termes de la Loi, sans avoir à obtenir d'autres documents des exploitants d'aérodrome.

Les préoccupations du Syndicat canadien de la fonction publique et de l'Airline Pilots Association ne se rapportaient pas autant au pouvoir des inspecteurs d'entrer dans des zones réglementées

the need to have processes in place to ensure that an inspector's identity and credentials were verified as legitimate and that the integrity of the inspector credentials system was ensured. These issues are largely administrative in nature. Transport Canada has procedures in place to ensure the integrity of its credentials system. The need to include additional provisions in the regulations concerning the verification of the identity of the inspector will be reviewed when the Regulations are next amended.

Comments were received from stakeholders on other provisions of the proposed amendments to the Regulations and revisions were made to the amendments as a result. Section 9 of the Regulations that addresses the provision of screening services in both official languages was revised to apply to all screening authorities and not only to air carriers. The application of section 9 to the Canadian Air Transport Security Authority as a "screening authority" is in addition to the official languages responsibilities of the Authority as a "federal institution" under the *Official Languages Act*. Section 26 of the regulations was revised to require both the screening authority and individual screening officers to be advised that a peace officer with whom they will be in contact will be in possession of a firearm. The amendment to paragraph 56(1)(c) of the regulations was revised so that it refers to an "authorized search", meaning the search has to be conducted in accordance with the Regulations. The cross-references included in new section 65.1 and in section 12 were reviewed and updated. In response to comments made by the RCMP, section 65.1 was also revised to require notification of the appropriate police service whenever a screening authority discovers a weapon, explosive substance or incendiary device, the possession or transportation of which is not authorized under the Regulations.

Other minor revisions were made to the consultation version of the amendments to ensure the internal consistency of the regulations.

Compliance and Enforcement

The CASRs are enforced through the assessment of monetary penalties imposed under sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act*, or through prosecution before the courts. See Part II of this Regulatory Impact Analysis Statement.

Part II — Designated Provisions Regulations — Amendments

Description

The *Designated Provisions Regulations* (DPRs) list certain regulations and orders made pursuant to the *Aeronautics Act* that may be enforced by means of an administrative monetary penalty assessed by the Minister of Transport. These Regulations and Orders include the *Canadian Aviation Security Regulations* (CASRs) and ministerial orders respecting security measures, made under subsection 3(1) of the CASRs. Transport Canada's policy on the enforcement of aviation security regulations and orders is based on voluntary compliance; however, administrative action in the form of a monetary penalty may be taken in respect of designated provisions when voluntary compliance cannot be achieved, or in the case of flagrant violations. The monetary penalty for the contravention of a designated provision is fixed at

en vertu de l'article 34.1, mais plutôt au besoin d'établir des processus pour veiller à ce qu'on ait jugé légitimes l'identité et la carte d'un inspecteur et qu'on ait assuré l'intégrité du système de délivrance de cartes d'identité aux inspecteurs. Ces questions sont en grande partie de nature administrative. Transports Canada a les procédés nécessaires pour assurer l'intégrité de son système de délivrance de cartes d'identité. La nécessité d'inclure des dispositions supplémentaires au règlement au sujet de la vérification de l'identité d'un inspecteur et de la légitimité de sa carte d'identité fera l'objet d'un examen quand le règlement sera de nouveau modifié.

Des commentaires ont été reçus d'intervenants à propos d'autres dispositions des modifications proposées, et des correctifs ont été apportés en conséquence. L'article 9 du règlement, qui concerne la prestation des services de contrôle dans les deux langues officielles, a été rectifié pour qu'il s'applique à toutes les administrations de contrôle et non seulement aux transporteurs aériens. L'application de l'article 9 à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien comme « administration de contrôle » est en plus des responsabilités en matière de langues officielles de l'administration à titre d'institution fédérale en vertu de la *Loi sur les langues officielles*. L'article 26 du règlement a été rectifié afin d'indiquer qu'autant l'administration de contrôle que chacun des agents de contrôle doivent être avisés du fait qu'un agent de la paix qui doit se présenter à eux aura en sa possession une arme à feu. La modification à l'alinéa 56(1)c) du règlement a été rectifiée afin d'utiliser l'expression « *authorized search* », au sens que la fouille doit être effectuée conformément au règlement. Les renvois indiqués dans le nouvel article 65.1 et à l'article 12 ont été examinés et mis à jour, le cas échéant. En ce qui concerne les commentaires reçus de la Gendarmerie royale du Canada, l'article 65.1 a été également révisé afin d'indiquer que le corps policier compétent sera avisé par l'administration de contrôle lorsqu'elle découvre une arme, une substance explosive ou un engin incendiaire dont la possession ou le transport est interdit en vertu du règlement.

D'autres modifications accessoires ont été apportées à la version qui a fait l'objet de consultations pour assurer l'uniformité dans le règlement.

Respect et exécution

Le RCSA est mis en application au moyen d'une sanction pécuniaire imposée aux termes des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique* ou de poursuites judiciaires. Voir la partie II du présent Résumé de l'étude d'impact de la réglementation.

Partie II — Règlement sur les textes désignés — Modifications

Description

Le *Règlement sur les textes désignés* (RTD) énumère certains règlements et arrêtés pris aux termes de la *Loi sur l'aéronautique* et qui peuvent être mis en application au moyen d'une sanction pécuniaire imposée par le ministre des Transports. Ces règlements et arrêtés comprennent le *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* (RCSA) et les arrêtés du Ministre sur les mesures de sûreté pris en vertu du paragraphe 3(1) du RCSA. La politique de Transports Canada sur l'application de règlements et d'arrêtés sur la sûreté aérienne est fondée sur la conformité; cependant, des mesures administratives sous la forme de sanctions pécuniaires peuvent être prises à l'égard des textes désignés lorsqu'il est impossible d'obtenir la conformité ou qu'il y a infraction flagrante. Le montant maximal de la sanction pécuniaire pour contravention

an amount not to exceed \$5,000 in the case of an individual and \$25,000 in the case of a corporation.

The amendments to the DPRs being made reflect the establishment of two new offence-creating provisions in the CASRs: sections 65.1 and 67.1.

The amendments to the DPRs designate the new sections 65.1 and 67.1 of the CASRs as being subject to the assessment of a monetary penalty, and establish penalty ceilings for these offences that may be committed by screening authorities. The penalty ceilings proposed are consistent with the ceilings currently set out in the DPRs for similar type offences that may be committed by air carriers and aerodrome operators.

Alternatives

No alternatives were considered, as the breach of a non-designated regulation would result in enforcement through the already over-burdened court system. The administrative monetary penalty scheme is an effective method of enforcing regulations, and the review mechanism (Civil Aviation Tribunal) permits individuals and corporations to challenge penalties and to acknowledge compliance failure without the necessity of a court appearance.

Benefits and Costs

Designating legislative provisions for enforcement by way of the administrative monetary penalty scheme benefits both government and industry by avoiding costs associated with the courts. The cost to individuals, industry and government associated with enforcement of these requirements is assessed as lower than enforcement through the court system and the outcome more expedient.

Consultation

Consultations on a draft of the amendments to the DPRs were conducted with stakeholders in March 2002. These consultations included air carriers, aerodrome operators, industry associations, unions, security screening companies, provincial governments and other federal departments and agencies.

No comments were received on the proposals to amend the DPRs.

Compliance and Enforcement

These amendments establish the enforcement process for violations of sections 65.1 and 67.1 of the CASRs.

Contact

Jim Marriott
Director
Security Policy and Legislation
Transport Canada
Telephone: (613) 990-5520

à un texte désigné a été fixé à 5 000 \$ dans le cas d'une personne physique et à 25 000 \$ dans le cas d'une personne morale.

Les modifications apportées au RTD rendent compte de l'ajout de deux dispositions relatives aux infractions dans le RCSA : articles 65.1 et 67.1.

Les modifications au RTD désignent les nouveaux articles 65.1 et 67.1 du RCSA comme faisant l'objet de l'imposition d'une sanction pécuniaire et fixent les plafonds de cette dernière pour les infractions qui peuvent être commises par les administrations de contrôle. Les plafonds proposés sont conformes à ceux qui sont déjà prévus dans le RTD pour des infractions du même genre qui peuvent être commises par les transporteurs aériens et les exploitants d'aérodrome.

Solutions envisagées

Il n'y a aucune solution envisagée, puisqu'une infraction à un règlement non désigné entraînerait des mesures de mise en application faisant appel aux tribunaux judiciaires qui sont déjà assez chargés. L'imposition d'une sanction pécuniaire est une méthode efficace pour mettre en application des règlements, et le mécanisme d'examen (Tribunal de l'aviation civile) permet aux personnes physiques et morales de remettre en question les sanctions et de reconnaître qu'il n'y a pas eu conformité sans avoir à comparaître devant un tribunal.

Avantages et coûts

La désignation de dispositions législatives à mettre en application par imposition d'une sanction pécuniaire est avantageuse pour le gouvernement et l'industrie, puisqu'elle leur permet d'éviter les coûts liés aux tribunaux. Le coût pour les personnes physiques, l'industrie et le gouvernement de l'application de ces exigences est jugé inférieur à celui des mesures d'application par l'entremise des tribunaux judiciaires, et le résultat est obtenu plus rapidement.

Consultations

Des consultations sur le projet de modifications au RTD ont eu lieu avec des intervenants en mars 2002. Elles ont fait participer les transporteurs aériens, les exploitants d'aérodrome, les associations de l'industrie, les syndicats, les fournisseurs de services de contrôle, les gouvernements provinciaux et d'autres ministères et organismes fédéraux.

Aucun commentaire n'a été reçu à l'égard des propositions de modification au RTD.

Respect et exécution

Ces modifications prévoient le processus de mise en application pour les infractions aux articles 65.1 et 67.1 du RCSA.

Personne-ressource

Jim Marriott
Directeur
Programmes de politique et législation en matière de sûreté
Transports Canada
Téléphone : (613) 990-5520

Registration
SOR/2002-189 9 May, 2002

Enregistrement
DORS/2002-189 9 mai 2002

AERONAUTICS ACT

LOI SUR L'ÂÉRONAUTIQUE

Regulations Amending the Designated Provisions Regulations

Règlement modifiant le Règlement sur les textes désignés

P.C. 2002-791 9 May, 2002

C.P. 2002-791 9 mai 2002

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 7.6(1)^a of the *Aeronautics Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Designated Provisions Regulations*.

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 7.6(1)^a de la *Loi sur l'aéronautique*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les textes désignés*, ci-après.

REGULATIONS AMENDING THE DESIGNATED PROVISIONS REGULATIONS

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES TEXTES DÉSIGNÉS

AMENDMENTS

MODIFICATIONS

1. Schedule 2 to the *Designated Provisions Regulations*¹ is amended by adding the following after item 85:

1. L'annexe 2 du *Règlement sur les textes désignés*¹ est modifiée par adjonction, après l'article 85, de ce qui suit :

Column 1		Column 2	Column 3
		Maximum Amount Payable	Maximum Amount Payable
Item	Designated Provision	Individual (\$)	Corporation (\$)
85.1	Paragraph 65.1(1)(a)	3,000	10,000
85.2	Paragraph 65.1(1)(b)	3,000	10,000
85.3	Paragraph 65.1(1)(c)	3,000	10,000
85.4	Paragraph 65.1(2)(a)	3,000	10,000
85.5	Paragraph 65.1(2)(b)	3,000	10,000
85.6	Paragraph 65.1(2)(c)	3,000	10,000
85.7	Subsection 65.1(3)	3,000	10,000

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3
		Montant maximal à payer	Montant maximal à payer
Article	Texte désigné	Personne physique (\$)	Personne morale (\$)
85.1	Alinéa 65.1(1)a)	3 000	10 000
85.2	Alinéa 65.1(1)b)	3 000	10 000
85.3	Alinéa 65.1(1)c)	3 000	10 000
85.4	Alinéa 65.1(2)a)	3 000	10 000
85.5	Alinéa 65.1(2)b)	3 000	10 000
85.6	Alinéa 65.1(2)c)	3 000	10 000
85.7	Paragraphe 65.1(3)	3 000	10 000

2. Schedule 2 to the *Regulations* is amended by adding the following after item 89:

2. L'annexe 2 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 89, de ce qui suit :

Column 1		Column 2	Column 3
		Maximum Amount Payable	Maximum Amount Payable
Item	Designated Provision	Individual (\$)	Corporation (\$)
89.1	Paragraph 67.1(a)	5,000	25,000
89.2	Paragraph 67.1(b)	5,000	25,000

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3
		Montant maximal à payer	Montant maximal à payer
Article	Texte désigné	Personne physique (\$)	Personne morale (\$)
89.1	Alinéa 67.1a)	5 000	25 000
89.2	Alinéa 67.1b)	5 000	25 000

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 1167, following SOR/2002-188.

N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 1167, suite au DORS/2002-188.

^a S.C. 1992, c. 4, s. 19
¹ SOR/2000-112

^a L.C. 1992, ch. 4, art. 19
¹ DORS/2000-112

Registration
SOR/2002-190 9 May, 2002

FOOD AND DRUGS ACT

Regulations Amending the Medical Devices Regulations

P.C. 2002-792 9 May, 2002

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to section 3^a and subsection 30(1)^b of the *Food and Drugs Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Medical Devices Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE MEDICAL DEVICES REGULATIONS

AMENDMENTS

1. The definition “dental material” in section 1 of the *Medical Devices Regulations*¹ is repealed.

2. Paragraph 21(1)(f) of the Regulations is replaced by the following:

(f) the word “Sterile”, if the manufacturer intends the device to be sold in a sterile condition;

3. Subsection 23(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) In respect of a medical device to be sold to the general public, the information required by paragraphs 21(1)(a) and (e) to (j) shall, as a minimum, be in both English and French.

4. Section 24 of the Regulations is replaced by the following:

24. (1) For the purposes of subsections 3(1) and (2) of the Act and subject to section 27, a condom may be advertised and sold to the general public for the purpose of preventing the transmission of venereal disease if the advertisement and the label of the condom claim only that the condom reduces the risk of transmitting venereal disease.

(2) For the purpose of subsection 3(3) of the Act and subject to section 27, contraceptive devices, other than intrauterine devices, may be advertised to the general public by any means other than by the distribution of samples of the devices door-to-door or through the mail.

5. Sections 61 and 62 of the Regulations are replaced by the following:

61. (1) After the preliminary report is made in accordance with section 60, a final report shall be submitted to the Minister in accordance with the timetable established under paragraph 60(2)(h).

(2) The final report shall contain the following information:

(a) a description of the incident, including the number of persons who have experienced a serious deterioration in the state of their health or who have died;

Enregistrement
DORS/2002-190 9 mai 2002

LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES

Règlement modifiant le Règlement sur les instruments médicaux

C.P. 2002-792 9 mai 2002

Sur recommandation de la ministre de la Santé et en vertu de l'article 3^a et du paragraphe 30(1)^b de la *Loi sur les aliments et drogues*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les instruments médicaux*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES INSTRUMENTS MÉDICAUX

MODIFICATIONS

1. La définition de « produit dentaire », à l'article 1 du *Règlement sur les instruments médicaux*¹, est abrogée.

2. L'alinéa 21(1)(f) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

f) la mention « stérile », si le fabricant destine l'instrument à la vente à l'état stérile;

3. Le paragraphe 23(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) En ce qui concerne les instruments médicaux destinés à la vente au grand public, les renseignements visés aux alinéas 21(1)(a) et e) à j) doivent figurer au moins en français et en anglais.

4. L'article 24 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

24. (1) Pour l'application des paragraphes 3(1) et (2) de la Loi et sous réserve de l'article 27, il est permis de vendre des condoms au grand public — ou d'en faire la publicité auprès de celui-ci — afin de prévenir la transmission de maladies vénériennes, à la condition que la publicité et le libellé de l'étiquette du condom indiquent seulement que celui-ci réduit le risque de transmission de maladies vénériennes.

(2) Pour l'application du paragraphe 3(3) de la Loi et sous réserve de l'article 27, il est permis de faire auprès du grand public la publicité de moyens anticonceptionnels, autres que les appareils intra-utérins, sauf par la distribution d'échantillons de porte en porte ou par la poste.

5. Les articles 61 et 62 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

61. (1) À la suite de la présentation du rapport préliminaire conformément à l'article 60, le rapport final doit être présenté au ministre selon le calendrier visé à l'alinéa 60(2)(h).

(2) Le rapport final doit contenir les renseignements suivants :

a) une description de l'incident, y compris le nombre de personnes qui sont décédées ou dont l'état de santé s'est gravement détérioré;

^a S.C. 1993, c. 34, s. 72

^b S.C. 1999, c. 33, s. 347

¹ SOR/98-282

^a L.C. 1993, ch. 34, art. 72

^b L.C. 1999, ch. 33, art. 347

¹ DORS/98-282

- (b) a detailed explanation of the cause of the incident and a justification for the actions taken in respect of the incident; and
- (c) any actions taken as a result of the investigation, which may include
 - (i) increased post-market surveillance of the device,
 - (ii) corrective and preventive action respecting the design and manufacture of the device, and
 - (iii) recall of the device.

61.1 (1) Despite subsection 59(1), the manufacturer of a medical device may permit the importer of the device to prepare and submit the preliminary and final reports on the manufacturer's behalf if the information that the manufacturer and importer must include is identical.

(2) The manufacturer shall advise the Minister in writing if the manufacturer has permitted the importer to prepare and submit the reports on the manufacturer's behalf.

6. The Regulations are amended by adding the following after section 65:

65.1 (1) Despite sections 64 and 65, the manufacturer of a medical device may permit the importer of the device to prepare and submit, on the manufacturer's behalf, the information and documents with respect to the recall if the information and documents that the manufacturer and importer must submit are identical.

(2) The manufacturer shall advise the Minister in writing if the manufacturer has permitted the importer to prepare and submit the information and documents with respect to the recall on the manufacturer's behalf.

7. Section 78 of the Regulations is replaced by the following:

78. Sections 66 to 68 apply in respect of an implant that is imported or sold for special access.

8. Paragraph 82(a) of the Regulations is replaced by the following:

- (a) in the case of a Class II medical device or a Class III or IV *in vitro* diagnostic device that is not used for patient management, not including a near-patient *in vitro* diagnostic device, the information set out in paragraphs 81(a), (b) and (h) to (j); and

9. (1) The portion of section 88 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

88. The requirements set out in the following provisions apply to medical devices to which this Part applies:

(2) Paragraphs 88(c) and (d) of the Regulations are replaced by the following:

- (c) sections 59 to 61.1 with respect to mandatory problem reporting;
- (d) sections 63 to 65.1 with respect to recalls; and

COMING INTO FORCE

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

- b) une explication détaillée des causes de l'incident et une justification des mesures prises à l'égard de celui-ci;
- c) le cas échéant, les mesures qui ont été prises à la suite de l'enquête, notamment :
 - (i) une surveillance accrue après la mise en marché de l'instrument,
 - (ii) les mesures correctives ou préventives relatives à la conception et à la fabrication de l'instrument,
 - (iii) le rappel de l'instrument.

61.1 (1) Malgré le paragraphe 59(1), le fabricant d'un instrument médical peut confier à l'importateur de l'instrument le soin de préparer et de soumettre, en son nom, le rapport préliminaire et le rapport final, si les renseignements que chacun d'eux doit y inclure sont identiques.

(2) S'il confie à l'importateur le soin d'établir et de soumettre les rapports en son nom, le fabricant en avise par écrit le ministre.

6. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 65, de ce qui suit :

65.1 (1) Malgré les articles 64 et 65, le fabricant d'un instrument médical peut confier à l'importateur de l'instrument le soin de préparer et de soumettre, en son nom, les renseignements et documents sur le rappel, si les renseignements et documents que chacun d'eux doit soumettre sont identiques.

(2) S'il confie à l'importateur le soin d'établir et de soumettre, en son nom, les renseignements et documents sur le rappel, le fabricant en avise par écrit le ministre.

7. L'article 78 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

78. Les articles 66 à 68 s'appliquent aux implants qui sont importés ou vendus aux fins d'un accès spécial.

8. L'alinéa 82a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- a) dans le cas d'un instrument médical de classe II ou d'un instrument diagnostique *in vitro* de classe III ou IV qui n'est pas utilisé pour la gestion du patient, sauf un instrument diagnostique clinique *in vitro*, les renseignements visés aux alinéas 81a), b) et h) à j);

9. (1) Le passage de l'article 88 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

88. Les exigences prévues aux dispositions ci-après s'appliquent aux instruments médicaux visés par la présente partie :

(2) Les alinéas 88c) et d) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- c) les articles 59 à 61.1 visant les rapports d'incidents obligatoires;
- d) les articles 63 à 65.1 visant les rappels;

ENTRÉE EN VIGUEUR

10. 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 *Medical Devices Regulations* set out the requirements governing the sale, importation and advertisement of medical devices in Canada. The goal of the Regulations is to ensure that medical devices distributed in Canada are both safe and effective. The Regulations were revised in 1998 to reflect contemporary regulatory philosophy.

This amendment corrects several oversights inadvertently introduced into the Regulations in 1998 and eliminates unnecessary requirements currently imposed by four sections of the Regulations.

The changes to the regulations follow and are numbered as in the attached *Regulations Amending the Medical Devices Regulations*:

- #1** The definition “dental material” in section 1 of the Regulations is repealed.

Rationale:

A proposed rule related to dental material was deleted prior to the final publication of the regulations in 1998. This definition was not consequentially deleted at that time.

- #2** Subsection 21(1) of the Regulations sets out the information required on the labelling of medical devices imported or sold in Canada. This amendment removes the requirement in paragraph 21(1)(f) of the Regulations to have both ““Sterile” and “Stérile”” (English version) and ““Stérile” et “Sterile”” (French version) on the label of a medical device intended for sale to professionals/institutions. The amended regulation requires “Sterile” in the English version and “Stérile” in the French version.

Rationale:

As worded, the current regulation requires companies to re-label all products to add the term “Sterile” or “Stérile”, depending on which term is missing, in order to sell their medical devices on the Canadian market. This is currently required whether they are for sale to professionals/institutions or to the general public. By encompassing products intended for sale to professionals/institutions, the requirement in paragraph 21(1)(f) is contrary to the intent of subsection 23(1) of the Regulations. Subsection 23(1) sets out a requirement that the labelling of devices intended for sale to professionals/institutions be in either English or French. Provision for translation of the labelling of these products is set out in subsection 23(2). Products to be sold to the general public will still require bilingual labelling as set out in subsection 23(3).

- #3** Subsection 23(3) sets out the requirement for bilingual labelling on devices available directly to the public. The phrase “at a self-service display” is replaced by “to the general public”. In addition, the phrase “directions for use” is replaced

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

Le *Règlement sur les instruments médicaux* énonce les exigences régissant la vente, l'importation et la publicité des matériels médicaux au Canada. Il a pour objectif d'assurer la sûreté et l'efficacité des matériels médicaux distribués au Canada. Le règlement a été révisé en 1998 pour refléter la philosophie de réglementation contemporaine.

La présente modification corrige plusieurs erreurs inscrites par inadvertance dans le règlement de 1998 et élimine les exigences inutiles actuellement imposées par quatre articles du règlement.

Les changements au règlement sont exposés ci-dessous et suivent la numérotation qui paraît dans le *Règlement modifiant le Règlement sur les instruments médicaux* ci-joint :

- N° 1** La définition de « produit dentaire » énoncée à l'article 1 du Règlement est abrogée.

Motif

Une règle proposée relativement au produit dentaire a été éliminée avant la publication finale du Règlement en 1998. La définition n'a pas été abrogée en conséquence à ce moment-là.

- N° 2** Le paragraphe 21(1) du Règlement précise les renseignements qui doivent figurer sur l'étiquette qui accompagne les matériels médicaux importés ou vendus au Canada. La modification retire l'exigence, énoncée à l'alinéa 21(1)(f) du Règlement, de mentionner « sterile » and « stérile » (dans la version anglaise) et « stérile » et « sterile » (dans la version française) sur l'étiquette accompagnant les matériels médicaux destinés à la vente aux professionnels ou aux établissements. La règle modifiée exige « sterile » dans la version anglaise et « stérile » dans la version française.

Motif

Selon le libellé actuel, le règlement exige des entreprises qu'elles étiquettent à nouveau tous les produits pour ajouter le terme manquant, « sterile » ou « stérile », pour vendre leurs matériels médicaux sur le marché canadien. Ce nouvel étiquetage est actuellement exigé aussi bien pour la vente aux professionnels ou aux établissements que pour la vente au grand public. En visant aussi les produits destinés à la vente aux professionnels ou aux établissements, l'exigence stipulée à l'alinéa 21(1)(f) contredit l'intention du paragraphe 23(1) du Règlement. Le paragraphe 23(1) exige que l'étiquetage des matériels destinés à la vente aux professionnels ou aux établissements soit en anglais ou en français. La clause relative à la traduction de l'étiquette de ces produits figure au paragraphe 23(2). Les produits destinés à la vente au grand public doivent encore porter une étiquette dans les deux langues, conformément au paragraphe 23(3).

- N° 3** Le paragraphe 23(3) exige que l'étiquetage soit bilingue sur les matériels offerts directement au grand public. La locution « à un point de vente libre-service » est remplacée par « au grand public ». En outre, la locution « mode d'emploi »

by the phrase “information required by paragraphs 21(1)(a) and (e) to (j)”.

Rationale:

The changes to subsection 23(3) of the Regulations enhance clarity regarding the intent of the regulation and provide consistency in terminology.

The revised wording, “to the general public”, is consistent with the wording used in subsection 22(1). The phrase more clearly identifies those products which could be purchased by the general public without the intervention of a health professional.

The phrase “information required by paragraphs 21(1)(a) and (e) to (j)” specifies those label elements which could affect the health or safety of the consumer and must be provided in both official languages.

These changes ensure that the labelling found on medical devices sold in Canada meets the requirements of section 26 of the *Official Languages Act*.

#4 Section 24 of the *Medical Devices Regulations* sets out the requirements for advertising contraceptive devices. The current wording of section 24 is amended to correct the references to applicable subsections of the *Food and Drugs Act*. The revised wording correctly cites subsections 3(1) and 3(2) of the Act in reference to advertising or sale of condoms for prevention of venereal disease, a Schedule A disease. Subsection 3(3) of the Act is cited in relation to the advertising of contraceptive devices. Section 24 of the Regulations is restructured into two subsections.

Rationale:

Subsequent to publication of the Regulations in 1998, it was noted that incorrect references to section 3 of the *Food and Drugs Act* had been included in section 24 of the Regulations.

Subsections 3(1) and 3(2) of the Act prohibit the advertising and sale of medical devices for use in the prevention, treatment or cure of Schedule A diseases or physical states. Subsection 24(1) of the Regulations references subsections 3(1) and 3(2) of the Act and provides for an exception to allow advertising of condoms for the prevention of venereal disease.

Subsection 3(3) of the Act prohibits advertising of contraceptive devices. Subsection 24(2) of the Regulations provides for an exception to allow advertising of contraceptive devices except intrauterine devices.

The restructuring of the section makes it clearer and easier to read.

#5 Section 62 of the Regulations is repealed.

Rationale:

This section was intended to allow the Minister to request safety data at any time. As written, section 62 mandates the submission of reports which the Minister already has the authority to request. Sections 25 and 39 of the Regulations provide the authority to request information if a safety concern arises. Section 62 represents a duplication of authority and is not necessary to retain.

est remplacée par « renseignements visés par les alinéas 21(1)a) et les alinéas 21(1) de e) à j) ».

Motif

Les changements au paragraphe 23(3) du Règlement clarifient l'intention du règlement et améliorent la cohérence de la terminologie utilisée.

L'expression révisée « au grand public » est conforme à l'expression utilisée dans le paragraphe 22(1). Elle désigne plus clairement les produits destinés à être achetés par le grand public sans l'intervention d'un professionnel de la santé.

La locution « renseignements visés par les alinéas 21(1)a) et 21(1) de e) à j) » précise les éléments de l'étiquette qui sont susceptibles d'affecter la santé ou la sécurité du consommateur, et qui doivent figurer dans les deux langues officielles.

Ces modifications permettent que l'étiquette accompagnant les matériels médicaux vendus au Canada réponde aux exigences de l'article 26 de la *Loi sur les langues officielles*.

N° 4 L'article 24 du *Règlement sur les instruments médicaux* établit les exigences relatives à la publicité des moyens contraceptifs. Le libellé actuel de l'article 24 est modifié pour corriger les références aux alinéas pertinents de la *Loi sur les aliments et drogues*. Le libellé modifié cite correctement les paragraphes 3(1) et 3(2) de la Loi se rapportant à la publicité ou à la vente de condoms pour la prévention des maladies vénériennes, maladies figurant à l'annexe A. Le paragraphe 3(3) de la Loi est cité relativement à la publicité des moyens contraceptifs. L'article 24 du Règlement est restructuré en deux paragraphes.

Motif

Après la publication du Règlement en 1998, on a remarqué que des références à l'article 3 de la *Loi sur les aliments et drogues* avaient été incluses de façon erronée dans l'article 24 du Règlement.

Les paragraphes 3(1) et 3(2) de la Loi interdisent la publicité et la vente des matériels médicaux pour la prévention ou le traitement des maladies ou des états physiques qui figurent à l'annexe A. Le paragraphe 24(1) du Règlement renvoie aux paragraphes 3(1) et 3(2) de la Loi et prévoit une exception pour permettre la publicité des condoms en vue de la prévention des maladies transmises sexuellement. Le paragraphe 3(3) de la Loi interdit la publicité des moyens contraceptifs. Le paragraphe 24(2) du Règlement prévoit une exception pour permettre la publicité des moyens contraceptifs, à l'exception des appareils intra-utérins.

La restructuration rend l'article plus intelligible et plus facile à lire.

N° 5 L'article 62 du Règlement est abrogé.

Motif

Cet article visait à permettre au ministre de demander en tout temps des renseignements sur la sûreté des matériels médicaux. Dans son libellé actuel, l'article 62 prévoit la présentation de rapports que le ministre a d'ores et déjà le pouvoir de demander. Les articles 25 et 39 du Règlement lui donnent le pouvoir de demander des renseignements en cas de problème relatif à la sûreté. L'article 62 fait double emploi; il n'est par conséquent pas nécessaire de le conserver.

#5 & #6

The current wording of section 61 is amended and new sections 61.1 and 65.1 are added. The amendments change the requirement for both the manufacturer and importer of a device to report incidents or recalls. It will permit a manufacturer to designate an importer to report on their behalf. Manufacturers will remain responsible for ensuring the reporting of complete and accurate information.

Rationale:

Most medical devices sold in Canada are imported. Implementation of this alternate reporting mechanism will minimize duplication of work for manufacturers, importers and the Therapeutics Products Directorate (TPD) of Health Canada. It will continue to ensure the health and safety of Canadians while facilitating the prompt and complete reporting of incidents.

#7, #8 & #9(1)

The current wording of section 78, paragraph 82(a) and section 88 of the Regulations is revised to remove the following:

section 78

- the phrase “with such modifications as are necessary” paragraph 82(a)

- the word “and” in the middle of the paragraph

section 88

- the phrase “with such modifications as are necessary”.

Rationale:

The Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJCSR) proposed these amendments to remove unnecessary words. This amendment enhances the clarity of the applicable sections.

#9(2)

Section 88 of the Regulations concerns requirements for devices for investigational testing. The requirements are stated by referencing other sections of the Regulations. The current wording of the lists of referenced sections is corrected by replacing section 62 with section 61.1 in paragraph 88(c) and replacing section 65 with section 65.1 in paragraph 88(d).

Rationale:

This change is a consequential amendment resulting from the repealing of section 62 and the addition of new sections 61.1 and 65.1 (changes #5 and #6 above).

Alternatives

The status quo is not an acceptable alternative. Following final publication of the revised *Medical Devices Regulations* in 1998, several oversights were noted. Some of the oversights may have caused difficulty in understanding the intent of the regulation. Other oversights imposed an unnecessary burden on industry.

These amendments are required in order to:

- correct lack of clarity or inconsistencies in the wording between the *Food and Drugs Act* and the *Medical Devices Regulations*;
- enhance compliance with the *Official Languages Act*; and,
- remove unnecessary words as identified by the SJCSR.

N° 5 et N° 6

Le libellé actuel de l'article 61 est modifié et les nouveaux paragraphes 61.1 et 65.1 sont ajoutés. Les modifications portent sur l'exigence qui est imposée au fabricant comme à l'importateur de matériel de faire rapport sur les incidents ou les rappels. Le fabricant pourra désigner un importateur pour faire rapport à sa place. Les fabricants conserveront la responsabilité de transmettre des renseignements complets et exacts.

Motif

La plupart des matériels médicaux vendus au Canada sont importés. La mise en place de cet autre mécanisme de déclaration réduira le chevauchement des tâches pour les fabricants, les importateurs et la Direction des produits thérapeutiques (DPT) de Santé Canada. Ce mécanisme continuera à garantir la santé et la sécurité des Canadiens et des Canadiennes, tout en facilitant la déclaration rapide et complète des incidents.

N° 7, N° 8 et N° 9(1)

Le libellé actuel de l'article 78, de l'alinéa 82a) et de l'article 88 du Règlement est révisé afin d'éliminer les éléments suivants :

article 78

- la locution « avec les adaptations nécessaires » l'alinéa. 82a) de la version anglaise

- le mot « and » au milieu du paragraphe

article 88

- la locution « avec les adaptations nécessaires ».

Motif

Le Comité mixte permanent sur l'examen de la réglementation (CMPER) a proposé ces modifications afin d'éliminer les mots inutiles. Cette modification améliore la clarté des articles pertinents.

N° 9(2)

L'article 88 du Règlement concerne les exigences relatives aux matériels médicaux destinés aux essais expérimentaux. On établit les exigences en se référant à d'autres articles du Règlement. Le libellé actuel des articles auxquels il est fait référence est corrigé en remplaçant l'article 62 par l'article 61.1 à l'alinéa 88c), et l'article 65 par l'article 65.1 à l'alinéa 88d).

Motif

Ce changement est une modification consécutive à l'abrogation de l'article 62 et à l'addition des nouveaux paragraphes 61.1 et 65.1 (changements n° 5 et n° 6 susmentionnés).

Solutions envisagées

Le statu quo n'est pas acceptable. Après la publication finale du *Règlement sur les instruments médicaux* révisé, en 1998, on a remarqué plusieurs omissions. Certaines de ces omissions peuvent avoir causé des difficultés à comprendre l'intention du Règlement. D'autres omissions ont imposé un fardeau inutile à l'industrie.

Ces modifications sont nécessaires pour :

- remédier au manque de clarté et aux incohérences de libellé entre la *Loi sur les aliments et drogues* et le *Règlement sur les instruments médicaux*;
- améliorer la conformité à la *Loi sur les langues officielles*;
- éliminer les mots inutiles relevés par le CMPER.

In addition, the amendments reduce unnecessary paper work while maintaining appropriate regulatory controls for devices sold in Canada. This maintains consistency with TPD regulatory philosophy to intervene no more than necessary to enhance the safety and efficacy of products sold in Canada.

Benefits and Costs

The cost and benefits to the following groups are detailed below:

Industry

This initiative may positively impact on approximately 1,000 manufacturers, importers and distributors of medical devices. The amendments to sections 61, 62 and 65 remove the requirement for submission of safety information from multiple sources.

The amendment to paragraph 21(1)(f) eliminates the requirement to re-label those medical devices intended for institutional or professional use in Canada. This provides a significant reduction in the economic burden on industry.

The amendment to subsection 23(3) clarifies which information is required in both English and French on the labels of products intended for sale to the general public. There will be minimal burden to industry as the vast majority of manufacturers are already meeting or exceeding the proposed requirements on current product labelling.

Government

The amendments to sections 61, 62 and 65 reduce workload and paper burden on government by removing the requirements for duplicate reporting.

Public

This amendment will not affect the health and safety controls for the Canadian public provided by the *Medical Devices Regulations*.

Consultation

The proposed amendment was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on May 5, 2001 with a thirty day comment period. No comments were received.

Compliance and Enforcement

This amendment corrects inconsistencies in the Regulations and removes requirements for duplicate reporting. These changes have the potential to enhance compliance. Existing compliance and enforcement mechanisms under the provisions of the *Food and Drugs Act* and *Medical Devices Regulations* will not be affected.

These Regulations become effective on the date of registration by the Privy Council Office.

En outre, les modifications réduisent les formalités administratives tout en maintenant les contrôles réglementaires appropriés pour les matériels vendus au Canada. Elles maintiennent la compatibilité avec la philosophie de réglementation de la DPT, qui consiste à ne pas intervenir plus que nécessaire pour améliorer la sûreté et l'efficacité des produits vendus au Canada.

Avantages et coûts

Les avantages et les coûts pour chaque partie sont exposés ci-dessous :

Industrie

Cette initiative peut avoir un impact positif sur quelque 1 000 fabricants, importateurs et distributeurs de matériels médicaux. Les modifications aux articles 61, 62 et 65 éliminent l'exigence de présenter des renseignements sur la sûreté, issus de multiples sources.

La modification à l'alinéa 21(1)f élimine l'exigence d'étiqueter à nouveau les matériels médicaux destinés aux établissements ou aux professionnels du Canada. Elle réduit de façon importante le fardeau économique qui pèse sur l'industrie.

La modification au paragraphe 23(3) précise les renseignements qui doivent figurer en anglais et en français sur les étiquettes des produits destinés à la vente auprès du grand public. Le fardeau pour l'industrie sera minimal, étant donné que la majorité des fabricants satisfont déjà aux exigences proposées pour l'étiquetage des produits, et vont même au-delà.

Gouvernement

Les modifications aux articles 61, 62 et 65 réduisent la charge de travail et les lourdeurs administratives qui pèsent sur le gouvernement en éliminant l'exigence d'une double déclaration.

Public

Cette modification n'aura pas d'incidence sur la surveillance de la santé et de la sécurité du public canadien, telle qu'elle est prévue par le *Règlement sur les instruments médicaux*.

Consultations

Une publication préalable de la modification a été publiée dans la *Gazette du Canada* Partie I le 5 mai 2001 avec une période de commentaires de trente jours. Aucun commentaire n'a été reçu.

Conformité et application

La modification corrige les incohérences du Règlement et élimine les rapports en double. Ces changements peuvent améliorer la conformité. Les mécanismes de conformité et d'application déjà en place, en vertu des dispositions de la *Loi sur les aliments et drogues* et du *Règlement sur les instruments médicaux*, ne seront pas affectés.

Ce règlement entre en vigueur à la date de l'enregistrement par le Bureau du Conseil privé.

Contact

Karen Ash
Policy Division
Bureau of Policy and Coordination
Therapeutic Products Directorate
1600 Scott Street
Holland Cross, Tower B, 2nd Floor
Address Locator: 3102C5
Ottawa, Ontario
K1A 1B6
Telephone: (613) 957-0372
FAX: (613) 941-6458
E-mail: karen_ash@hc-sc.gc.ca

Personne-ressource

Karen Ash
Division de la politique
Bureau de la politique et de la coordination
Direction des produits thérapeutiques
1600, rue Scott
Holland Cross, Tour B, 2^e étage
Indice de l'adresse : 3102C5
Ottawa (Ontario)
K1A 1B6
Téléphone : (613) 957-0372
TÉLÉCOPIEUR : (613) 941-6458
Courriel : karen_ash@hc-sc.gc.ca

Registration
SOR/2002-191 9 May, 2002

DEPARTMENT OF TRANSPORT ACT

Regulations Amending the Historic Canals Regulations

P.C. 2002-793 9 May, 2002

Whereas the Governor in Council deems the annexed *Regulations Amending the Historic Canals Regulations* necessary for the management, maintenance, proper use and protection of historic canals;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Canadian Heritage, pursuant to section 16 of the *Department of Transport Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Historic Canals Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE HISTORIC CANALS REGULATIONS

AMENDMENTS

1. The long title to the *Historic Canals Regulations*¹ is replaced by the following:

REGULATIONS RESPECTING THE MANAGEMENT, MAINTENANCE, PROPER USE AND PROTECTION OF THE HISTORIC CANALS ADMINISTERED BY THE PARKS CANADA AGENCY

2. (1) The definition “fonctionnaire” in section 2 of the French version of the Regulations is repealed.

(2) The definition “employee” in section 2 of the English version of the Regulations is replaced by the following:

“employee” means a person appointed under the *Parks Canada Agency Act* to work at a historic canal; (*employé*)

(3) The definition “Superintendent” in section 2 of the Regulations is replaced by the following:

“superintendent” means a person appointed under the *Parks Canada Agency Act* who holds the office of superintendent and who has the responsibility for a historic canal, and includes any other person appointed under that Act who is authorized by that person to act on their behalf; (*directeur*)

(4) Section 2 of the French version of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

« employé » Personne nommée à ce titre en vertu de la *Loi sur l’Agence Parcs Canada* pour travailler dans un canal historique. (*employee*)

3. Subsection 39(1) of the Regulations is replaced by the following:

39. (1) Subject to subsection (4), no person in charge of a vessel shall, except in accordance with a permit issued under subsection (2), allow the vessel to pass through a lock of the Saint-Ours,

¹ SOR/93-220

Enregistrement
DORS/2002-191 9 mai 2002

LOI SUR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Règlement modifiant le Règlement sur les canaux historiques

C.P. 2002-793 9 mai 2002

Attendu que la gouverneure en conseil juge le *Règlement modifiant le Règlement sur les canaux historiques* ci-après nécessaire à la gestion, à l’entretien, au bon usage et à la protection des canaux historiques,

À ces causes, sur recommandation de la ministre du Patrimoine canadien et en vertu de l’article 16 de la *Loi sur le ministère des Transports*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les canaux historiques*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES CANAUX HISTORIQUES

MODIFICATIONS

1. Le titre intégral du *Règlement sur les canaux historiques*¹ est remplacé par ce qui suit :

RÈGLEMENT CONCERNANT LA GESTION, L’ENTRETIEN, LE BON USAGE ET LA PROTECTION DES CANAUX HISTORIQUES ADMINISTRÉS PAR L’AGENCE PARCS CANADA

2. (1) La définition de « fonctionnaire », à l’article 2 de la version française du même règlement, est abrogée.

(2) La définition de « employee », à l’article 2 de la version anglaise du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

“employee” means a person appointed under the *Parks Canada Agency Act* to work at a historic canal; (*employé*)

(3) La définition de « directeur », à l’article 2 du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

« directeur » Personne nommée à ce titre en vertu de la *Loi sur l’Agence Parcs Canada* qui est responsable d’un canal historique ainsi que toute autre personne, nommée en vertu de cette loi, qu’elle autorise à agir en son nom. (*superintendent*)

(4) L’article 2 de la version française du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

« employé » Personne nommée à ce titre en vertu de la *Loi sur l’Agence Parcs Canada* pour travailler dans un canal historique. (*employee*)

3. Le paragraphe 39(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

39. (1) Sous réserve du paragraphe (4), il est interdit au responsable d’un bâtiment de franchir les écluses des canaux de Saint-Ours, de Chambly, de Sainte-Anne-de-Bellevue, de

¹ DORS/93-220

Chambly, Sainte-Anne-de-Bellevue, Carillon, Rideau or Lachine Canal or a lock of the Trent-Severn Waterway.

4. Section 46 of the Regulations and the headings “Lachine Canal” and “Navigation Restricted to Non-Motorized Vessels” before it are repealed.

5. The English version of the Regulations is amended by replacing the word “Superintendent” with the word “superintendent” wherever it occurs in the following provisions:

- (a) the heading before section 4;
- (b) the portion of subsection 4(1) before paragraph (a);
- (c) the portion of subsection 4(2) before paragraph (a);
- (d) paragraph 6(1)(b);
- (e) paragraph 6(1)(d);
- (f) subsections 6(3) and (4);
- (g) the portion of subsection 11(3) before paragraph (a);
- (h) subsection 13(2);
- (i) subsection 14(2);
- (j) subsections 14(4) to (6);
- (k) subsection 15(2);
- (l) subsection 16(2);
- (m) subsection 17(2);
- (n) the portion of subsection 19(2) before paragraph (a);
- (o) subsection 22(2);
- (p) subsection 25(2);
- (q) subsection 31(3);
- (r) section 32;
- (s) subsections 34(2) and (3);
- (t) subsection 39(2);
- (u) the portion of subsection 39(3) before paragraph (a);
- (v) subsection 40(5);
- (w) subsection 42(2);
- (x) subsection 43(2);
- (y) subsection 44(2);
- (z) the portion of subsection 45(2) before paragraph (a);
- (z.1) the portion of subsection 48(1) before paragraph (a);
- (z.2) subsection 48(2);
- (z.3) sections 49 and 50; and
- (z.4) subsection 51(1).

COMING INTO FORCE

6. 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

Under the authority of the *Department of Canadian Heritage Act*, the Minister of Canadian Heritage has jurisdiction over the historic canals. The Parks Canada Agency operates the historic canals on behalf of the Minister of Canadian Heritage and is responsible for the management, maintenance, proper use and

Carillon, Rideau ou de Lachine ou de la voie navigable Trent-Severn, sauf en conformité avec un permis délivré en vertu du paragraphe (2).

4. L'article 46 du même règlement et les intertitres « Canal de Lachine » et « Navigation réservée aux bâtiments non motorisés » le précédant sont abrogés.

5. Dans les passages suivants de la version anglaise du même règlement, « Superintendent » est remplacé par « superintendent » :

- a) l'intertitre précédant l'article 4;
- b) le passage du paragraphe 4(1) précédant l'alinéa a);
- c) le passage du paragraphe 4(2) précédant l'alinéa a);
- d) l'alinéa 6(1)b);
- e) l'alinéa 6(1)d);
- f) les paragraphes 6(3) et (4);
- g) le passage du paragraphe 11(3) précédant l'alinéa a);
- h) le paragraphe 13(2);
- i) le paragraphe 14(2);
- j) les paragraphes 14(4) à (6);
- k) le paragraphe 15(2);
- l) le paragraphe 16(2);
- m) le paragraphe 17(2);
- n) le passage du paragraphe 19(2) précédant l'alinéa a);
- o) le paragraphe 22(2);
- p) le paragraphe 25(2);
- q) le paragraphe 31(3);
- r) l'article 32;
- s) les paragraphes 34(2) et (3);
- t) le paragraphe 39(2);
- u) le passage du paragraphe 39(3) précédant l'alinéa a);
- v) le paragraphe 40(5);
- w) le paragraphe 42(2);
- x) le paragraphe 43(2);
- y) le paragraphe 44(2);
- z) le passage du paragraphe 45(2) précédant l'alinéa a);
- z.1) le passage du paragraphe 48(1) précédant l'alinéa a);
- z.2) le paragraphe 48(2);
- z.3) les articles 49 et 50;
- z.4) le paragraphe 51(1).

ENTRÉE EN VIGUEUR

6. 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

En vertu de la *Loi sur le ministère du Patrimoine canadien*, la ministre du Patrimoine canadien a juridiction sur les canaux historiques. Au nom de la ministre du Patrimoine canadien, l'Agence Parcs Canada exploite les canaux historiques et est responsable de la gestion, de l'entretien, du bon usage et de la protection des

protection of historic canals. The historic canals are: St. Peter's Canal in Nova Scotia; Saint-Ours, Chambly, Carillon, Sainte-Anne-de-Bellevue and Lachine Canals in Quebec, and Rideau and Sault Ste. Marie Canals and the Trent-Severn Waterway in Ontario. A number of recreational activities take place along the historic canals including boating, camping and overnight mooring of pleasure craft. These activities are managed and controlled under the *Historic Canals Regulations*, which are made under the authority of the *Department of Transport Act*.

The Lachine Canal National Historic Site of Canada, which is 14 kilometres in length from the Port of Montréal to the City of Lachine, was designated as a national historic site in 1929. The Canal has been closed to commercial shipping traffic and to other motorized vessels since November 1970. It was considered obsolete for commercial shipping and its waters unfit for recreational uses because of public safety concerns. The Canal was transferred to Parks Canada in 1978 and development of its cultural and recreational elements ensued.

Amendments to the regulations are being made to allow for the use of pleasure craft, such as cabin cruisers and motor boats, on the Lachine Canal. Currently, the use of motorized vessels on the Canal between Lock Number 5 and the Bonaventure Highway overpass is prohibited under the Regulations. This segment is almost the entire length of the Canal. The Regulations are also being amended to make it a requirement for any person passing through a lock on the Canal to first obtain a permit, as required for the other historic canals. Further technical amendments are being made to reflect Parks Canada organizational changes that have taken place over the years, that is, references to the Canadian Parks Service are replaced by references to the Parks Canada Agency.

Alternatives

Many improvements to the Lachine Canal have been made over the past few years in preparation for the authorization of boating activities. These include the modernization of the mooring facilities, the structures of the locks and the boat launching ramps on the Canal. The status quo is not acceptable as the amendments to the regulations are needed before the use of motorized vessels could be permitted on the Canal.

Benefits and Costs

These amendments will allow for the implementation of the provisions of the *Historic Canals Regulations* respecting the use of motorized vessels on the Lachine Canal. The regulations provide control mechanisms for the numerous recreational and navigational activities associated with boating that take place on the canals and adjacent lands. The Regulations provide controls on the method of operation of vessels, such as passing and overtaking, rates of speed and the use of mooring facilities.

The Lachine Canal is a nationally significant cultural and historical resource. It also contributes significant socio-economic benefits to communities on the south-west shore of the Island of Montréal. The opening of the Canal to pleasure craft is intended to further enhance the viability of recreational and commercial opportunities on and along the Canal.

canaux historiques suivants : le canal de St. Peters en Nouvelle-Écosse, les canaux de Saint-Ours, de Chambly, de Carillon, de Sainte-Anne-de-Bellevue et de Lachine au Québec ainsi que les canaux Rideau et de Sault-Ste-Marie et la voie navigable Trent-Severn en Ontario. Les canaux historiques sont le cadre de nombreuses activités récréatives comme la navigation de plaisance, le camping et l'amarrage de nuit des embarcations de plaisance. Ces activités sont régies et contrôlées en vertu du *Règlement sur les canaux historiques* prévu par la *Loi sur le ministère des Transports*.

Le lieu historique national du Canada du Canal de Lachine, qui s'étend sur une distance de 14 kilomètres entre le port de Montréal et la Ville de Lachine, a été désigné lieu historique national en 1929. La navigation commerciale et la circulation de toute autre embarcation motorisée y sont interdites depuis novembre 1970. On considérait que le canal ne convenait plus à la navigation commerciale et que ses eaux étaient devenues impropres à un usage récréatif à cause du risque qu'elles représentaient pour la sécurité publique. Le canal a été transféré à Parcs Canada en 1978, ce qui a permis de mettre en valeur ses aspects culturels et récréatifs.

Les modifications au règlement visent à redonner l'accès au canal de Lachine aux embarcations de plaisance comme les yachts de croisière et les bateaux à moteur. Actuellement, le règlement interdit l'usage d'embarcations motorisées sur le canal entre l'écluse numéro 5 et le viaduc de l'autoroute Bonaventure, soit sur presque toute sa longueur. La modification au Règlement obligerait aussi toute personne qui franchit une écluse sur le canal à se procurer d'abord un permis, comme c'est le cas pour les autres canaux historiques. On apporterait également certaines modifications techniques pour faire état des changements survenus à Parcs Canada au cours des années; ainsi, on ferait référence à l'Agence Parcs Canada plutôt qu'au Service canadien des parcs.

Solutions envisagées

Au cours des dernières années, en prévision de la reprise des activités de navigation, on a apporté au canal de Lachine de nombreuses améliorations comme la modernisation des installations de mouillage, les structures des écluses et les rampes de mise à l'eau. Le statu quo n'est pas acceptable, puisqu'il faut que les règlements soient modifiés pour que les embarcations motorisées aient accès au canal.

Avantages et coûts

Ces modifications permettront de mettre en vigueur sur le canal de Lachine les dispositions du *Règlement sur les canaux historiques* traitant de l'utilisation des embarcations à moteur. Le Règlement prévoit des mécanismes pour contrôler les nombreuses activités de loisirs et de navigation qui accompagnent les activités nautiques qui se déroulent sur le canal et sur les terrains adjacents. Le Règlement prévoit aussi des moyens de contrôler le mode de fonctionnement des bateaux, en particulier les manoeuvres de dépassement, les limites de vitesse et l'utilisation des installations d'accostage.

Le canal de Lachine constitue une ressource culturelle et historique d'importance nationale. Il représente aussi des avantages socio-économiques considérables pour les collectivités situées à la bordure sud-ouest de l'Île de Montréal. Son ouverture à la navigation de plaisance vise à rendre encore plus viable le potentiel commercial et récréatif du canal et de ses rives.

There will be additional operational costs associated with the provision of services to operators of pleasure craft on the Canal. The cost of issuing permits and collecting fees for mooring and lockage permits and for the use of boat launching ramps are factors in the increase in operational costs for Parks Canada in the 2002 operating season. Fees for the provision of these services will be established under the authority of the *Parks Canada Agency Act*. Section 23 of the Act authorizes the Minister to fix the fees to be paid for a service or the use of a facility provided by the Agency.

The projected revenues from the user fees will be approximately \$83,000 for the first year of operation. They are expected to offset the operational costs for the provision of facilities and services associated with issuing permits for the use of pleasure craft on the Canal for that year, including the staffing of lock operators and public safety patrols. These measures comply with the requirements of the 1998 Parks Canada Revenue Policy.

The fees for lockage and for mooring on the Lachine Canal will be comparable to the fees charged for permits for the use of facilities on the Chambly Canal. The following are examples of fees that will apply for lockage permits and mooring permits on the Canal:

- A lockage permit for a single passage of a privately owned pleasure craft through the locks of the Canal will be \$4.10 per metre of length of the vessel and a seasonal lockage permit will be \$24.60 per metre of length of the vessel. These permits for commercial pleasure craft will be \$6.56 and \$78.74 respectively.
- An overnight mooring permit for a privately owned pleasure craft will be \$1.65 per metre of length of the vessel and for a seasonal mooring permit will be \$24.60 per metre of length of the vessel. These permits for commercial pleasure craft will be \$3.28 and \$40.00, respectively.
- The fee for using boat launching ramps will be \$10 per use and \$75 for the season.

The fees will be adjusted in future years to reflect any changes in operational costs.

Consultation

Consultations on the proposal to allow motorized boating activities have taken place through the development of a management plan for the Lachine Canal. Consultations on the management plan began in 1995 and the proposal to open the Canal to pleasure craft was initiated in 1997. The major contributors to the development of the plan were the City of Montréal, the City of Lachine and the Société du Vieux-Port de Montréal. Other participants were the Government of Quebec, Hydro-Quebec, Canadian National Railway, Canadian Pacific Railway and numerous businesses and interest groups located along the length of the Canal, including small businesses in the Atwater Market and the Old Port of Montréal areas, as well as yacht clubs in the cities of Lachine and Dorval. Approval of the management plan by the Minister of Canadian Heritage is expected in the spring of 2002.

Business and interest groups indicated support for the opening of the Canal to pleasure craft and the imposition of user fees on those who will benefit directly from services provided to pleasure craft users on the Canal. All interest groups are aware that the official opening for the Lachine Canal is in May 2002.

La mise en place de services aux navigateurs de plaisance sur le canal entraînera des coûts de fonctionnement supplémentaires. Pour la saison d'opération 2002, Parcs Canada devra assumer des frais supplémentaires pour des activités telles que l'émission de permis et la collecte de droits pour l'amarrage, l'éclusement et l'utilisation des rampes de mise à l'eau. Les droits d'utilisation de ces services seront établis en conformité avec la *Loi sur l'Agence Parcs Canada*, dont l'article 23 autorise la ministre à établir les droits pour un service ou pour l'utilisation d'installations fournies par l'Agence.

On estime à environ 83 000 \$ les revenus provenant des droits des usagers au cours de la première année. On prévoit que ces droits couvriront les coûts d'opération des installations et des services qui permettront l'utilisation de bateaux de plaisance sur le canal, y compris l'embauche du personnel préposé aux écluses et aux patrouilles de sécurité. Ces mesures satisfont aux exigences de la Politique de revenus de Parcs Canada de 1998.

Les droits d'éclusement et d'amarrage au canal de Lachine devraient être comparables à ceux que l'on applique aux permis d'utilisation des installations au canal de Chambly. Voici quelques exemples des droits qui pourraient s'appliquer aux permis d'éclusement et d'amarrage sur le canal :

- Pour le passage simple d'un bateau de plaisance privé aux écluses du canal, le permis d'éclusement coûterait 4,10 \$ par mètre de longueur du bateau et un permis saisonnier coûterait 24,60 \$ par mètre de longueur. Les mêmes permis pour des bateaux de plaisance à usage commercial seraient respectivement de 6,56 \$ et de 78,74 \$.
- Pour un bateau de plaisance privé, un permis d'amarrage de nuit coûterait 1,65 \$ par mètre de longueur du bateau et le permis saisonnier coûterait 24,60 \$ par mètre de longueur. Les mêmes permis pour un bateau de plaisance à usage commercial coûteraient respectivement 3,28 \$ et 40,00 \$.
- Les droits d'utilisation des rampes de mise à l'eau seraient de 10 \$ à chaque fois ou de 75 \$ par saison.

Ces frais seraient réajustés au cours des prochaines années pour tenir compte des changements dans les coûts de fonctionnement.

Consultations

Au cours de la préparation du plan de gestion pour le canal de Lachine, on a tenu des consultations sur la proposition de permettre les activités nautiques motorisées. Les consultations au sujet du plan de gestion ont débuté en 1995 et la proposition de permettre la navigation de plaisance sur le canal a été émise en 1997. Les organismes qui ont le plus contribué à l'élaboration du plan sont la Ville de Montréal, la Ville de Lachine et la Société du Vieux-Port de Montréal. Parmi les autres collaborateurs, on compte le gouvernement du Québec, Hydro-Québec, la Compagnie des chemins de fer nationaux, Chemin de fer Canadien Pacifique Limitée ainsi qu'un grand nombre d'entreprises et de groupes d'intérêts situés le long du canal, parmi lesquelles figurent des petites entreprises du Marché Atwater et du Vieux-Port de Montréal de même que des clubs nautiques situés dans les villes de Lachine et de Dorval. L'approbation du plan de gestion par la ministre du Patrimoine canadien est prévue pour le printemps de 2002.

Les groupes d'intérêts et les gens d'affaires se sont prononcés en faveur de l'ouverture du canal à la navigation de plaisance et de l'imposition de droits d'utilisation à ceux qui profiteraient directement des services fournis aux usagers. Tous les groupes d'intérêts sont au courant du fait que l'ouverture officielle du canal Lachine aura lieu en mai 2002.

The amendments were published in the *Canada Gazette*, Part I, on March 16, 2002, and no representations were made.

Compliance and Enforcement

Compliance with the provisions of the Regulations on the Lachine Canal will be ensured through regular patrols by Parks Canada staff and local law enforcement authorities. Voluntary compliance will be encouraged by informing boaters of regulatory requirements through the distribution of user guides produced by Parks Canada. As a final recourse, a charge for an offence under the *Historic Canals Regulations* could be laid, for which a maximum fine of \$400 could be imposed under the *Department of Transport Act*.

Contact

Mr. Gerry Doré
Chief
Legislation and Regulations
National Parks Directorate
Parks Canada
25 Eddy Street, 4th Floor
Hull, Quebec
K1A 0M5
Telephone: (819) 953-7831
FAX: (819) 994-5140

Les modifications ont été publiées dans la *Gazette du Canada* Partie I le 16 mars 2002 et aucune représentation n'a été faite.

Respect et exécution

Des patrouilles régulières du personnel de Parcs Canada et des services de police locaux assureront l'observance des dispositions du règlement sur le canal de Lachine. On incitera les plaisanciers à s'y conformer volontairement en leur distribuant des guides d'utilisation produits par Parcs Canada pour les informer des prescriptions réglementaires. En dernier recours, on pourra porter des accusations en vertu du *Règlement sur les canaux historiques* et imposer une amende n'excédant pas 400 \$ en vertu de la *Loi sur le ministère des Transports*.

Personne-ressource

M. Gerry Doré
Chef
Législation et règlements
Parcs nationaux
Parcs Canada
25, rue Eddy, 4^e étage
Hull (Québec)
K1A 0M5
Téléphone : (819) 953-7831
TÉLÉCOPIEUR : (819) 994-5140

Registration
SOR/2002-192 9 May, 2002

ROYAL CANADIAN MINT ACT

Order Authorizing the Issue and Determining the Composition, Dimensions and Designs of Circulation Coins

P.C. 2002-794 9 May, 2002

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of State, Deputy Prime Minister and Minister of Infrastructure and Crown Corporations, pursuant to sections 6.4^a and 6.5^a of the *Royal Canadian Mint Act*, hereby authorizes the issue and determines the designs of the following circulation coins:

(a) a twenty-five cent coin

(i) the characteristics of which shall be as specified in item 4 of Part 2 of the schedule to that Act,

(ii) the diameter of which shall be 23.88 mm,

(iii) the design of the obverse impression of which shall depict the approved effigy of Her Majesty Queen Elizabeth II, with the initials "D.H." on the bottom left-hand corner of the neckline, with the years "1952" and "2002" below the effigy, the inscriptions "D-G-REGINA", "25 CENTS" and "ELIZABETH II" along the circumference of the coin to the right, below and to the left, respectively, and with beads around the edge, and

(iv) the design of the reverse impression of which shall depict a maple leaf surrounded by eleven people, with a scattering of confetti and streamers, the initials "JC" in the lower right quadrant and "CANADA" below the design, and with beads around the edge; and

(b) a twenty-five cent coin

(i) the characteristics of which shall be as specified in item 4.1 of Part 2 of the schedule to that Act,

(ii) the diameter of which shall be 23.88 mm,

(iii) the design of the obverse impression of which shall depict the approved effigy of Her Majesty Queen Elizabeth II, with the initials "D.H." on the bottom left-hand corner of the neckline, with the years "1952" and "2002" and the letter "P" below the effigy, the inscriptions "D-G-REGINA", "25 CENTS" and "ELIZABETH II" along the circumference of the coin to the right, below and to the left, respectively, and with beads around the edge, and

(iv) the design of the reverse impression of which shall depict a maple leaf surrounded by eleven people, with a scattering of confetti and streamers, the initials "JC" in the lower right quadrant and "CANADA" below the design, and with beads around the edge.

Enregistrement
DORS/2002-192 9 mai 2002

LOI SUR LA MONNAIE ROYALE CANADIENNE

Décret autorisant l'émission et fixant la composition, les dimensions et les dessins des pièces de monnaie de circulation

C.P. 2002-794 9 mai 2002

Sur recommandation du ministre d'État, vice-premier ministre et ministre de l'Infrastructure et des Sociétés d'État et en vertu des articles 6.4^a et 6.5^a de la *Loi sur la Monnaie royale canadienne*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil autorise l'émission des pièces de monnaie de circulation ci-après et fixe leurs dessins :

a) une pièce de vingt-cinq cents :

(i) dont les caractéristiques sont précisées à l'article 4 de la partie 2 de l'annexe de cette loi,

(ii) dont le diamètre est de 23,88 mm,

(iii) dont le dessin gravé à l'avert est l'effigie approuvée de Sa Majesté la Reine Elizabeth II, avec les initiales « D.H. » inscrites juste au-dessus de la ligne de démarcation du cou dans le coin inférieur gauche, les années « 1952 » et « 2002 » apparaissant au-dessous de l'effigie, les inscriptions « D-G-REGINA », « 25 CENTS » et « ELIZABETH II » se trouvant respectivement à droite, au bas et à gauche de la pièce, un grènetis en soulignant le pourtour,

(iv) dont le dessin gravé au revers et parsemé de confettis et de banderoles représente une feuille d'érable entourée de onze personnes, avec les initiales « JC » apparaissant à droite et l'inscription « CANADA » en bas du dessin, un grènetis soulignant le pourtour de la pièce;

b) une pièce de vingt-cinq cents :

(i) dont les caractéristiques sont précisées à l'article 4.1 de la partie 2 de l'annexe de cette loi,

(ii) dont le diamètre est de 23,88 mm,

(iii) dont le dessin gravé à l'avert est l'effigie approuvée de Sa Majesté la Reine Elizabeth II, avec les initiales « D.H. » inscrites juste au-dessus de la ligne de démarcation du cou dans le coin inférieur gauche, les années « 1952 » et « 2002 » et la lettre « P » apparaissant au-dessous de l'effigie, les inscriptions « D-G-REGINA », « 25 CENTS » et « ELIZABETH II » se trouvant respectivement à droite, au bas et à gauche de la pièce, un grènetis en soulignant le pourtour,

(iv) dont le dessin gravé au revers et parsemé de confettis et de banderoles représente une feuille d'érable entourée de onze personnes, avec les initiales « JC » apparaissant dans le quadrant inférieur droit et l'inscription « CANADA » en bas du dessin, un grènetis soulignant le pourtour de la pièce.

^a S.C. 1999, c. 4, s. 3

^a L.C. 1999, ch. 4, art. 3

Registration
SOR/2002-193 9 May, 2002

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Order 2002-66-03-01 Amending the Domestic Substances List

Whereas pursuant to subsection 66(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, the Minister of the Environment is satisfied that the substances referred to in the annexed order were, between January 1, 1984 and December 31, 1986, imported into Canada by a person in a quantity of not less than 100 kg in any one calendar year;

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsection 66(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, hereby makes the annexed *Order 2002-66-03-01 Amending the Domestic Substances List*.

Ottawa, Ontario, May 9, 2002

David Anderson
Minister of the Environment

ORDER 2002-66-03-01 AMENDING THE DOMESTIC SUBSTANCES LIST

AMENDMENT

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

143734-28-5 395075-23-7

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Orders.)

Description

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

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

^a S.C. 1999, c. 33
¹ SOR/94-311

Enregistrement
DORS/2002-193 9 mai 2002

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

Arrêté 2002-66-03-01 modifiant la Liste intérieure

Attendu que, aux termes du paragraphe 66(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, le ministre de l'Environnement estime que les substances visées par le présent arrêté ont été, entre le 1^{er} janvier 1984 et le 31 décembre 1986, importées par une personne en une quantité d'au moins 100 kg au cours d'une année civile,

À ces causes, en vertu du paragraphe 66(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, le ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté 2002-66-03-01 modifiant la Liste intérieure*, ci-après.

Ottawa (Ontario), le 9 mai 2002

Le ministre de l'Environnement,
David Anderson

ARRÊTÉ 2002-66-03-01 MODIFIANT LA LISTE INTÉRIEURE

MODIFICATION

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

143734-28-5 395075-23-7

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie des arrêtés.)

Description

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

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

^a L.C. 1999, ch. 33
¹ DORS/94-311

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

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

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

Alternatives

No alternatives to amending the DSL were considered.

Benefits and Costs

Benefits

This amendment to the DSL will benefit the public, industry and governments by identifying additional substances that have been defined as “existing” under CEPA 1999, and that are therefore exempt from all assessment and reporting requirements under the *New Substances Notification Regulations*.

Costs

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

Competitiveness

All nominated substances are added to the DSL if they have been determined to be consistent with the eligibility criteria specified in the CEPA 1999. Thus, no manufacturer or importer is disadvantaged by this amendment of the DSL.

Consultation

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

La LI définit donc ce qu’est une substance existante au sens de la Loi et elle est le seul document qui permet de déterminer si une substance est « existante » ou « nouvelle » au Canada. Les substances inscrites à la LI ne sont pas assujetties aux exigences du *Règlement concernant la fourniture de renseignements sur les substances nouvelles au Canada (Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles)* lequel est en vigueur en vertu de l’article 89 de la LCPE 1999. Les substances non énumérées à la LI devront faire l’objet d’un préavis et d’une évaluation, tel qu’exigé par ce règlement et ce, avant leur fabrication ou leur importation au Canada.

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

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

Solutions envisagées

Aucune autre alternative n’a été considérée pour modifier la LI.

Avantages et coûts

Avantages

Cette modification à la LI entraînera des avantages pour le public, l’industrie et les gouvernements. Ces avantages sont reliés au fait que la LI identifiera les substances additionnelles qui ont été identifiées comme « existantes » en vertu de la LCPE 1999, et que ces substances sont par conséquent exemptes de toutes exigences reliées à des évaluations et des rapports tels qu’exigés par le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles*.

Coûts

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

Compétitivité

Toutes les substances désignées sont ajoutées à la *Liste intérieure* si elles ont été identifiées comme respectant le critère d’admissibilité mentionné à la LCPE 1999. Par conséquent, aucun manufacturier ou importateur n’est pénalisé par cette modification à la LI.

Consultations

Étant donné que l’avis relié à cette modification, mentionne qu’aucun renseignement ne fera l’objet de commentaire ou d’objection par le public en général, aucune consultation ne s’est avérée nécessaire.

Compliance and Enforcement

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

Contacts

Martin Sirois
Head
Notification Processing and Controls Section
New Substances Branch
Department of the Environment
Hull, Quebec
K1A 0H3
Telephone: (819) 997-3203

Peter Sol
Director
Regulatory and Economic Analysis Branch
Economic and Regulatory Affairs
Directorate
Department of the Environment
Hull, Quebec
K1A 0H3
Telephone: (819) 994-4484

Respect et exécution

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

Personnes-ressources

Martin Sirois
Chef
Section des procédures de déclarations et des contrôles
Direction des substances nouvelles
Ministère de l'Environnement
Hull (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : (819) 997-3203

Peter Sol
Directeur
Direction des analyses réglementaires et économiques
Direction générale des affaires économiques et réglementaires
Ministère de l'Environnement
Hull (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : (819) 994-4484

Registration
SOR/2002-194 9 May, 2002

Enregistrement
DORS/2002-194 9 mai 2002

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

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

**Order 2002-87-03-01 Amending the Domestic
Substances List**

Arrêté 2002-87-03-01 modifiant la Liste intérieure

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

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

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

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

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

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

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

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

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsection 87(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, hereby makes the annexed *Order 2002-87-03-01 Amending the Domestic Substances List*.

À ces causes, en vertu du paragraphe 87(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, le ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté 2002-87-03-01 modifiant la Liste intérieure*, ci-après.

Ottawa, Ontario, May 9, 2002

Ottawa (Ontario), le 9 mai 2002

David Anderson
Minister of the Environment

Le ministre de l'Environnement,
David Anderson

**ORDER 2002-87-03-01 AMENDING THE
DOMESTIC SUBSTANCES LIST**

**ARRÊTÉ 2002-87-03-01 MODIFIANT
LA LISTE INTÉRIEURE**

AMENDMENTS

MODIFICATIONS

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

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

122-96-3 N 23235-61-2 N 35435-21-3 N 51390-19-3 T
67806-10-4 N 104037-79-8 N 124347-71-3 T 192726-52-6 N
302933-85-3 T 326794-49-4 N

122-96-3 N 23235-61-2 N 35435-21-3 N 51390-19-3 T
67806-10-4 N 104037-79-8 N 124347-71-3 T 192726-52-6 N
302933-85-3 T 326794-49-4 N

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

12009-3 N 2-Propenoic acid, ethyl ester, polymer with 2-methyl-2-propenoic acid, α -[[[1-methyl-1-[3-(methylethenyl)phenyl]ethyl]amino] carbonyl]- ω -[(alkylphenoxy)methyl]ethylpoly(oxy-1,2-ethanediyl), branched and α -[[[1-methyl-1-[3-(methylethenyl)phenyl]ethyl]amino]carbonyl]- ω -(alkylphenoxy)poly(oxy-1,2-ethanediyl), branched
15662-2 N Polycarboxylate polymer with alkenyloxyalkylol modified poly(oxyalkylenediyl) sodium salt

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

12009-3 N 2-Propénoate d'éthyle polymérisé avec l'acide 2-méthyl-2-propénoïque, l' α -[({1-méthyl-1-[3-(méthyléthényl)phényl]éthyl} amino)carbonyl]- ω -[(alkylphénoxy)méthyl]éthylpoly(oxyéthane-1,2-diyl), ramifié et l' α -[({1-méthyl-1-[3-(méthyléthényl)phényl]éthyl} amino)carbonyl]- ω -(alkylphénoxy)poly(oxyéthane-1,2-diyl), ramifié
15662-2 N Polycarboxylate polymérisé avec un alcényloxyalkylol modifié poly(oxyalkylènediyl) sel de sodium

^a S.C. 1999, c. 33
¹ SOR/94-311

^a L.C. 1999, ch. 33
¹ DORS/94-311

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for this Order appears at page 1187, following SOR/2002-193.

N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de cet arrêté se trouve à la page 1187, suite au DORS/2002-193.

Registration
SI/2002-82 22 May, 2002

Enregistrement
TR/2002-82 22 mai 2002

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Gateway Hotels Ltd. Remission Order

Décret de remise visant Gateway Hotels Ltd.

P.C. 2002-736 2 May, 2002

C.P. 2002-736 2 mai 2002

Her Excellency the Governor General in Council, considering that it is in the public interest to do so, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to subsection 23(2)^a of the *Financial Administration Act*, hereby remits to Gateway Hotels Ltd. \$4,529.57 of tax paid in error under Part IX of the *Excise Tax Act* in respect of video lottery terminal commissions.

Sur recommandation de la ministre du Revenu national et en vertu du paragraphe 23(2)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil, estimant que l'intérêt public le justifie, fait remise à Gateway Hotels Ltd. de la somme de 4 529,57 \$, au titre de la taxe payée par erreur aux termes de la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise* relativement à des commissions sur des appareils de loterie vidéo.

EXPLANATORY NOTE

NOTE EXPLICATIVE

(This note is not part of the Order.)

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

This Order remits \$4,529.57 of the goods and services tax (GST) paid in error in respect of video lottery terminal commissions, which were never subject to the tax.

Le décret accorde une remise de 4 529,57 \$ au titre de la taxe sur les produits et services (TPS) payée par erreur relativement à des commissions sur des appareils de loterie vidéo, lesquelles commissions n'ont jamais été assujetties à la taxe.

^a S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

^a L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

Registration
SI/2002-83 22 May, 2002

BROADCASTING ACT

Order Declining to Set Aside or to Refer Back to the CRTC Decision CRTC 2002-39

P.C. 2002-779 8 May, 2002

Whereas the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission rendered Broadcasting Decision CRTC 2002-39 on February 14, 2002, which approved an application by Multivan Broadcast Corporation for a broadcasting licence for a multilingual, ethnic television programming undertaking at Vancouver, operating on channel 42C, with an effective radiated power of 40,000 watts;

Whereas, subsequent to the rendering of that Decision, the Governor in Council received petitions requesting that that Decision be set aside or referred back to the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission for reconsideration and hearing of the matter by the Commission;

And whereas the Governor in Council, having considered the petitions, is not satisfied that that Decision derogates from the attainment of the objectives of the broadcasting policy set out in subsection 3(1) of the *Broadcasting Act*;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Canadian Heritage, pursuant to section 28 of the *Broadcasting Act*, hereby declines to set aside Broadcasting Decision CRTC 2002-39 of February 14, 2002 or to refer it back to the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission for reconsideration and hearing.

Enregistrement
TR/2002-83 22 mai 2002

LOI SUR LA RADIODIFFUSION

Décret refusant d'annuler ou de renvoyer au CRTC la décision CRTC 2002-39

C.P. 2002-779 8 mai 2002

Attendu que le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes a, dans sa décision de radiodiffusion CRTC 2002-39 du 14 février 2002, approuvé la demande présentée par Multivan Broadcast Corporation en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion pour exploiter, à Vancouver, un service de programmation de télévision multilingue à caractère ethnique, au canal 42C et avec une puissance apparente rayonnée de 40 000 watts;

Attendu que la gouverneure en conseil, à la suite de cette décision, a reçu des demandes requérant l'annulation de la décision ou son renvoi au Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes pour réexamen et nouvelle audience;

Attendu que la gouverneure en conseil, après examen de ces requêtes, n'est pas convaincue que cette décision ne va pas dans le sens des objectifs de la politique canadienne de radiodiffusion énoncés au paragraphe 3(1) de la *Loi sur la radiodiffusion*,

À ces causes, sur recommandation de la ministre du Patrimoine canadien et en vertu de l'article 28 de la *Loi sur la radiodiffusion*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil refuse d'annuler la décision de radiodiffusion CRTC 2002-39 du 14 février 2002 ou de la renvoyer au Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes pour réexamen et nouvelle audience.

Registration
SI/2002-84 22 May, 2002

PROCEEDS OF CRIME (MONEY LAUNDERING) AND
TERRORIST FINANCING ACT

**Order Fixing June 12, 2002 as the Date of the
Coming into Force of Certain Sections of the Act**

P.C. 2002-780 9 May, 2002

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 99 of the *Proceeds of Crime (Money Laundering) and Terrorist Financing Act*^a, hereby fixes June 12, 2002 as the day on which sections 6 and 9, subsection 45(2) and sections 62 to 65, 83 and 98 of that Act come into force.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

Certain provisions of the *Proceeds of Crime (Money Laundering) and Terrorist Financing Act* came into force on July 5, 2000 and October 28, 2001. This Order fixes June 12, 2002 as the day on which other provisions of that Act come into force. In particular, they include the provisions of that Act that require reporting entities to keep and retain prescribed records, the provisions that require prescribed transactions to be reported to the Financial Transactions and Reports Analysis Centre of Canada (FINTRAC), the provisions allowing FINTRAC to conduct compliance audits of reporting entities, and the provision repealing the *Proceeds of Crime (money laundering) Act*, being chapter 26 of the Statutes of Canada, 1991.

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

Enregistrement
TR/2002-84 22 mai 2002

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

**Décret fixant au 12 juin 2002 la date d'entrée en
vigueur de certains articles de la Loi**

C.P. 2002-780 9 mai 2002

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 99 de la *Loi sur le recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 12 juin 2002 la date d'entrée en vigueur des articles 6 et 9, du paragraphe 45(2) et des articles 62 à 65, 83 et 98 de cette loi.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

Certaines des dispositions de la *Loi sur le recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes* sont entrées en vigueur le 5 juillet 2000 et le 28 octobre 2001. Le présent décret fixe au 12 juin 2002 la date d'entrée en vigueur d'autres dispositions de cette loi. Il s'agit notamment des dispositions de la loi qui visent l'obligation, pour le déclarant, de tenir et de conserver des documents visés par règlement de même que celle de déclarer au Centre d'analyse des opérations et déclarations financières du Canada (CANAFE) les opérations financières visées par règlement, le pouvoir conféré au CANAFE relativement au contrôle d'application de la loi et, enfin, l'abrogation de la *Loi sur le recyclage des produits de la criminalité*, chapitre 26 des Lois du Canada (1991).

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

TABLE OF CONTENTS **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)

Registration No.	P.C. 2002	Department	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2002-176	700	Prime Minister Public Service Commission	Special Appointment Regulations, No. 2002-3	1120
SOR/2002-177	705	Prime Minister Public Service Commission	Special Appointment Regulations, No. 2002-4	1121
SOR/2002-178	714	Prime Minister Public Service Commission	Special Appointment Regulations, No. 2002-5	1122
SOR/2002-179	735	Transport	Regulations Amending the Port Authorities Operations Regulations.....	1123
SOR/2002-180	737	Transport	CATSA Aerodrome Designation Regulations	1132
SOR/2002-181	740	Justice	Regulations Amending the Contraventions Regulations	1136
SOR/2002-182	741	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VI)	1139
SOR/2002-183		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations.....	1145
SOR/2002-184	781	Finance	Proceeds of Crime (Money Laundering) and Terrorist Financing Regulations	1151
SOR/2002-185	782	Finance	Regulations Amending the Proceeds of Crime (Money Laundering) Suspicious Transaction Reporting Regulations	1152
SOR/2002-186	788	Canadian Heritage	By-law Amending the National Battlefields Park By-law.....	1153
SOR/2002-187	789	Transport	Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Glazing Materials).....	1157
SOR/2002-188	790	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations	1163
SOR/2002-189	791	Transport	Regulations Amending the Designated Provisions Regulations	1173
SOR/2002-190	792	Health	Regulations Amending the Medical Devices Regulations.....	1174
SOR/2002-191	793	Canadian Heritage	Regulations Amending the Historic Canals Regulations.....	1181
SOR/2002-192	794	Deputy Prime Minister and Infrastructure and Crown Corporations	Order Authorizing the Issue and Determining the Composition, Dimensions and Design of Circulation Coins	1186
SOR/2002-193		Environment	Order 2002-66-03-01 Amending the Domestic Substances List	1187
SOR/2002-194		Environment	Order 2002-87-03-01 Amending the Domestic Substances List	1190
SI/2002-82	736	National Revenue	Gateway Hotels Ltd. Remission Order.....	1192
SI/2002-83	779	Canadian Heritage	Order Declining to Set Aside or to Refer Back to the CRTC Decision CRTC 2002-39.....	1193
SI/2002-84	780	Finance	Order Fixing June 12, 2002 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Proceeds of Crime (Money Laundering) and Terrorist Financing Act.....	1194

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
Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations—Regulations Amending..... Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act	SOR/2002-183	07/05/02	1145	
Authorizing the Issue and Determining the Composition, Dimensions and Design of Circulation Coins—Order..... Royal Canadian Mint Act	SOR/2002-192	09/05/02	1186	n
Canadian Aviation Regulations (Part VI)—Regulations Amending..... Aeronautics Act	SOR/2002-182	02/05/02	1139	
Canadian Aviation Security Regulations—Regulations Amending..... Aeronautics Act	SOR/2002-188	09/05/02	1163	
CATSA Aerodrome Designation Regulations..... Canadian Air Transport Security Authority Act	SOR/2002-180	02/05/02	1132	n
Contraventions Regulations—Regulations Amending..... Contraventions Act	SOR/2002-181	02/05/02	1136	
Declining to Set Aside or to Refer Back to the CRTC Decision CRTC 2002-39—Order..... Broadcasting Act	SI/2002-83	22/05/02	1193	n
Designated Provisions Regulations—Regulations Amending..... Aeronautics Act	SOR/2002-189	09/05/02	1173	
Domestic Substances List—Order 2002-66-03-01 Amending..... Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2002-193	09/05/02	1187	
Domestic Substances List—Order 2002-87-03-01 Amending..... Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2002-194	09/05/02	1190	
Fixing June 12, 2002 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Proceeds of Crime (Money Laundering) and Terrorist Financing Act—Order..... Proceeds of Crime (Money Laundering) and Terrorist Financing Act	SI/2002-84	22/05/02	1194	
Gateway Hotels Ltd. Remission Order..... Financial Administration Act	SI/2002-82	22/05/02	1192	n
Historic Canals Regulations—Regulations Amending..... Department of Transport Act	SOR/2002-191	09/05/02	1181	
Medical Devices Regulations—Regulations Amending..... Food and Drugs Act	SOR/2002-190	09/05/02	1174	
Motor Vehicle Safety Regulations (Glazing Materials)—Regulations Amending..... Motor Vehicle Safety Act	SOR/2002-187	09/05/02	1157	
National Battlefields Park By-law—By-law Amending..... The National Battlefields at Quebec Act, 1914	SOR/2002-186	09/05/02	1153	
Port Authorities Operations Regulations—Regulations Amending..... Canada Marine Act	SOR/2002-179	01/05/02	1123	
Proceeds of Crime (Money Laundering) and Terrorist Financing Regulations..... Proceeds of Crime (Money Laundering) and Terrorist Financing Act	SOR/2002-184	09/05/02	1151	n
Proceeds of Crime (Money Laundering) Suspicious Transaction Reporting Regulations—Regulations Amending..... Proceeds of Crime (Money Laundering) and Terrorist Financing Act	SOR/2002-185	09/05/02	1152	
Special Appointment Regulations, No. 2002-3..... Public Service Employment Act	SOR/2002-176	29/04/02	1120	n
Special Appointment Regulations, No. 2002-4..... Public Service Employment Act	SOR/2002-177	29/04/02	1121	n
Special Appointment Regulations, No. 2002-5..... Public Service Employment Act	SOR/2002-178	29/04/02	1122	n

TABLE DES MATIÈRES DORS: Textes réglementaires (Règlements)
TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)

N° d'enregistrement.	C.P. 2002	Ministère	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2002-176	700	Premier ministre Commission de la fonction publique	Règlement n° 2002-3 portant affectation spéciale.....	1120
DORS/2002-177	705	Premier ministre Commission de la fonction publique	Règlement n° 2002-4 portant affectation spéciale.....	1121
DORS/2002-178	714	Premier ministre Commission de la fonction publique	Règlement n° 2002-5 portant affectation spéciale.....	1122
DORS/2002-179	735	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires.....	1123
DORS/2002-180	737	Transports	Règlement sur la désignation des aérodromes de l'ACSTA.....	1132
DORS/2002-181	740	Justice	Règlement modifiant le Règlement sur les contraventions.....	1136
DORS/2002-182	741	Transports	Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie VI).....	1139
DORS/2002-183		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions en matière d'agriculture et d'agroalimentaire.....	1145
DORS/2002-184	781	Finances	Règlement sur le recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes.....	1151
DORS/2002-185	782	Finances	Règlement modifiant le Règlement sur la déclaration des opérations douteuses.....	1152
DORS/2002-186	788	Patrimoine canadien	Règlement modifiant le Règlement sur le Parc des champs de bataille nationaux.....	1153
DORS/2002-187	789	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (vitrages).....	1157
DORS/2002-188	790	Transports	Règlement modifiant le Règlement canadien sur la sûreté aérienne.....	1163
DORS/2002-189	791	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur les textes désignés.....	1173
DORS/2002-190	792	Santé	Règlement modifiant le Règlement sur les instruments médicaux.....	1174
DORS/2002-191	793	Patrimoine canadien	Règlement modifiant le Règlement sur les canaux historiques.....	1181
DORS/2002-192	794	Vice-premier ministre et Infrastructure et Sociétés d'État	Décret autorisant l'émission et fixant la composition, les dimensions et les dessins des pièces de monnaie de circulation.....	1186
DORS/2002-193		Environnement	Arrêté 2002-66-03-01 modifiant la Liste intérieure.....	1187
DORS/2002-194		Environnement	Arrêté 2002-87-03-01 modifiant la Liste intérieure.....	1190
TR/2002-82	736	Revenu national	Décret de remise visant Gateway Hotels Ltd.	1192
TR/2002-83	779	Patrimoine canadien	Décret refusant d'annuler ou de renvoyer au CRTC la décision CRTC 2002-39.....	1193
TR/2002-84	780	Finances	Décret fixant au 12 juin 2002 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi sur le recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes.....	1194

INDEX DORS: Textes réglementaires (Règlements)
TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)

Abréviations : e — erratum
n — nouveau
r — revise
a — abroge

Règlements Lois	Enregistrement n°	Date	Page	Commentaires
Affectation spéciale — Règlement n° 2002-3 Emploi dans la fonction publique (Loi)	DORS/2002-176	29/04/02	1120	n
Affectation spéciale — Règlement n° 2002-4 Emploi dans la fonction publique (Loi)	DORS/2002-177	29/04/02	1121	n
Affectation spéciale — Règlement n° 2002-5 Emploi dans la fonction publique (Loi)	DORS/2002-178	29/04/02	1122	n
Autorisant l'émission et fixant la composition, les dimensions et les dessins des pièces de monnaie de circulation — Décret Monnaie royale canadienne (Loi)	DORS/2002-192	09/05/02	1186	n
Aviation canadien (Partie VI) — Règlement modifiant le Règlement Aéronautique (Loi)	DORS/2002-182	02/05/02	1139	
Canaux historiques — Règlement modifiant le Règlement Ministère des Transports (Loi)	DORS/2002-191	09/05/02	1181	
Contraventions — Règlement modifiant le Règlement Contraventions (Loi)	DORS/2002-181	02/05/02	1136	
Déclaration des opérations douteuses — Règlement modifiant le Règlement Recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes (Loi)	DORS/2002-185	09/05/02	1152	
Désignation des aérodromes de l'ACSTA — Règlement Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (Loi)	DORS/2002-180	02/05/02	1132	n
Exploitation des administrations portuaires — Règlement modifiant le Règlement Maritime du Canada (Loi)	DORS/2002-179	01/05/02	1123	
Fixant au 12 juin 2002 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi — Décret Recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes (Loi)	TR/2002-84	22/05/02	1194	
Gateway Hotels Ltd. — Décret de remise Gestion des finances publiques (Loi)	TR/2002-82	22/05/02	1192	n
Instruments médicaux — Règlement modifiant le Règlement Aliments et drogues (Loi)	DORS/2002-190	09/05/02	1174	
Liste intérieure — Arrêté 2002-66-03-01 modifiant Protection de l'environnement (1999) (Loi canadienne)	DORS/2002-193	09/05/02	1187	
Liste intérieure — Arrêté 2002-87-03-01 modifiant Protection de l'environnement (1999) (Loi canadienne)	DORS/2002-194	09/05/02	1190	
Parc des champs de bataille nationaux — Règlement modifiant le Règlement Champs de bataille nationaux à Québec, 1914 (Loi)	DORS/2002-186	09/05/02	1153	
Recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes — Règlement Recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes (Loi)	DORS/2002-184	09/05/02	1151	n
Refusant d'annuler ou de renvoyer au CRTC la décision CRTC 2002-39 — Décret Radiodiffusion (Loi)	TR/2002-83	22/05/02	1193	n
Sanctions en matières d'agriculture et d'agroalimentaire — Règlement modifiant le Règlement Sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire (Loi)	DORS/2002-183	07/05/02	1145	
Sécurité des véhicules automobiles (vitres) — Règlement modifiant le Règlement Sécurité automobile (Loi)	DORS/2002-187	09/05/02	1157	
Sûreté aérienne — Règlement modifiant le Règlement canadien Aéronautique (Loi)	DORS/2002-188	09/05/02	1163	
Textes désignés — Règlement modifiant le Règlement Aéronautique (Loi)	DORS/2002-189	09/05/02	1173	



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing
Communication Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions du gouvernement du Canada
Communication Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9