

# Canada Gazette



# Gazette du Canada

## Part I

## Partie I

OTTAWA, SATURDAY, FEBRUARY 1, 2003

OTTAWA, LE SAMEDI 1<sup>er</sup> FÉVRIER 2003

### NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* is published under authority of the *Statutory Instruments Act*. It consists of three parts as described below:

- Part I Material required by federal statute or regulation to be published in the *Canada Gazette* other than items identified for Parts II and III below — Published every Saturday
- Part II Statutory Instruments (Regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 1, 2003, and at least every second Wednesday thereafter
- Part III Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after Royal Assent

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

To subscribe to, or obtain copies of, the *Canada Gazette*, contact bookstores selling Government publications as listed in the telephone directory or write to: Canadian Government Publishing, Communication Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

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

### AVIS AU LECTEUR

La *Gazette du Canada* est publiée conformément aux dispositions de la *Loi sur les textes réglementaires*. Elle est composée des trois parties suivantes :

- Partie I Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères des Parties II et III — Publiée le samedi
- Partie II Textes réglementaires (Règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 1<sup>er</sup> janvier 2003 et au moins tous les deux mercredis par la suite
- Partie III Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

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

On peut s'abonner à la *Gazette du Canada* ou en obtenir des exemplaires en s'adressant aux agents libraires associés énumérés dans l'annuaire téléphonique ou en s'adressant à : Les Éditions du gouvernement du Canada, Communication Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

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

<i>Canada Gazette</i>	<i>Part I</i>	<i>Part II</i>	<i>Part III</i>
Yearly subscription			
Canada	\$135.00	\$67.50	\$28.50
Outside Canada	US\$135.00	US\$67.50	US\$28.50
Per copy			
Canada	\$2.95	\$3.50	\$4.50
Outside Canada	US\$2.95	US\$3.50	US\$4.50

<i>Gazette du Canada</i>	<i>Partie I</i>	<i>Partie II</i>	<i>Partie III</i>
Abonnement annuel			
Canada	135,00 \$	67,50 \$	28,50 \$
Extérieur du Canada	135,00 \$US	67,50 \$US	28,50 \$US
Exemplaire			
Canada	2,95 \$	3,50 \$	4,50 \$
Extérieur du Canada	2,95 \$US	3,50 \$US	4,50 \$US

## REQUESTS FOR INSERTION

Requests for insertion should be directed to the Canada Gazette Directorate, Communication Canada, 350 Albert Street, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0S9, (613) 996-2495 (Telephone), (613) 991-3540 (Facsimile).

Bilingual texts received as late as six working days before the desired Saturday's date of publication will, if time and other resources permit, be scheduled for publication that date.

Each client will receive a free copy of the *Canada Gazette* for every week during which a notice is published.

## DEMANDES D'INSERTION

Les demandes d'insertion doivent être envoyées à la Direction de la Gazette du Canada, Communication Canada, 350, rue Albert, 5<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario) K1A 0S9, (613) 996-2495 (téléphone), (613) 991-3540 (télécopieur).

Un texte bilingue reçu au plus tard six jours ouvrables avant la date de parution demandée paraîtra, le temps et autres ressources le permettant, le samedi visé.

Pour chaque semaine de parution d'un avis, le client recevra un exemplaire gratuit de la *Gazette du Canada*.

## TABLE OF CONTENTS

No. 5 — February 1, 2003

Government House* .....	196
(orders, decorations and medals)	
Government Notices* .....	200
Appointments.....	201
Parliament	
House of Commons .....	205
Commissions* .....	206
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous Notices* .....	218
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; private sector agents)	
Proposed Regulations* .....	229
(including amendments to existing regulations)	
Index .....	391

## TABLE DES MATIÈRES

N<sup>o</sup> 5 — Le 1<sup>er</sup> février 2003

Résidence du Gouverneur général* .....	196
(ordres, décorations et médailles)	
Avis du Gouvernement* .....	200
Nominations.....	201
Parlement	
Chambre des communes .....	205
Commissions* .....	206
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers* .....	218
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés* .....	229
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index .....	393

\* Notices are listed alphabetically in the Index.

\* Les avis sont énumérés alphabétiquement dans l'index.

**GOVERNMENT HOUSE****MERITORIOUS SERVICE DECORATIONS**

The Governor General, the Right Honourable ADRIENNE CLARKSON, on the recommendation of the Canadian Decorations Advisory Committee, has awarded the Meritorious Service Decorations (civil division) as follows:

*Meritorious Service Cross  
(civil division)*

SUSAN JILL SAMPSON, M.S.C.  
Qualicum Beach, British Columbia

In 1995, Dr. Jill Sampson founded Poco a Poco, or “little by little”, after becoming aware of the urgent and obvious need of Guatemala’s poorest citizens for improved medical, surgical and dental care. Through this organization, she has collected and overseen periodic shipments of an impressive quantity of medication, equipment and medical supplies to Guatemala and made travel arrangements for the approximately 150 volunteer doctors, surgeons, dentists and nurses she recruits annually. In addition to providing essential care, these professionals train Guatemalan doctors to help them improve the care they dispense. Dr. Sampson’s dedication and her exceptional qualities in the area of public relations bring honour to her profession and to Canada.

*Meritorious Service Medal  
(civil division)*

JULIAN ARMOUR, M.S.M.  
Ottawa, Ontario

In 1994, accomplished cellist Julian Armour founded the Ottawa Chamber Music Festival, one of Canada’s most important annual cultural events. Presented during the summer months, mostly in some of the national capital region’s most beautiful heritage churches, the Festival features performances by some of the best musicians from across Canada, as well as internationally renowned ensembles. Thanks to Mr. Armour’s continued devotion and artistic direction, the renamed Ottawa International Chamber Music Festival has become the largest event of its kind in the world.

*Meritorious Service Medal  
(civil division)*

DAN DRAGOVICH, M.S.M.  
Hong Kong, China  
JEAN-FRANÇOIS HUBERT-ROULEAU, M.S.M.  
Gatineau, Quebec

In the fall of 1999, Dan Dragovich and Jean-François Hubert-Rouleau, immigration officers at a Canadian Embassy overseas, noted a suspicious pattern of fraudulent documentation submitted in support of visa applications for individuals to come to Canada. At great cost to their personal safety, they conducted an investigation in close partnership with the RCMP to confirm the elaborate immigration fraud scheme being carried out by foreign immigration agents. Thanks to their vigilance and determination, Messrs. Dragovich and Hubert-Rouleau were instrumental in stopping hundreds of immigrants from entering Canada under false premises and have helped maintain the integrity of the immigration program.

**RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL****DÉCORATIONS POUR SERVICE MÉRITOIRE**

La gouverneure générale, la très honorable ADRIENNE CLARKSON, selon la recommandation du Conseil des décorations canadiennes, a décerné les décorations pour service méritoire (division civile) suivantes :

*Croix du service méritoire  
(division civile)*

SUSAN JILL SAMPSON, C.S.M.  
Qualicum Beach (Colombie-Britannique)

En 1995, le docteur Jill Sampson a fondé Poco a Poco, ou petit à petit, après avoir constaté l’urgence et le besoin manifeste des plus démunis du Guatemala pour des soins médicaux, chirurgicaux et dentaires améliorés. Par l’entremise de cet organisme, elle a recueilli et supervisé l’envoi périodique au Guatemala d’une quantité impressionnante de médicaments, d’équipement et de fournitures médicales. Elle a aussi organisé les déplacements des quelque 150 médecins, chirurgiens, dentistes et infirmiers bénévoles qu’elle recrute annuellement. Ces professionnels offrent des soins essentiels en plus de donner aux médecins guatémaltèques la formation nécessaire à l’amélioration des soins prodigués. Le dévouement et les qualités exceptionnelles de relationniste du docteur Sampson sont à l’honneur de sa profession et du Canada.

*Médaille du service méritoire  
(division civile)*

JULIAN ARMOUR, M.S.M.  
Ottawa (Ontario)

En 1994, le remarquable violoncelliste Julian Armour fonda le Festival de musique de chambre d’Ottawa, une des manifestations culturelles les plus importantes tenues au Canada chaque année. Ce festival d’été met en vedette des musiciens canadiens et des ensembles internationaux exceptionnels et se déroule dans quelques-unes des plus belles églises historiques de la région de la capitale nationale. Grâce au dévouement constant de M. Armour et à sa direction artistique, le nouvellement rebaptisé Festival international de musique de chambre d’Ottawa est devenu le plus grand de ce genre au monde.

*Médaille du service méritoire  
(division civile)*

DAN DRAGOVICH, M.S.M.  
Hong Kong, Chine  
JEAN-FRANÇOIS HUBERT-ROULEAU, M.S.M.  
Gatineau (Québec)

À l’automne 1999, Dan Dragovich et Jean-François Hubert-Rouleau, deux agents d’immigration à une ambassade du Canada à l’étranger, avaient remarqué la fréquence avec laquelle de fausses pièces justificatives étaient présentées pour les demandes de visa de personnes voulant entrer au Canada. Mettant leur propre sécurité en jeu, ils ont mené une enquête en étroite collaboration avec la Gendarmerie royale du Canada pour mettre à jour cette fraude massive à laquelle se livraient des agents d’immigration étrangers. Grâce à leur vigilance et à leur détermination, MM. Dragovich et Hubert-Rouleau ont grandement aidé à empêcher des centaines d’immigrants illégaux d’entrer frauduleusement au Canada et ont contribué au maintien de l’intégrité du programme d’immigration de notre pays.

*Meritorious Service Medal*  
(civil division)

RÉJEAN D. GARDNER, M.S.M.  
Laval, Quebec

Réjean Gardner, a nurse and ambulance technician, demonstrated exemplary dedication when, between 1995 and 1998, he used his expertise to help the Haitian Red Cross restructure and modernize Port-au-Prince's ambulance service. Over this same period, he initiated a program for managing medical and surgical emergencies in order to increase the efficiency of the emergency nursing services provided at the state hospital in Haiti. Continuing his work in international cooperation, Mr. Gardner founded World Ambulance Attendants in 1999, a consulting, training and pre-hospital intervention organization.

*Meritorious Service Medal*  
(civil division)

PAUL MARSHALL KELLS, O.Ont., M.S.M.  
Halifax, Nova Scotia

After the death of his son during a workplace incident, Paul Kells spearheaded, in 1996, the Safe Communities Foundation of Canada. Through this endeavour, Mr. Kells has campaigned tirelessly, speaking to businesses, labour, media and student audiences across Canada, to raise awareness and encourage people to be mindful of health and safety in order to eliminate preventable injuries at home, at play and in the workplace. Thanks to Mr. Kells' leadership and dedication, the Foundation, which brings together safe communities in Alberta and Ontario, has recently expanded to the western provinces and to the Atlantic Region, helping to make more Canadian communities safer.

*Meritorious Service Medal*  
(civil division)

SISTER ANDRÉE MÉNARD, M.S.M.  
Montréal, Quebec

In 1988, Sister Andrée Ménard founded PROMIS, a multicultural and community organization in the Côte-des-Neiges area of Montréal that assists new arrivals and those most in need. Each year, the organization provides assistance to some 10 000 refugees and immigrants from about one hundred countries, through emergency food services, help in finding accommodation, education and facilitation. Through her work, Sister Ménard, a committed woman dedicated to the cause of society's most disadvantaged members, has helped numerous families integrate into and adapt to Quebec society, and has been active in promoting social justice and human rights.

*Meritorious Service Medal*  
(civil division)

MIKE NEMESVARY, M.S.M.  
Ottawa, Ontario

Victim of a spinal injury during a training accident, former world champion skier Mike Nemesvary became, in October 2001,

*Médaille du service méritoire*  
(division civile)

RÉJEAN D. GARDNER, M.S.M.  
Laval (Québec)

Réjean Gardner, infirmier et technicien-ambulancier, a fait preuve d'un dévouement exemplaire en mettant son expertise au profit de la Croix-Rouge haïtienne afin de restructurer et de moderniser le service ambulancier de Port-au-Prince, entre 1995 et 1998. Au cours de cette même période, il a mis sur pied un programme de gestion des urgences médicales et chirurgicales pour améliorer l'efficacité des services offerts par le personnel infirmier du service d'urgence de l'hôpital de l'Université d'État d'Haïti. Poursuivant son œuvre de collaboration internationale, M. Gardner a fondé en 1999 Ambulanciers du Monde, un organisme de consultation, de formation et d'intervention pré-hospitalière.

*Médaille du service méritoire*  
(division civile)

PAUL MARSHALL KELLS, O.Ont., M.S.M.  
Halifax (Nouvelle-Écosse)

Après le décès de son fils à la suite d'un accident au travail, Paul Kells a animé le projet de création de la Fondation pour des collectivités sécuritaires, en 1996. Dans le cadre de cette initiative, M. Kells a mené une campagne infatigable, s'adressant aux milieux des affaires, du travail et des médias et à des groupes d'élèves d'un bout à l'autre du Canada pour les sensibiliser et les encourager à respecter les règles de santé et de sécurité afin d'éliminer les blessures évitables à la maison, au jeu et au travail. C'est grâce au leadership et au zèle de M. Kells que cette fondation, qui regroupe des communautés sécuritaires de l'Alberta et de l'Ontario, a récemment étendu ses activités aux provinces de l'ouest et à la région de l'Atlantique pour aider à accroître le nombre de collectivités au Canada où l'on peut vivre en sécurité.

*Médaille du service méritoire*  
(division civile)

SŒUR ANDRÉE MÉNARD, M.S.M.  
Montréal (Québec)

En 1988, sœur Andrée Ménard a fondé PROMIS, un organisme multiculturel et communautaire du quartier Côte-des-Neiges de Montréal qui vient en aide aux nouveaux arrivants et aux plus démunis. Chaque année, l'organisme répond aux besoins d'environ 10 000 réfugiés et immigrants venus d'une centaine de pays, en offrant notamment des services de dépannage alimentaire, de recherche de logement, d'éducation et d'animation. Femme engagée et dévouée à la cause des plus défavorisées, sœur Ménard a contribué, par l'entremise de son œuvre, à faciliter l'intégration et l'adaptation à la société québécoise de nombreuses familles, en plus de promouvoir la justice sociale et les droits humains.

*Médaille du service méritoire*  
(division civile)

MIKE NEMESVARY, M.S.M.  
Ottawa (Ontario)

Victime d'un traumatisme médullaire à la suite d'un accident survenu lors d'une séance d'entraînement, l'ancien champion de

the first quadriplegic to drive around the world to raise funds for spinal cord research and rehabilitation. The six-month, more than 40 000 kilometres "Round the World Challenge" took Mr. Nemesvary through four continents. It also served to enhance public awareness on the difficulties faced by the physically impaired, and focus worldwide attention on the power of personal will which, coupled with technology, contributes greatly to people who live with disabilities acquiring freedom and independence.

*Meritorious Service Medal  
(civil division)*

CHANTAL PETITCLERC, M.S.M.  
Montréal, Quebec

Chantal Petitclerc holds the Canadian records in all distance categories in wheelchair racing from events such as the Paralympic Games in Barcelona in 1992, Atlanta in 1996 and Sydney in 2000. She is also a television host and a speaker, as well as the spokesperson of the Défi sportif, a sports competition for athletes with disabilities held annually in Montréal. An accomplished athlete, Ms. Petitclerc has contributed greatly to the advancement of women athletes and is a true ambassador for persons with disabilities, promoting social integration and access to both recreational and competitive physical activity.

*Meritorious Service Medal  
(civil division)*

SHEILA "TWINKLE" RUDBERG, M.S.M.  
Montréal, Quebec

After her husband was murdered by a 14-year-old runaway, Sheila Rudberg became an advocate for non-violence. In 1993, she founded LOVE, for Leave Out Violence, an organization dedicated to eradicating youth violence. Through a diversity of programs and workshops, LOVE provides young perpetrators, victims and witnesses of violent acts with a forum to be heard and understood, giving them the support they need to reject negative aggressive behaviour. Mrs. Rudberg's initiative also offers Canadian society's most vulnerable youth an opportunity to work proactively at stopping violence in their communities by becoming youth leaders and teaching others the benefits of a non-violent lifestyle.

*Meritorious Service Medal  
(civil division)*

JOHN WALTER RYAN, M.S.M.  
Whistler, British Columbia

Victim of an accident that left him a paraplegic, John Ryan set out to cross Canada in the summer of 1999 on a hand-powered sport tricycle to help raise awareness and much needed funding for spinal cord injury research. During his coast to coast "Regeneration Tour" which took him from Newfoundland and Labrador to British Columbia, Mr. Ryan covered more than 8 000 kilometres, raising some \$1,200,000 for the cause. Through his achievement, he displayed courage, determination and perseverance, and became a role model for Canadians living with disabilities.

ski Mike Nemesvary est devenu le premier quadriplégique à faire le tour du monde en automobile, en octobre 2001, pour recueillir des fonds destinés à la recherche sur les lésions médullaires et à la réadaptation des patients. Durant cette expédition, qui a duré six mois, M. Nemesvary a parcouru plus de 40 000 kilomètres sur quatre continents. Ce défi a permis d'attirer l'attention du monde entier sur les difficultés auxquelles sont confrontées les personnes handicapées et de montrer comment la volonté personnelle, alliée aux progrès technologiques, peut contribuer à acquérir liberté et indépendance.

*Médaille du service méritoire  
(division civile)*

CHANTAL PETITCLERC, M.S.M.  
Montréal (Québec)

Tenante de records canadiens sur toutes les distances courues, médaillée, entre autres aux Jeux paralympiques de Barcelone en 1992, d'Atlanta en 1996 et de Sydney en 2000, Chantal Petitclerc est une spécialiste de la course en fauteuil roulant. Animatrice de télévision et conférencière, elle est aussi porte-parole du Défi sportif, une compétition handisport présentée annuellement à Montréal. Athlète accomplie, M<sup>me</sup> Petitclerc a grandement contribué à l'avancement des femmes dans le monde de l'athlétisme. En plus, elle est une véritable ambassadrice pour l'intégration sociale et l'accès à l'activité physique de loisir et de compétition aux personnes handicapées.

*Médaille du service méritoire  
(division civile)*

SHEILA "TWINKLE" RUDBERG, M.S.M.  
Montréal (Québec)

Après le meurtre de son mari par un fugueur de 14 ans, Sheila Rudberg a fait campagne en faveur de la non-violence. En 1993, elle a fondé LOVE (Leave out Violence), un organisme voué à l'éradication de la violence chez les jeunes. Au moyen de divers programmes et ateliers, LOVE procure à des jeunes contrevenants, ainsi qu'aux victimes et aux témoins d'actes violents une tribune où ils peuvent être écoutés et compris, recevant ainsi l'appui dont ils ont besoin pour rejeter les comportements hostiles et négatifs. L'initiative de M<sup>me</sup> Rudberg offre également aux jeunes les plus vulnérables de notre société l'occasion de travailler proactivement à l'élimination de la violence dans les collectivités, en devenant des leaders auprès de leurs pairs pour leur montrer les avantages d'un mode de vie dénué d'agressivité.

*Médaille du service méritoire  
(division civile)*

JOHN WALTER RYAN, M.S.M.  
Whistler (Colombie-Britannique)

Victime d'un accident qui l'a laissé paraplégique, John Ryan a décidé de traverser le Canada durant l'été 1999 à bord d'un tricycle adapté, pour sensibiliser la population au sujet des lésions de la moelle épinière et recueillir des fonds pour la recherche. Au cours de ce périple baptisé Regeneration Tour, M. Ryan s'est rendu de Terre-Neuve-et-Labrador jusqu'en Colombie-Britannique, parcourant plus de 8 000 kilomètres et ramassant environ 1 200 000 \$ pour cette cause. Un tel exploit a démontré son courage, sa détermination et sa persévérance, et il est devenu un modèle pour les Canadiens handicapés.

*Meritorious Service Medal  
(civil division)*

JOYSANNE SIDIMUS, M.S.M.  
Toronto, Ontario

Determined to help her peers as they strive to make the transition from a career as a performer to a second career, former National Ballet of Canada's principal dancer Joysanne Sidimus initiated the Dancer Transition Resource Centre, launched in 1985. Offering advisory, financial and moral support, the national organization assists retiring Canadian professional dancers to transfer the discipline, energy and creativity of their art towards new endeavours. Ms. Sidimus' commendable efforts at helping her fellow artists discover unique talents and interests that can lead to a career shift have benefited the whole dance community and made a significant contribution to the cultural life of Canada.

*Meritorious Service Medal  
(civil division)*

WILLIAM HENRY ALBERT WILLBOND, M.S.M.  
Saanichton, British Columbia

While in Nairobi in 1998, William Willbond witnessed firsthand the lack of health care facilities and the plight of Kenya's destitute victims of AIDS. Upon his return to Canada, he joined the International Community for the Relief of Starvation and Suffering (ICROSS) and later became Chairman of ICROSS Canada. Through this organization, he solicited contributions from various sources and collected large amounts of excess medical equipment and desperately needed medicine which he shipped, often at his own expense, to Kenya's health care workers. Mr. Willbond's remarkable achievements, enhanced by his compassion, have greatly contributed to alleviating the misery and suffering of Kenya's less fortunate.

LGÉN (Ret'd) JAMES C. GERVAIS, C.M.M., C.D.  
*Deputy Secretary*

[5-1-0]

*Médaille du service méritoire  
(division civile)*

JOYSANNE SIDIMUS, M.S.M.  
Toronto (Ontario)

Déterminée à aider ses collègues à faire la transition entre une vie passée sur la scène et une seconde carrière, l'ancienne danseuse étoile du Ballet national du Canada, Joysanne Sidimus, a mis sur pied le Centre de Ressources et Transition pour danseurs en 1985. Offrant des conseils et un appui financier et moral, cet organisme national aide les professionnels canadiens de la danse qui prennent leur retraite à transposer la discipline, l'énergie et la créativité de leur art dans de nouveaux projets. Les efforts louables de M<sup>me</sup> Sidimus pour aider ses collègues artistes à découvrir d'autres talents et intérêts dévoilant de nouveaux horizons ont profité au milieu de la danse et ont apporté une contribution importante à la vie culturelle du Canada.

*Médaille du service méritoire  
(division civile)*

WILLIAM HENRY ALBERT WILLBOND, M.S.M.  
Saanichton (Colombie-Britannique)

Lors d'un séjour à Nairobi en 1998, William Willbond a été à même de constater le manque d'établissements de santé au Kenya et la souffrance des victimes du SIDA vivant dans la misère. Dès son retour au Canada, il s'est joint à ICROSS (International Community for the Relief of Starvation and Suffering) et est devenu plus tard président d'ICROSS Canada. Au moyen de cette organisation, il a sollicité de l'aide de plusieurs sources et a pu recueillir d'importantes quantités d'équipement médical excédentaire et de médicaments essentiels qu'il livrait, souvent à ses propres frais, à des travailleurs de la santé au Kenya. Les réalisations remarquables et la compassion de M. Willbond ont grandement aidé à soulager la misère et la douleur des personnes démunies du Kenya.

*Le sous-secrétaire*  
LGÉN (retraité) JAMES C. GERVAIS, C.M.M., C.D.

[5-1-0]

**GOVERNMENT NOTICES****DEPARTMENT OF HEALTH****FOOD AND DRUGS ACT**Food and Drug Regulations — *Amendment*

## Interim Marketing Authorization

The *Food and Drug Regulations* set out extensive nutritional requirements for human milk substitutes (infant formulas). These include minimum levels for all 13 vitamins and, in the case of vitamins A and D, maximum levels.

Health Canada has received a submission to increase the maximum levels of vitamins A and D in preterm infant formula from the current permitted levels of 500 International Units (IU) for vitamin A and 80 IU for vitamin D per 100 kilocalories (kcal) to 1 420 IU and 300 IU for vitamins A and D, respectively, per 100 kcal. These maximum levels include any overages that may be required to assure that the amounts of the vitamins indicated on the label are present in the food throughout its shelf life.

Health Canada has completed a safety assessment of the proposal to increase the maximum levels of vitamins A and D in preterm infant formula to the levels stated above. Evaluation of the available data supports the safety of these maximum levels of vitamins A and D in preterm infant formula. Preterm formulas with levels of vitamins A and D higher than the currently permitted levels have been sold under Temporary Marketing Authorization Letters for a number of years with no reported adverse effects.

These new maximum levels of vitamins A and D are consistent with the recommendations in *Nutrient Needs and Feeding of Premature Infants*, published by the Canadian Paediatric Society in 1995 and reaffirmed in 2000. They are also in line with Health Canada's *Guidelines for the Composition and Clinical Testing of Formulas for Preterm Infants*, 1995, and the *Nutrient Requirements for Preterm Infant Formulas*, published in 2002 by the Life Sciences Research Office of the American Society for Nutritional Sciences. All of these reports recommended levels of vitamins A and D in preterm infant formula that are higher than the current maximum levels allowed under section B.25.054 of the *Food and Drug Regulations*.

The current regulatory requirements for vitamins A and D in infant formulas were based on the requirements of term infants and may not be suitable for the preterm infant.

Therefore, Health Canada intends to recommend that section B.25.054 of the *Food and Drug Regulations* be amended to provide that a human milk substitute represented solely for use by preterm infants may contain a maximum amount, including overage, of 1 420 IU of vitamin A and a maximum amount, including overage, of 300 IU of vitamin D per 100 available kilocalories.

As a means to improve the responsiveness of the regulatory system, an Interim Marketing Authorization (IMA) is being issued to permit the immediate sale of preterm infant formula with maximum levels of vitamins A and D as indicated above while

**AVIS DU GOUVERNEMENT****MINISTÈRE DE LA SANTÉ****LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES**Règlement sur les aliments et drogues — *Modification*

## Autorisation de mise en marché provisoire

Le *Règlement sur les aliments et drogues* établit des exigences nutritionnelles détaillées pour les succédanés de lait humain (préparations pour nourrissons). Celles-ci comprennent des quantités minimales pour les 13 vitamines et des quantités maximales dans le cas des vitamines A et D.

Santé Canada a reçu une demande en vue d'augmenter les quantités maximales des vitamines A et D dans les préparations pour prématurés à partir des quantités actuelles permises de 500 unités internationales (UI) pour la vitamine A et de 80 UI pour la vitamine D pour 100 kilocalories (kcal) à 1 420 UI et 300 UI pour les vitamines A et D, respectivement, pour 100 kcal. Ces quantités maximales incluent les surtitrages qui peuvent être requis afin d'assurer que l'aliment contienne les quantités de vitamines déclarées sur l'étiquette pendant toute la durée de conservation.

Santé Canada a évalué la proposition visant à augmenter les quantités maximales de vitamines A et D dans les préparations pour prématurés aux niveaux mentionnés ci-dessus. L'évaluation des données disponibles confirme l'innocuité de ces nouvelles quantités maximales de vitamines A et D dans les préparations pour prématurés. Des préparations pour prématurés contenant des quantités maximales de vitamines A et D plus élevées que les quantités actuellement permises ont été vendues depuis nombre d'années suite à l'émission de lettres d'autorisation de mise en marché temporaire et aucun effet indésirable n'a été signalé.

Ces nouvelles quantités maximales de vitamines A et D sont conformes aux recommandations du rapport *Besoin en nutriments et alimentation des prématurés* publié par la Société canadienne de pédiatrie en 1995 et réaffirmé en 2000. Ces recommandations sont également conformes aux *Lignes directrices concernant la composition et l'évaluation clinique des préparations pour prématurés* publiées en 1995 par Santé Canada et au rapport *Nutrient Requirements for Preterm Infant Formulas* publié en 2002 par la Life Sciences Research Office de l'American Society for Nutritional Sciences. Ces rapports recommandent des quantités de vitamines A et D plus élevées dans les préparations pour prématurés en regard des quantités maximales permises actuellement sous l'article B.25.054 du *Règlement sur les aliments et drogues*.

Les exigences réglementaires actuelles pour les vitamines A et D dans les préparations pour nourrissons ont été établies en fonction de nourrissons nés à terme et ne sont peut-être pas convenables pour des prématurés.

Santé Canada se propose donc de recommander que l'article B.25.054 du *Règlement sur les aliments et drogues* soit modifié afin d'autoriser qu'un succédané de lait humain présenté uniquement pour les prématurés puissent contenir une quantité maximale de 1 420 UI de vitamine A, incluant le surtitrage, et une quantité maximale de 300 UI de vitamine D, incluant le surtitrage, pour 100 kilocalories utilisables.

Dans le but d'améliorer la souplesse du système de réglementation, Santé Canada émet une autorisation de mise en marché provisoire (AMP) autorisant la vente immédiate de préparations pour prématurés contenant des quantités maximales de



the regulatory process is undertaken to formally amend the Regulations.

January 24, 2003

DIANE C. GORMAN  
Assistant Deputy Minister  
Health Products and Food Branch

[5-1-o]

## DEPARTMENT OF HEALTH

### FOOD AND DRUGS ACT

Food and Drug Regulations — *Amendment*

Interim Marketing Authorization

Provision currently exists in the *Food and Drug Regulations* for the use of sodium hydroxide as a pH adjusting agent in a variety of foods, but not in whey cheese (Ricotta cheese). Health Canada has received a submission to permit the use of sodium hydroxide as a pH-adjusting agent in whey cheese at levels consistent with good manufacturing practice. Evaluation of available data supports the effectiveness and safety of this new use for sodium hydroxide.

The use of sodium hydroxide in whey cheese will benefit consumers through the availability of quality whey cheese products. It will also benefit industry by facilitating the manufacture of these products.

Therefore, it is the intention of Health Canada to recommend that the *Food and Drug Regulations* be amended to permit the optional use of sodium hydroxide as a pH-adjusting agent in the manufacture of whey cheese at levels consistent with good manufacturing practice.

As a means to improve the responsiveness of the regulatory system, an Interim Marketing Authorization (IMA) is being issued to permit the immediate use of sodium hydroxide as indicated above while the regulatory process is undertaken to formally amend the Regulations.

January 24, 2003

DIANE C. GORMAN  
Assistant Deputy Minister  
Health Products and Food Branch

[5-1-o]

## DEPARTMENT OF INDUSTRY

### OFFICE OF THE REGISTRAR GENERAL

*Appointments*

*Name and Position/Nom et poste*

Parliamentary Secretaries to the/Secrétaires parlementaires auprès du  
Allard, Carole-Marie  
Minister of Canadian Heritage/Ministre du Patrimoine canadien  
Assadourian, Sarkis  
Minister of Citizenship and Immigration/Ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration

vitamines A et D, conformément aux indications ci-dessus, pendant que le processus officiel de modification du Règlement suit son cours.

Le 24 janvier 2003

*La sous-ministre adjointe*  
Direction générale des produits de santé et des aliments  
DIANE C. GORMAN

[5-1-o]

## MINISTÈRE DE LA SANTÉ

### LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES

Règlement sur les aliments et drogues — *Modification*

Autorisation de mise en marché provisoire

Le *Règlement sur les aliments et drogues* autorise actuellement l'utilisation de l'hydroxyde de sodium comme agent rajusteur du pH dans une variété d'aliments, sauf pour le fromage de petit-lait (ricotta). Santé Canada a reçu une demande pour l'utilisation de l'hydroxyde de sodium comme agent rajusteur du pH dans le fromage de petit-lait à des limites conformes aux bonnes pratiques industrielles. L'évaluation des données disponibles confirme l'innocuité et l'efficacité de cette nouvelle utilisation de l'hydroxyde de sodium.

L'utilisation de l'hydroxyde de sodium dans le fromage de petit-lait sera bénéfique pour les consommateurs car elle permettra l'accès à des produits de qualité. Pour l'industrie, cette utilisation facilitera aussi la fabrication de fromage de petit-lait de qualité.

Santé Canada se propose donc de recommander que le *Règlement sur les aliments et drogues* soit modifié afin de permettre l'utilisation de l'hydroxyde de sodium comme agent rajusteur du pH dans le fromage de petit-lait à des limites conformes aux bonnes pratiques industrielles.

Dans le but d'améliorer la souplesse du système de réglementation, Santé Canada émet une autorisation de mise en marché provisoire (AMP) autorisant l'utilisation immédiate de l'hydroxyde de sodium, conformément aux indications ci-dessus, pendant que le processus officiel de modification du Règlement suit son cours.

Le 24 janvier 2003

*La sous-ministre adjointe*  
Direction générale des produits de santé et des aliments  
DIANE C. GORMAN

[5-1-o]

## MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

### BUREAU DU REGISTRAR GÉNÉRAL

*Nominations*

*Order in Council/Décret en Conseil*

2003-2

*Name and Position/Nom et poste**Order in Council/Décret en Conseil*

Beaumier, Colleen  
Minister of National Revenue/Ministre du Revenu national

Calder, Murray  
Minister for International Trade/Ministre du Commerce international

Cuzner, Rodger  
Prime Minister/Premier ministre

Duplain, Claude  
Minister of Agriculture and Agri-Food/Ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire

Grose, Ivan  
Minister of Veterans Affairs/Ministre des Anciens combattants

Harvey, André  
Minister for International Cooperation/Ministre de la Coopération internationale

Hubbard, Charles  
Minister of Indian Affairs and Northern Development/Ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien

Jennings, Marlene  
Solicitor General of Canada/Solliciteur général du Canada

Karetak-Lindell, Nancy  
Minister of Natural Resources/Ministre des Ressources naturelles

LeBlanc, Dominic  
Minister of National Defence/Ministre de la Défense nationale

Peschisolido, Joe  
President of the Queen's Privy Council for Canada and Minister of Intergovernmental Affairs/Président du Conseil privé de la Reine pour le Canada et ministre des Affaires intergouvernementales

Proulx, Marcel  
Minister of Transport/Ministre des Transports

Sgro, Judy  
Minister of Public Works and Government Services/Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux

St-Jacques, Diane  
Minister of Human Resources Development/Ministre du Développement des ressources humaines

Tirabassi, Tony  
President of the Treasury Board/Présidente du Conseil du Trésor

Tonks, Alan  
Minister of the Environment/Ministre de l'Environnement

January 22, 2003

Le 22 janvier 2003

JACQUELINE GRAVELLE  
*Manager*

*La gestionnaire*  
JACQUELINE GRAVELLE

[5-1-o]

[5-1-o]

**DEPARTMENT OF INDUSTRY****MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE**

## TELECOMMUNICATIONS ACT

## LOI SUR LES TÉLÉCOMMUNICATIONS

*Notice No. DGTP-001-03 — Petition to the Governor in Council**Avis n° DGTP-001-03 — Demande présentée à la gouverneure en conseil*

Notice is hereby given that a petition from Quebecor Inc. has been received by the Governor in Council under section 12 of the *Telecommunications Act* in regard to the following decision issued by the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission (CRTC): Telecom Decision CRTC 2002-61, Quebecor Média inc. — Alleged anti-competitive cross-subsidization of Bell ExpressVu. The request is based on several reasons included in the petition.

Avis est par la présente donné qu'une requête a été présentée par Quebecor Inc. à la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 12 de la *Loi sur les télécommunications*, concernant la décision rendue par le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (CRTC), décision de télécom CRTC 2002-61, intitulée Quebecor Média inc. — Allégation d'interfinancement anticoncurrentiel de Bell ExpressVu. La demande est basée sur plusieurs raisons incluses dans celle-ci.

In Telecom Decision CRTC 2002-61, the CRTC dismissed a Quebecor Média application requesting that the Commission intervene to address alleged unfair cross-subsidization of Bell ExpressVu by Bell Canada Enterprises (BCE).

Dans la décision de télécom CRTC 2002-61, le CRTC a rejeté la demande d'intervention du Conseil présentée par Quebecor Média, quant à l'examen de l'allégation d'interfinancement anticoncurrentiel de Bell ExpressVu par Bell Canada Enterprises (BCE).

Submissions on this petition should be addressed to the Clerk of the Privy Council and Secretary to the Cabinet, Langevin Block, 80 Wellington Street, Ottawa, Ontario K1A 0A3. A copy of the submission should also be sent to the Director General, Telecommunications Policy Branch, 300 Slater Street, 16th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0C8. All submissions should indicate that they are in response to the above-mentioned petition and cite the *Canada Gazette*, Part I, the notice publication date, the title, and the notice reference number DGTP-001-03. Interested parties are requested to submit their comments by March 3, 2003.

Respondents are strongly encouraged to provide a copy of their submission in electronic format (WordPerfect, Microsoft Word, Adobe PDF or ASCII TXT) to facilitate posting on the Department's Web site. Documents submitted via electronic media should be sent to [telecom@ic.gc.ca](mailto:telecom@ic.gc.ca).

Copies of the petition and of petitions or submissions received in response may be obtained electronically at <http://strategis.gc.ca/spectrum> under "Gazette and Public Notices". Mail order or over-the-counter copies are available from ByPress Printing and Copy Centre Inc., 300 Slater Street, Unit 101A, Ottawa, Ontario K1P 6A6, (613) 234-8826, [sales@bypressprinting.ca](mailto:sales@bypressprinting.ca). Reasonable costs of duplication will be charged. It is the responsibility of interested parties to check the public record from time to time to keep abreast of submissions received.

January 22, 2003

LARRY SHAW  
Director General  
Telecommunications Policy

[5-1-o]

## DEPARTMENT OF INDUSTRY

### TELECOMMUNICATIONS ACT

*Notice No. SMSE-001-03 — Requirements and Test Methods for Very High-Bit-Rate Digital Subscriber Line (VDSL) Terminal Equipment, Issue 1 (Provisional)*

Notice is hereby given that Industry Canada is releasing the document *Requirements and Test Methods for Very High-Bit-Rate Digital Subscriber Line (VDSL) Terminal Equipment, Issue 1 (Provisional)* January 2003. The release of this document makes VDSL terminal equipment eligible for Declaration of Conformity and registration under the Terminal Attachment Program. This document is effective upon publication of this notice and will remain in provisional status for a maximum of two years.

Interested parties should submit their comments within 75 days from the date of publication of this notice. Shortly after the close of the comment period, all comments received will be posted on Industry Canada's Spectrum Management and Telecommunications Web site at: <http://strategis.gc.ca/spectrum>.

#### Submitting Comments

Respondents are requested to provide their comments in electronic format (WordPerfect, Microsoft Word, Adobe PDF or ASCII TXT) to the following electronic mail address: [telecom.reg@ic.gc.ca](mailto:telecom.reg@ic.gc.ca), along with a note specifying the software, version number and operating system used.

Les observations portant sur la requête susmentionnée doivent être adressées au Greffier du Conseil privé et Secrétaire du Cabinet, Édifice Langevin, 80, rue Wellington, Ottawa (Ontario) K1A 0A3. Une copie du mémoire devrait aussi être envoyée au Directeur général, Politique des télécommunications, 300, rue Slater, 16<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario) K1A 0C8. En présentant leurs observations, les intervenants devraient indiquer que celles-ci sont faites en réponse à la requête susmentionnée et mentionner la date de publication du présent avis dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que le titre et le numéro de référence de l'avis DGTP-001-03. Les parties intéressées sont priées de faire parvenir leurs commentaires d'ici le 3 mars 2003.

Les intervenants sont fortement encouragés à présenter une copie de leurs observations en format électronique (WordPerfect, Microsoft Word, Adobe PDF ou ASCII TXT) afin d'en faciliter la publication sur le site Web du Ministère. Les documents envoyés par voie électronique doivent être transmis à l'adresse [telecom@ic.gc.ca](mailto:telecom@ic.gc.ca).

On peut se procurer une copie de ces documents par voie électronique au <http://strategis.gc.ca/spectre> sous la rubrique « Avis publics et de la Gazette ». On peut aussi se procurer une copie de ces documents par la poste ou en personne, en se présentant au comptoir du ByPress Printing and Copy Centre Inc., 300, rue Slater, Pièce 101A, Ottawa (Ontario) K1P 6A6, (613) 234-8826, [sales@bypressprinting.ca](mailto:sales@bypressprinting.ca). Des frais raisonnables de reprographie seront exigés. Il incombe aux parties intéressées de consulter les dossiers publics de temps à autre dans le but de se tenir au courant des observations reçues.

Le 22 janvier 2003

Le directeur général  
Politique des télécommunications  
LARRY SHAW

[5-1-o]

## MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

### LOI SUR LES TÉLÉCOMMUNICATIONS

*Avis n° SMSE-001-03 — Exigences et méthodes d'essai relatives à l'équipement terminal de ligne d'abonné numérique à très grand débit (VDSL), 1<sup>re</sup> édition (provisoire)*

Le présent avis annonce la publication d'un document intitulé *Exigences et méthodes d'essai relatives à l'équipement terminal de ligne d'abonné numérique à très grand débit, 1<sup>re</sup> édition (provisoire)*, daté de janvier 2003. La publication de ce document rend l'équipement terminal VDSL admissible à une déclaration de conformité et à l'enregistrement, dans le cadre du Programme de raccordement de matériel terminal. Ce document entre en vigueur dès la publication du présent avis et il sera provisoire pendant deux ans au maximum.

Les parties intéressées sont invitées à présenter leurs commentaires dans les 75 jours suivant la date de publication du présent avis. Peu de temps après cette période, tous les commentaires reçus seront affichés sur le site Web Gestion du spectre et télécommunications, à l'adresse suivante : <http://strategis.gc.ca/spectre>.

#### Présentation des commentaires

Les intéressés sont invités à envoyer leurs commentaires sous forme électronique (WordPerfect, Microsoft Word, Adobe PDF ou ASCII TXT) à l'adresse suivante : [telecom.reg@ic.gc.ca](mailto:telecom.reg@ic.gc.ca). Les documents doivent être accompagnés d'une note précisant le logiciel, la version du logiciel et le système d'exploitation utilisés.

Written submissions should be addressed to the Deputy Director, Telecommunication Engineering and Certification, Industry Canada, 300 Slater Street, Ottawa, Ontario K1A 0C8.

All submissions should cite the *Canada Gazette*, Part I, the publication date, the title, and the notice reference number (SMSE-001-03).

#### To Obtain Copies

Copies are available electronically on the Spectrum Management and Telecommunications Web site at: <http://strategis.gc.ca/spectrum>.

Paper copies can be obtained for a fee from: St. Joseph Print Group Inc., 1165 Kenaston Street, P.O. Box 9809, Station T, Ottawa, Ontario K1G 6S1, (613) 746-4005 (Telephone), 1-888-562-5561 (Toll-free Number), (819) 779-2833 (Facsimile), [DLSOrderdesk@eprintit.com](mailto:DLSOrderdesk@eprintit.com) (Electronic mail).

January 24, 2003

R. W. McCAUGHERN  
*Director General  
Spectrum Engineering Branch*

[5-1-o]

Les commentaires sur papier doivent être adressés au Gestionnaire, Direction du génie des télécommunications et de l'homologation, Industrie Canada, 300, rue Slater, Ottawa (Ontario) K1A 0C8.

Tous les commentaires doivent citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, la date de publication, le titre et le numéro de référence de l'avis (SMSE-001-03).

#### Pour obtenir des copies

Des copies des publications sont disponibles sur le site Gestion du spectre et télécommunications d'Industrie Canada : <http://strategis.gc.ca/spectre>.

On peut également obtenir des copies sur support papier, contre paiement, auprès du Groupe d'imprimerie St-Joseph inc., 1165, rue Kenaston, Case postal 9809, Succursale T, Ottawa (Ontario) K1G 6S1, (613) 746-4005 (téléphone), 1-888-562-5561 (numéro sans frais), (819) 779-2833 (télécopieur), [DLSOrderdesk@eprintit.com](mailto:DLSOrderdesk@eprintit.com) (courriel).

Le 24 janvier 2003

*Le directeur général  
Génie du spectre*  
R. W. McCAUGHERN

[5-1-o]

## DEPARTMENT OF THE SOLICITOR GENERAL

### CRIMINAL CODE

#### *Designation as Fingerprint Examiner*

Pursuant to subsection 667(5) of the *Criminal Code*, I hereby designate the following person as a Fingerprint Examiner:

Phil Farion  
of the Saskatoon Police Service

Ottawa, January 8, 2003

NICOLE JAUVIN  
*Deputy Solicitor General of Canada*

[5-1-o]

## MINISTÈRE DU SOLLICITEUR GÉNÉRAL

### CODE CRIMINEL

#### *Désignation à titre d'inspecteur d'empreintes digitales*

En vertu du paragraphe 667(5) du *Code criminel*, je nomme par la présente la personne suivante à titre d'inspecteur d'empreintes digitales :

Phil Farion  
Du Service de police de Saskatoon

Ottawa, le 8 janvier 2003

*Le sous-solliciteur général du Canada*  
NICOLE JAUVIN

[5-1-o]

---

**PARLIAMENT**

**HOUSE OF COMMONS**

Second Session, Thirty-Seventh Parliament

**PRIVATE BILLS**

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 5, 2002.

For further information, contact the Private Members' Business Office, House of Commons, Centre Block, Room 134-C, Ottawa, Ontario K1A 0A6, (613) 992-6443.

WILLIAM C. CORBETT  
*Clerk of the House of Commons*

**PARLEMENT**

**CHAMBRE DES COMMUNES**

Deuxième session, trente-septième législature

**PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ**

L'article 130 du Règlement relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 5 octobre 2002.

Pour obtenir d'autres renseignements, prière de communiquer avec le Bureau des affaires émanant des députés, Chambre des communes, Édifice du Centre, Pièce 134-C, Ottawa (Ontario) K1A 0A6, (613) 992-6443.

*Le greffier de la Chambre des communes*  
WILLIAM C. CORBETT

---

**COMMISSIONS****CANADA CUSTOMS AND REVENUE AGENCY****INCOME TAX ACT***Revocation of Registration of a Charity*

The following notice of proposed revocation was sent to the charity listed below revoking it for failure to meet the parts of the *Income Tax Act* as listed in this notice:

“Notice is hereby given, pursuant to paragraphs 168(1)(b), 168(1)(c) and 168(1)(e) of the *Income Tax Act*, that I propose to revoke the registration of the charity listed below and that by virtue of paragraph 168(2)(b) thereof, the revocation of the registration is effective on the date of publication of this notice in the *Canada Gazette*.”

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
892593682RR0001	FONDATION CLAUDE E. HARDY, MONTRÉAL (QUÉ.)

MAUREEN KIDD  
*Director General*  
*Charities Directorate*

[5-1-o]

*Le directeur général*  
*Direction des organismes de bienfaisance*  
MAUREEN KIDD

[5-1-o]

**CANADA CUSTOMS AND REVENUE AGENCY****INCOME TAX ACT***Revocation of Registration of Charities*

Following a request from the charities listed below to have their status as a charity revoked, the following notice of proposed revocation was sent:

“Notice is hereby given, pursuant to paragraph 168(1)(a) of the *Income Tax Act*, that I propose to revoke the registration of the charities listed below and that by virtue of paragraph 168(2)(a) thereof, the revocation of the registration is effective on the date of publication of this notice in the *Canada Gazette*.”

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
101836518RR0001	FONDATION PÈRE EUSÈBE MÉNARD, MONTRÉAL (QUÉ.)
106702681RR0001	ALL PEOPLES CO-OPERATIVE NURSERY AND DAY CARE INC., WELLAND, ONT.
106785348RR0001	BEREAN BAPTIST CHURCH, WINDSOR, ONT.
106805138RR0001	BRADFORD PLAY AND LEARN SUPPORT GROUP, BRADFORD, ONT.
106880313RR0001	CATHOLIC INFORMATION CENTRE, DIEPPE, N.B.
106898091RR0001	CENTRE HASTINGS ADULT DAY SCHOOL, MADOC, ONT.
106962038RR0001	COMMUNITY DAY NURSERY SOCIETY, SHERWOOD PARK, ALTA.
107369035RR0001	LA FABRIQUE DE LA PAROISSE DE SAINT JULIEN ÉYMARD ARCHIDIOCÈSE DE MONTRÉAL, LAVAL (QUÉ.)

**COMMISSIONS****AGENCE DES DOUANES ET DU REVENU DU CANADA****LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU***Annulation d'enregistrement d'un organisme de bienfaisance*

L'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé à l'organisme de bienfaisance indiqué ci-après parce qu'il n'a pas respecté les parties de la *Loi de l'impôt sur le revenu* tel qu'il est indiqué ci-dessous :

« Avis est donné par les présentes que, conformément aux alinéas 168(1)(b), 168(1)(c) et 168(1)(e) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, j'ai l'intention de révoquer l'enregistrement de l'organisme de bienfaisance mentionné ci-dessous en vertu de l'alinéa 168(2)(b) de cette Loi et que la révocation de l'enregistrement entre en vigueur à la publication du présent avis dans la *Gazette du Canada*. »

**AGENCE DES DOUANES ET DU REVENU DU CANADA****LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU***Annulation d'enregistrement d'organismes de bienfaisance*

À la suite d'une demande présentée par les organismes de bienfaisance indiqués ci-après l'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé :

« Avis est donné par les présentes que, conformément à l'alinéa 168(1)(a) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, j'ai l'intention de révoquer l'enregistrement des organismes de bienfaisance mentionnés ci-dessous en vertu de l'alinéa 168(2)(a) de cette Loi et que la révocation de l'enregistrement entre en vigueur à la publication du présent avis dans la *Gazette du Canada*. »

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
107406316RR0024	PERTH ROAD FREE METHODIST CHURCH, WESTPORT, ONT.
107547986RR0001	JORDAN MEMORIAL HOME, RIVER GLADE, N.B.
107653701RR0003	THE CORPORATION OF THE MUNICIPALITY OF CENTRE HASTINGS PUBLIC LIBRARY BOARD, MADOC, ONT.
107854689RR0001	POWELL RIVER CITIZEN ADVOCACY SOCIETY, POWELL RIVER, B.C.
107909939RR0047	ST. MARY'S CHURCH-TIDE LAKE, JENNER, ALTA.
107988164RR0001	ŒUVRE DU LUMINAIRE ET ŒUVRES DE LA SOCIÉTÉ DE MARIE-RÉPARATRICE, MONTRÉAL (QUÉ.)
108012162RR0001	ST. CUTHBERT'S UNITED CHURCH, DOWNSVIEW, ONT.

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse	Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
108140138RR0001	EDMONTON EMMANUEL BAPTIST CHURCH, EDMONTON, ALTA.	119308070RR0001	ZEALAND UNITED BAPTIST CHURCH, BURTT'S CORNER, N.B.
118779123RR0001	AILSA CRAIG CHRISTIAN FELLOWSHIP, PARKHILL, ONT.	121264592RR0001	ORGAN DONATION ONTARIO, TORONTO, ONT.
118793074RR0014	ÉGLISES ADVENTISTES DU SEPTIÈME JOUR CONFÉRENCE DU QUÉBEC SEVENTH-DAY ADVENTIST CHURCH QUEBEC CONFERENCE, LONGUEUIL (QUÉ.)	121491807RR0005	B SQUADRON SOUTH ALBERTA LIGHT HORSE UNIT FUND, MEDICINE HAT, ALTA.
118807346RR0001	BEULAH UNITED CHURCH, BATH, ONT.	123726036RR0001	RENOUVEAU CHARISMATIQUE DU DIOCÈSE DE QUÉBEC, SILLERY (QUÉ.)
118866896RR0001	EVERGREEN THEATRE SOCIETY, VANCOUVER, B.C.	128895984RR0001	THE CHILDREN'S PERFORMING ARTS SOCIETY OF RICHMOND, RICHMOND, B.C.
118897032RR0001	ELGIN LIONS BUILDING CORP. (ONTARIO), ELGIN, ONT.	128912839RR0001	OXFORD UNITED CHURCH, WINNIPEG, MAN.
118903020RR0001	EVANGEL BIBLE TRANSLATORS & MINISTRIES, MISSISSAUGA, ONT.	130015795RR0001	VOLUNTEERS ASSOCIATION OF THE QUEENSWAY CARLETON HOSPITAL, NEPEAN, ONT.
118907237RR0001	LA FABRIQUE DE LA PAROISSE DE SAINT-NICOLAS ARCHIDIOCÈSE DE MONTRÉAL, MONTRÉAL (QUÉ.)	130375991RR0001	LAUREL HOUSE SOCIETY, BURNABY, B.C.
118921352RR0001	FONDATION DE LA PLUME ROUGE-RED FEATHER FOUNDATION, MONTRÉAL (QUÉ.)	130973761RR0001	BRUCE COUNTY MUSEUM, WALKERTON, ONT.
118928704RR0001	FORT SASKATCHEWAN WOMEN'S INSTITUTE, FORT SASKATCHEWAN, SASK.	131065849RR0001	CENTRE CULTUREL PIERRE LAPOINTE, SHERBROOKE (QUÉ.)
118947308RR0001	GREEK PARENTS AND GUARDIANS FEDERATION OF ONTARIO, TORONTO, ONT.	131840043RR0001	GLACE BAY ASSOCIATION FOR THE LEGALLY BLIND AND VISUALLY IMPAIRED, GLACE BAY, N.S.
118958149RR0001	CALEDON COMMUNITY CHURCH (FEB), BOLTON, ONT.	132071325RR0001	CHRIST THE KING FELLOWSHIP, BARRIE, ONT.
119030666RR0029	MELFORT SEVENTH - DAY ADVENTIST COMPANY, SASKATOON, SASK.	132410671RR0004	SOCIÉTÉ ST-VINCENT DE PAUL CONFÉRENCE NOTRE-DAME-DES-SEPT-DOULEURS, VERDUN (QUÉ.)
119043800RR0001	MITCHELL BIBLE CHAPEL, MITCHELL, ONT.	132410671RR0173	SOCIETY OF ST. VINCENT DE PAUL, ST. ALOYSIUS CONFERENCE, KITCHENER, KITCHENER, ONT.
119054518RR0001	THE MUSIC MOSAIC SOCIETY, BANFF, ALTA.	133142232RR0001	THE CLYDE RIVER COMMITTEE, CLYDE RIVER, N.S.
119064228RR0001	OAKNER UNITED CHURCH, HAMIOTA, MAN.	133307918RR0001	CHRISTIAN NETWORK MINISTRIES OF ONTARIO, WATERLOO, ONT.
119092294RR0001	PETROLIA LIONS CLUB PETROLIA & DISTRICT CHARITABLE TRUST, SARNIA, ONT.	134782762RR0001	LONGLAC COMMUNITY HEALTH CENTRE/CENTRE DE SANTÉ COMMUNAUTAIRE DE LONGLAC, LONGLAC, ONT.
119097335RR0001	PORTUGUESE SOCIAL SERVICE CENTRE OF TORONTO, THORNHILL, ONT.	135951119RR0001	KEVIN QUIST FAMILY MINISTRY, SEXSMITH, ALTA.
119109742RR0001	R.C. CHAPLAINCY OF ST. THOMAS MORE, WINNIPEG, MAN.	136729316RR0001	LUCY BAKER SCHOOL SOCIETY, WARBURG, ALTA.
119117646RR0001	LES RETRAITÉS BÉNÉVOLES DE HULL, HULL (QUÉ.)	136888344RR0001	CARREFOUR-FAMILLE CHUTES-DE-LA-CHAUDIÈRE, CHARNY (QUÉ.)
119124535RR0001	ROTARY CLUB OF CHESTERVILLE CHARITABLE TRUST, CHESTERVILLE, ONT.	137083176RR0001	MISSISSAUGA CHRISTIAN ASSEMBLY, TORONTO, ONT.
119129377RR0001	R. P. WALROD MEMORIAL SCHOLARSHIP FUND, KELOWNA, B.C.	137175808RR0001	CARE CENTRE FOR WOMEN INCORPORATED, ST. JOHN'S, NFLD. AND LAB.
119133049RR0001	SALEM UNITED CHURCH, WALLACEBURG, ONT.	138162821RR0001	LONDON ENTREPRENEURIAL EDUCATION ASSOCIATION, DORCHESTER, ONT.
119159648RR0001	SPIRITUAL ASSEMBLY OF THE BAHA'IS OF TOWN OF MONT ROYAL, TOWN OF MOUNT ROYAL, QUE.	138512744RR0001	INSTITUTE OF CHRISTIAN MOBILIZATION INTERNATIONAL, CALGARY, ALTA.
119175776RR0001	ST. GERMAIN FOUNDATION OF WINNIPEG, WINNIPEG, MAN.	139852347RR0001	NEW LIFE TABERNACLE (SCARBOROUGH) INC., SCARBOROUGH, ONT.
119238905RR0001	THE JACK WEST EVANGELISTIC ASSOCIATION, ST. CATHARINES, ONT.	140636804RR0001	CENTRES D'HÉBERGEMENT ET DE SOINS DE LONGUE DURÉE REGROUPEMENT MEKINAC - DES CHENAUX, SAINT-TITE (QUÉ.)
119252542RR0001	THE R.C. CHURCH OF ST. JOHN FISHER, WINNIPEG, MAN.	140890864RR0001	FONDATION ALBERT HUDON, MONTRÉAL (QUÉ.)
119252757RR0001	THE ROBERT G. PARRY TRUST FUND, CHATHAM, ONT.	141857987RR0001	CENTRE DE SANTÉ ET DE SERVICES SOCIAUX DE LA VALLÉE-DE-LA-BASTISCAN, SAINT-TITE (QUÉ.)
119256378RR0001	THE SPIRITUAL ASSEMBLY OF THE BAHA'IS OF ROCKY MOUNTAIN HOUSE, ROCKY MOUNTAIN HOUSE, ALTA.	864522693RR0001	VOICE OF TRIUMPH CHURCH OF GOD IN CHRIST, CHATHAM, ONT.
119266641RR0001	TORONTO INSTITUTE OF LINGUISTICS, SCARBOROUGH, ONT.	864527098RR0001	PARKLAND GOSPEL CHURCH, NIPAWIN, SASK.
119288918RR0889	ROBERTS CREEK CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, ROBERTS CREEK, B.C.	865489637RR0001	SOUTHWEST MISSION, VANGUARD, SASK.
119288918RR0993	PARKWOODS CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, SCARBOROUGH, ONT.	866652837RR0001	SOCIETY FOR BEAR PROTECTION AND RELOCATION, WEST VANCOUVER, B.C.
119289056RR0001	WATERLOO FOUNDATION FOR THE ADVANCEMENT OF COMPUTING, WATERLOO, ONT.	866806755RR0001	CLAN MOTHERS TURTLE LODGE INC., ST. LAURENT, B.C.
119290393RR0001	WELDON ASSEMBLY, WELDON, SASK.	868004565RR0001	OKANAGAN UNIVERSITY COLLEGE EDUCATION TRUST FUND, KELOWNA, B.C.
119299295RR0001	THE CHARLES WILSON CHARITABLE FOUNDATION INC., SAINT JOHN, N.B.	868240961RR0001	DAVID COX MEMORIAL TRUST FUND, KINGSTON, ONT.
119305357RR0001	X-KALAY INDUSTRIES, ST. NORBERT, MAN.		

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse	Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
868962689RR0001	FONDATION MICHEL-ROBERTSON, QUÉBEC (QUÉ.)	889586467RR0001	GRACE CHINESE CHURCH, RICHMOND HILL, ONT.
869014795RR0001	THE ROSS DIXON FOUNDATION, CAMBRIDGE, ONT.	890313125RR0001	THE BRITISH COLUMBIA SOCIETY OF PSYCHOSOCIAL ONCOLOGY, DUNCAN, B.C.
869605246RR0001	CARING FAMILIES NIAGARA, FONTHILL, ONT.	890521149RR0001	PRESBYTERIAN WOMEN'S MISSIONARY SOCIETY, WESTERN DIVISION, AUXILIARY, ST. ANDREW'S PRESBYTERIAN CHURCH, BRANDON, MAN.
870526647RR0001	INTERNATIONAL CHILDREN'S FOUNDATION FOSTERING EMOTIONAL INTELLIGENCE, CALGARY, ALTA.	890645948RR0001	UNITED CHURCH CAMPUS MINISTRY, UNIVERSITY OF ALBERTA, EDMONTON, ALTA.
870650165RR0001	SHELBURNE COUNTY TRAILS ASSOCIATION, SHELBURNE, N.S.	890776198RR0001	GOOD NEWS FELLOWSHIP 'OF APPLIED WORD WITH RESULTS', ELLIOT LAKE, ONT.
871449666RR0001	LA CHAUMIÈRE DU GRANIT, LAC-MÉGANTIC (QUÉ.)	890858376RR0001	CANADIAN FRIENDS OF TOMER DEBORA, MONTRÉAL, QUE.
873012272RR0001	KOM-AH-KWAY FRIENDSHIP CENTRE, CAMPBELL RIVER, B.C.	890875776RR0001	MACMILLAN BLOEDEL LIMITED WOODLAND SERVICES EMPLOYEES CHARITY TRUST, VANCOUVER, B.C.
873131320RR0001	BANQUE ALIMENTAIRE ET DE MEUBLES DU GRANIT, LAC MÉGANTIC (QUÉ.)	890884778RR0001	MACMILLAN BLOEDEL LIMITED CANADIAN WHITE PINE SALARIED EMPLOYEES CHARITY TRUST, VANCOUVER, B.C.
874940752RR0001	INSTITUT D'INTERPRÉTATION ET DE MISE EN VALEUR DE LA FORÊT DE SAINT-CALIXTE, SAINT-CALIXTE (QUÉ.)	890902265RR0001	LA DÉSSERTE KILMAR-HARRINGTON, CALUMET (QUE.)
883564890RR0001	ANANDA SAI MOTHER'S ABODE - FOYER ANANDA SAI POUR MÈRES, MONT-SAINT-HILAIRE (QUÉ.)	891021172RR0001	MACMILLAN BLOEDEL LIMITED, PARTICLEBOARD VANCOUVER EMPLOYEES' CHARITY TRUST, VANCOUVER, B.C.
883971160RR0001	MADD CANADA FOUNDATION, MISSISSAUGA, ONT.	891072746RR0001	PARISH OF ST. MATTHEW - ST. JUDE CHAPEL ORTHODOX OLD CATHOLIC CHURCH, ETOBICOKE, ONT.
886500396RR0001	TRUST UNDER THE WILL OF ARTHUR CHARLES JONES, KINGSTON, ONT.	891104440RR0001	MANITOBA INSTITUTE FOR GIFTED STUDENTS INC., VANCOUVER, B.C.
886977594RR0001	VANCOUVER EMPLOYEES' SPECIAL PROJECTS ASSOCIATION, VANCOUVER, B.C.	891245771RR0001	CHSLD DE LA MRC DE CHAMPLAIN, ST-LAMBERT (QUÉ.)
887208197RR0001	EARL MCCRIE BURSARY FUND, VANCOUVER, B.C.	891378143RR0001	SASKATCHEWAN CANCER AGENCY GENERAL TRUST FUND, REGINA, SASK.
887414282RR0001	THE SOCIETY OF SEXUAL ABUSE SURVIVORS (S.O.S.), CALGARY, ALTA.	891558348RR0001	ATIKOKAN KIWANIS CLUB EASTER SEAL COMMITTEE, ATIKOKAN, ONT.
887830461RR0001	PRINCE GEORGE REVIVAL CENTRE FINAL HOUR-LORD OF LORDS NON-DENOMINATIONAL EVANGELISTIC ASSOCIATION, PRINCE GEORGE, B.C.	891616443RR0001	THE KITLEY TOWNSHIP PUBLIC LIBRARY BOARD, ADDISON, ONT.
888017449RR0001	THAMESFORD LIONS RIVER PARKWAY TRUST, THAMESFORD, ONT.	891758047RR0001	THE SPIRITUAL ASSEMBLY OF THE BAHÁ'IS OF PIERREFONDS, PIERREFONDS, QUE.
888062064RR0001	THE SPIRITUAL ASSEMBLY OF THE BAHÁ'IS OF BROSSARD, BROSSARD, QUE.	892349044RR0001	BUILDING BLOCKS CHRISTIAN MINISTRIES, STONY PLAIN, ALTA.
888104122RR0001	WALDEN COMMUNITY CHURCH, LIVELY, ONT.	892365164RR0001	THE MANITOBA POOL ELEVATORS EMPLOYEE CHARITY TRUST, WINNIPEG, MAN.
888141645RR0001	THE BAHÁ'Í GROUP OF PINCHER CREEK, PINCHER CREEK, ALTA.	892412727RR0001	ELIJAH2COME, VICTORIA, B.C.
888355047RR0001	THE CFB ESQUIMALT MUSEUM AND ARCHIVES SOCIETY, VICTORIA, B.C.	892549080RR0001	OTTAWA-CARLETON REGIONAL POLICE YOUTH CENTER TRUST, OTTAWA, ONT.
888570660RR0001	COUP DE POUCE JEUNESSE D'IBERVILLE, IBERVILLE (QUÉ.)	892563248RR0001	KASLO AND DISTRICT HEALTH PLANNING SOCIETY, KASLO, B.C.
888647260RR0001	THE ENFIELD BRANCH OF THE WOMEN'S INSTITUTE OF NOVA SCOTIA, ENFIELD, N.S.	892578840RR0001	EVANGELICAL NEW TESTAMENT ASSEMBLY, WOODBRIDGE, ONT.
888680949RR0001	PACIFIC MISSIONARY AVIATION SOCIETY, ABBOTSFORD, B.C.	892743766RR0001	CALGARY BILLINGS CENTRE SOCIETY, CALGARY, ALTA.
888769866RR0001	THE JOHN A. "SKIP" REYNOLDS TRUST FUND, KINCARDINE, ONT.	892803750RR0001	ROBERT J. SMITH SENIOR CITIZEN'S CENTRE, ETOBICOKE, ONT.
889010476RR0001	THE WILLIAM H. KAUFMAN CHARITABLE FOUNDATION, KITCHENER, ONT.	892959164RR0001	PINEVIEW BAPTIST CHURCH, PRINCE GEORGE, B.C.
889148441RR0001	CANDLELIGHTERS CHILDHOOD CANCER ASSOCIATION OF SOUTHERN ALBERTA, CALGARY, ALTA.	892959560RR0001	CANADIAN ANIMAL AWARENESS SOCIETY, THUNDER BAY, ONT.
889171997RR0001	LIONS CLUB OF STRATHROY EASTER SEAL COMMITTEE, STRATHROY, ONT.	892992363RR0001	ANNA JOHNSON ESTATE CHARITABLE FOUNDATION TRUST, KINGSTON, ONT.
889269262RR0001	MACMILLAN BLOEDEL LIMITED CANADIAN WHITE PINE HOURLY EMPLOYEES CHARITY TRUST, VANCOUVER, B.C.	893189175RR0001	OUTLOOK AND DISTRICT HORTICULTURAL SOCIETY, OUTLOOK, SASK.
889273264RR0001	MACMILLAN BLOEDEL LIMITED, SOMASS PORT ALBERNI EMPLOYEES' CHARITY TRUST, VANCOUVER, B.C.	893237362RR0001	FONDATION PATRO LAVAL, ST-JEAN I.O. (QUÉ.)
889483376RR0001	BETHANY BAPTIST CHURCH, LETHBRIDGE, ALTA.	893506469RR0001	BOWATER 50TH ANNIVERSARY GIFT TRUST, LIVERPOOL, N.S.
889548566RR0001	OSHAWA CHRISTIAN FELLOWSHIP, OSHAWA, ONT.	894398916RR0001	RED DEER FAMILY CHRISTIAN FELLOWSHIP, RED DEER, ALTA.
889560066RR0001	GLOBAL EVANGELISTIC ASSOCIATION, PORT MOODY, B.C.	894531391RR0001	C.A.R.I.N.G. FOR FAMILIES COUNSELLING SERVICES OF TORONTO, NORTH YORK, ONT.



Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
895134930RR0001	THE TAURVEN COMMUNITY, A CENTRE FOR YOUTH GUIDANCE AND SOCIAL THERAPY, CALGARY, ALTA.
895367886RR0001	UPPER CANADA BOYCHOIR, COBOURG, ONT.
896522489RR0001	BEAUSEJOUR COMMUNITY CHURCH INC., BEAUSEJOUR, MAN.

MAUREEN KIDD  
Director General  
Charities Directorate

[5-1-o]

## CANADA CUSTOMS AND REVENUE AGENCY

## INCOME TAX ACT

## Revocation of Registration of Charities

The following notice of proposed revocation was sent to the charities listed below because they have not met the filing requirements of the *Income Tax Act*:

“Notice is hereby given, pursuant to paragraph 168(1)(c) of the *Income Tax Act*, that I propose to revoke the registration of the charities listed below and that by virtue of paragraph 168(2)(b) thereof, the revocation of the registration is effective on the date of publication of this notice in the *Canada Gazette*.”

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
108099771RR0058	ST. GEORGE'S CHURCH, CAMPBELLVILLE, CAMPBELLVILLE, ONT.
108123746RR0001	TOT TOWN PARENT PARTICIPATING PRESCHOOL INCORPORATED, NORTH BAY, ONT.
118938554RR0029	GIRL GUIDES OF CANADA-GUIDE DU CANADA VANCOUVER AREA COUNCIL, VANCOUVER, B.C.
118961267RR0002	HOLY TRINITY CHURCH, LAKEFIELD, QUE.
119000115RR0001	LA FONDATION ABBÉ CHARLES-ÉMILE GADBOIS, SAINT-LAMBERT (QUÉ.)
119063980RR0001	OAK BAY SEA RESCUE SOCIETY, VICTORIA, B.C.
119192284RR0001	ST. NINIAN'S CHURCH SCARBOROUGH, SCARBOROUGH, ONT.
120633086RR0001	UKRAINIAN CULTURAL SOCIETY OF ST. PAUL & DISTRICT, ST. PAUL, ALTA.
122127806RR0001	LIVING WAY CHURCH OF CALGARY, CALGARY, ALTA.
132405044RR0001	SEAFORTH CO-OPERATIVE CHILDREN'S CENTRE INC., SEAFORTH, ONT.
134382365RR0001	26TH BATTALION OVERSEAS ASSOCIATION INC., SAINT JOHN, N.B.
140265604RR0001	LIVING FAITH MINISTRIES INC., EDMONTON, ALTA.
869234989RR0001	BIG COVE FIRST NATION WELLNESS COMMITTEE INC., BIG COVE, N.S.
869912287RR0001	PACIFIC HEALTH RESEARCH FOUNDATION, VANCOUVER, B.C.
870395860RR0001	LABRADOR HERITAGE SOCIETY, NORTH WEST RIVER LABRADOR, NFLD. AND LAB.
870573920RR0001	GOD'S LITTLEST ANGELS, CANADA, CALGARY, ALTA.
871353843RR0001	U.C.T. BENEVOLENT COMMITTEE FOR CANADA, THE ORDER OF UNITED COMMERCIAL TRAVELERS OF AMERICA, CALGARY, ALTA.
871653747RR0001	WORD CHRISTIAN FELLOWSHIP, PORT MOODY, B.C.

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
897941852RR0001	COALDALE POLICE VICTIM ASSISTANCE SERVICES ASSOCIATION, COALDALE, ALTA.
898369319RR0001	BRANT COUNTY SOCIETY FOR THE PREVENTION OF CRUELTY TO ANIMALS, BRANTFORD, ONT.

Le directeur général  
Direction des organismes de bienfaisance  
MAUREEN KIDD

[5-1-o]

## AGENCE DES DOUANES ET DU REVENU DU CANADA

## LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

## Annulation d'enregistrement d'organismes de bienfaisance

L'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé aux organismes de bienfaisance indiqués ci-après parce qu'ils n'ont pas présenté leur déclaration tel qu'il est requis par la *Loi de l'impôt sur le revenu* :

« Avis est donné par les présentes que, conformément à l'alinéa 168(1)c) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, j'ai l'intention de révoquer l'enregistrement des organismes de bienfaisance mentionnés ci-dessous en vertu de l'alinéa 168(2)b) de cette Loi et que la révocation de l'enregistrement entre en vigueur à la publication du présent avis dans la *Gazette du Canada*. »

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
871935953RR0001	TURNING PAGES YOUTH CARE HOME INC., SASKATOON, SASK.
872449913RR0001	HARRINGTON HARBOUR PASTORAL CHARGE, HARRINGTON HARBOUR, QUE.
872670567RR0001	THE CATHEDRAL OF PRAISE FAMILY WORSHIP CENTER, ETOBICOKE, ONT.
873143366RR0001	FRIENDS OF THE WELLS COMMUNITY HALL SOCIETY, WELLS, B.C.
873796817RR0001	SUNSHINE COAST COMMUNITY ATHLETIC SOCIETY, GIBSONS, B.C.
880765615RR0001	PERRYVALE PEOPLES CHRISTIAN CHURCH, PERRYVALE, ALTA.
881917819RR0001	THE FRIENDS OF WINE SOCIETY, VANCOUVER, B.C.
882612922RR0001	LEEWARD COTTAGE OUTREACH CENTRE, CHESTER, N.S.
884869561RR0001	RED DEER FIRST NIGHT SOCIETY, RED DEER, ALTA.
886659796RR0001	FONDS DE L'UNITÉ 6E BATAILLION ROYAL 22 <sup>E</sup> RÉGIMENT, SAINT-HYACINTHE (QUÉ.)
886708999RR0001	SOCIETY FOR TIBETAN STUDIES-ALBERTA/ASSOCIATION DES ÉTUDES TIBÉTAINES-ALBERTA, CALGARY, ALTA.
888568441RR0001	EVELYN M. CUDMORE SCHOLARSHIP, CHARLOTTETOWN, P.E.I.
889961991RR0001	PILGRIM BIBLE ASSEMBLY, ENTERPRISE, ONT.
890249576RR0001	NEIGHBOURLINK LONDON, LONDON, ONT.
892141169RR0001	LADIES AUXILIARY OF THE PARRSBORO VOLUNTEER FIRE DEPARTMENT, PARRSBORO, N.S.
892162934RR0001	PORT ALBERNI NON-PROFIT HOUSING ASSOCIATION, PORT ALBERNI, B.C.
892350646RR0001	COPTIC ORTHODOX PATRIARCHATE THE CHURCH OF SAINT GEORGE AND SAINT MERCURIUS ABU SEFEIN, ST. CATHARINES, ONT.
892901968RR0001	RICK BOWNESS CHILDREN'S CHARITY, OTTAWA, ONT.

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse	Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
892929589RR0001	MITCHELL HANNIS SCHOLARSHIP FUND, CALGARY, ALTA.	894863679RR0001	THE HALIFAX KOREAN CHURCH, HALIFAX, N.S.
892968967RR0001	THE SOAPSTONE MINE, ROSEBURN, KEWSTONE RECREATIONAL AND COMMUNITY ASSOCIATION, WHYCOCOMAGH, N.S.	894945633RR0019	SHEPPARDVILLE ALLIANCE CHURCH, SPRINGDALE, NFLD. AND LAB.
893012161RR0001	LAUREL ROSE RAFUSE MEMORIAL TRUST, RENFREW, ONT.	894945633RR0031	GOOD SHEPHERD KOREAN MISSIONARY ALLIANCE CHURCH, TORONTO, ONT.
893033365RR0001	KENMOUNT PARK COMMUNITY CENTRE ASSOCIATION INC., MOUNT PEARL, NFLD. AND LAB.	895016699RR0001	LARRY BAUER BURSARY FUND, WINDSOR, ONT.
893186577RR0001	THUNDER BAY NEIGHBOURHOOD WATCH INC., THUNDER BAY, ONT.	895376226RR0001	THE HATTIE CEMETERY COMPANY, MERIGOMISH, N.S.
893238162RR0001	CANADIAN FRIENDS OF KIRYAS JOEL MONROE, OUTREMONT, QUE.	895575249RR0001	NEWFOUNDLAND AND LABRADOR CRIME STOPPER INC., ST. JOHN'S, NFLD. AND LAB.
893255059RR0001	FONDATION DU C. L. S. C. MARIA-THIBAUT, LAC-MÉGANTIC (QUÉ.)	895749026RR0001	KINGSTON GRENADIER DRUM CORPS INC., KINGSTON, ONT.
893262774RR0001	HINTON DISTRICT VICTIM SERVICES SOCIETY, HINTON, ALTA.	895768026RR0001	GLORY HILLS COMMUNITY ASSOCIATION, CALAHOO, ALTA.
893294165RR0001	DONATION SAINTE-MARIE ALTAGRACE INC., NOTRE-DAME-DE-LA-MERCI (QUÉ.)	895880862RR0001	ST. PAUL & AREA VICTIM SERVICES SOCIETY, ST. PAUL, ALTA.
893350314RR0001	THE NOTTAWASAGA FOUNDATION, WATERLOO, ONT.	896166550RR0001	THE POWER CENTRE WORD OF FAITH CHURCH, IVERMERE, B.C.
893655696RR0001	KIDS' TIME OUT (COLD LAKE) SOCIETY, COLD LAKE, ALTA.	896413093RR0001	LES VOISINS INC., HULL (QUÉ.)
893691410RR0001	ARK FOR YOUTH SHELTER & SERVICES, OSHAWA, ONT.	896629532RR0001	OUR LADY OF THE ROSARY MISSION, BURWASH LANDING, Y.T.
893969469RR0001	FRIENDS OF THE KITIMAT LIBRARY, KITIMAT, B.C.	896657129RR0001	THE NICOLA VALLEY AND DISTRICT FOOD BANK SOCIETY, MERRITT, B.C.
894050079RR0001	THE OXDRIFT SCHOOL PARENTS ASSOCIATION INC., OXDRIFT, ONT.	896812732RR0001	ST. THOMAS VALLEY UNITED CHURCH, WARMAN, SASK.
894121771RR0001	FRIENDS OF THE FORTS – FORT GEORGE BUCKINGHAM HOUSE SOCIETY, ELK POINT, ALTA.	896820537RR0001	FOUR CORNERS COMMUNITY DEVELOPMENT SOCIETY, VANCOUVER, B.C.
894323377RR0001	CANADIAN MERCHANT NAVY PRISONER OF WAR ASSOCIATION, TORONTO, ONT.	897239794RR0001	INSTITUT CANADIEN DES PRODUITS NATURELS TROPICAUX/CANADIAN INSTITUTE OF TROPICAL NATURAL PRODUCTS., OTTAWA (ONT.)
894374792RR0001	RATHCHATHAM BUDDHIST ASSOCIATION OF OTTAWA, KANATA, ONT.	897590824RR0001	PENINSULA ATHLETICS SOCIETY, SURREY, B.C.
894483197RR0001	ENVIRONMENTAL ILLNESS SOCIETY OF CANADA, OTTAWA, ONT.	897807392RR0001	IGLESIA VOZ DE AMOR, SCARBOROUGH, ONT.
894502996RR0001	FRIENDS IN SPORTFISHING, NEPEAN, ONT.	899205819RR0001	CANADA POPS ORCHESTRA, NORTH YORK, ONT.
894585231RR0001	VINEYARD CHRISTIAN FELLOWSHIP CHILLIWACK, CHILLIWACK, B.C.	899310726RR0001	KISE MANITO ATOSKEW OTA CHURCH, REGINA, SASK.
894652486RR0001	THE ALLIANCE INSTITUTE - L'INSTITUT DE L'ALLIANCE, MONTRÉAL, QUE.	899399380RR0001	SUNDRE MINISTRY CENTRE AND MISSIONARY SOCIETY, SUNDRÉ, ALTA.
		899600381RR0001	WORD INTERNATIONAL MINISTRIES, PORT MOODY, B.C.

MAUREEN KIDD  
*Director General  
Charities Directorate*

[5-1-o]

*Le directeur général  
Direction des organismes de bienfaisance  
MAUREEN KIDD*

[5-1-o]

**CANADIAN FOOD INSPECTION AGENCY****CANADIAN FOOD INSPECTION AGENCY ACT***Notice Amending the Canadian Food Inspection Agency Fees  
Notice*

The Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to subsection 24(1) and section 25 of the *Canadian Food Inspection Agency Act*, hereby amends the *Canadian Food Inspection*

**AGENCE CANADIENNE D'INSPECTION DES ALIMENTS****LOI SUR L'AGENCE CANADIENNE D'INSPECTION DES ALIMENTS***Avis modifiant l'Avis sur les prix de l'Agence canadienne  
d'inspection des aliments*

Le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, en vertu du paragraphe 24(1) et de l'article 25 de la *Loi sur l'Agence canadienne d'inspection des aliments*, modifie par les présentes

*Agency Fees Notice*, published in the *Canada Gazette*, Part I, on May 13, 2000, in accordance with the annexed notice.

Ottawa, January 2, 2003

LYLE VANCLIEF  
Minister of Agriculture and Agri-Food

### NOTICE AMENDING THE CANADIAN FOOD INSPECTION AGENCY FEES NOTICE

1. Table 3 to Part 10 of the *Canadian Food Inspection Agency Fees Notice*<sup>1</sup> is amended by adding the following after item 12:

Column 1	Column 2
Item	Fee
13. Sulfa-on-site	\$14.25

#### EXPLANATORY NOTE

The publication of the *Canadian Food Inspection Agency Fees Notice* (the Notice) in May 2000 consolidated the majority of the fee setting authority for the Canadian Food Inspection Agency (CFIA) under the *Canadian Food Inspection Agency Act*. Prior to the publication of the Notice, most fees were set by Ministerial order under paragraphs 19(1)(b) and 19.1(b) of the *Financial Administration Act*. Concurrent with the implementation of the new Notice, most fees orders made under the *Financial Administration Act* were repealed and consolidated into the new Notice.

Item 13 is added to Table 3 to Part 10 of the Notice, Meat Products Inspection Fees, to address an oversight. The fee for required sulfa-on-site testing (SOS testing) was inadvertently omitted when the Notice was published. SOS testing is an in-plant test used to determine the presence of sulfamethazine residue in swine. This amendment adds this requirement in the Notice. This change does not reflect a change in CFIA policy, nor does it reflect a new fee, but rather corrects an omission.

[5-1-o]

### CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

#### COMMENCEMENT OF INVESTIGATION

##### *Woven Fabrics of Cotton*

Notice is hereby given that the Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) is satisfied that the request (Request No. TR-2002-001) received from Richlu Manufacturing Ltd. (the requester) of Winnipeg, Manitoba, is properly documented. The request is for the removal, for an indeterminate period of time, of the customs duty on importations from all countries of dyed, woven fabrics solely of cotton, composed of single yarns in both directions, measuring 600 decitex or more but not exceeding

<sup>1</sup> *Canada Gazette*, Part I, May, 13, 2000, Vol. 134, No. 20, Supplement

*l'Avis sur les prix de l'Agence canadienne d'inspection des aliments*, publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 13 mai 2000, conformément à l'avis ci-joint.

Ottawa, le 2 janvier 2003

Le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire  
LYLE VANCLIEF

### AVIS MODIFIANT L'AVIS SUR LES PRIX DE L'AGENCE CANADIENNE D'INSPECTION DES ALIMENTS

1. Le tableau 3 de la partie 10 de *l'Avis sur les prix de l'Agence canadienne d'inspection des aliments*<sup>1</sup> est modifié par adjonction, après l'article 12, de ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2
Article	Prix
13 Dépistage des sulfamides sur les lieux	14,25 \$

#### NOTE EXPLICATIVE

La publication de *l'Avis sur les prix de l'Agence canadienne d'inspection des aliments* (l'Avis), en mai 2000, regroupait la plupart des pouvoirs d'établissement des prix de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) en vertu de la *Loi sur l'Agence canadienne d'inspection des aliments*. Avant la publication de l'Avis, la plupart des prix étaient fixés par arrêté ministériel en vertu des alinéas 19(1)(b) et 19.1(b) de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. La plupart des arrêtés sur les prix à payer, pris en vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques* ont été abrogés et regroupés dans le nouvel avis au moment de sa prise d'effet.

L'article 13 est ajouté au tableau 3 de la partie 10 de l'Avis, Prix applicables à l'inspection des produits de viande, afin de combler une omission. Lors de la publication de l'Avis, on avait omis d'ajouter le prix requis pour le dépistage des sulfamides sur les lieux (dépistage SOS). Le dépistage SOS est une épreuve menée dans un établissement pour déterminer l'existence du résidu sulfaméthazine dans les porcs. Grâce à la modification, cette exigence est ajoutée à l'Avis. Il ne s'agit ni d'une modification de la politique de l'ACIA ni d'une introduction d'un nouveau prix, mais plutôt de la correction d'une omission.

[5-1-o]

### TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

#### OUVERTURE D'ENQUÊTE

##### *Tissus de coton*

Avis est donné par la présente que le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) est convaincu que le dossier de la demande (demande n° TR-2002-001) reçue de Richlu Manufacturing Ltd. (la demanderesse), de Winnipeg (Manitoba), est complet. La demande porte sur la suppression, pour une période indéterminée, des droits de douane sur les importations, en provenance de tous les pays, de tissus teints uniquement de coton, comprenant des fils simples dans les deux sens, titrant au moins

<sup>1</sup> Partie I, *Gazette du Canada*, le 13 mai 2000, vol. 134, n° 20, supplément

900 decitex per single yarn, weighing 290 g/m<sup>2</sup> or more but not exceeding 410 g/m<sup>2</sup>, of subheading No. 5209.39, for use in the manufacture of men's parkas and similar coats, coveralls and vests (the subject fabrics).

The Tribunal will conduct an investigation under section 19 of the *Canadian International Trade Tribunal Act* into the appropriateness of reducing or removing the customs duty on importations of the subject fabrics, which are classified in subheading No. 5209.39.

The Tribunal's investigation commenced on January 23, 2003, and will be conducted by way of written submissions. To participate in the Tribunal's investigation, the requester or an interested party must file with the Tribunal a notice of appearance in Form I of the *Textile Reference Guidelines* on or before February 13, 2003. The Tribunal's recommendations to the Minister of Finance are scheduled to be issued by May 23, 2003.

A schedule of events consisting of key dates is available from the Tribunal's Web site at [www.citt-tcce.gc.ca](http://www.citt-tcce.gc.ca).

Submissions to the Tribunal may be written in English or in French. All correspondence should be addressed to: The Secretary, Canadian International Trade Tribunal, Standard Life Centre, 15th Floor, 333 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1A 0G7, (613) 993-3595 (Telephone), (613) 990-2439 (Facsimile).

Ottawa, January 23, 2003

MICHEL P. GRANGER  
*Secretary*

[5-1-o]

## CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

### DETERMINATION

#### *Electrical and Electronics*

Notice is hereby given that, after completing its inquiry (File No. PR-2002-035), the Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) made a determination on January 22, 2003, with respect to a complaint filed by CVDS Inc., of Dollard-des-Ormeaux, Quebec, under subsection 30.11(1) of the *Canadian International Trade Tribunal Act*, R.S.C. 1985 (4th Supp.), c. 47, as amended by the *North American Free Trade Agreement Implementation Act*, S.C. 1993, c. 44, concerning a procurement (Solicitation No. 21120-016613/A) by the Department of Public Works and Government Services on behalf of Correctional Service of Canada (CSC). The solicitation was for the acquisition of a digital voice logging recorder.

It was alleged that the successful bidder's product did not meet a particular electronic specification, under CSC's Electronic Engineering Standards, included as an attachment to the Request for Proposal.

Having examined the evidence presented by the parties and considered the provisions of the *Agreement on Internal Trade*, the Tribunal determined that the complaint was valid.

Further information may be obtained from: The Secretary, Canadian International Trade Tribunal, Standard Life Centre,

600 decitex mais n'excédant pas 900 decitex par fil simple, d'un poids d'au moins 290 g/m<sup>2</sup> mais n'excédant pas 410 g/m<sup>2</sup>, de la sous-position n° 5209.39, devant servir à la fabrication de parkas et de manteaux semblables, de salopettes et de vestons pour hommes (les tissus en question).

Conformément à l'article 19 de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, le Tribunal enquêtera sur la pertinence de la réduction ou de la suppression des droits de douane sur les importations des tissus en question, qui sont classés dans la sous-position n° 5209.39.

Le Tribunal a ouvert son enquête le 23 janvier 2003 et sera menée sous forme d'exposés écrits. Pour participer à l'enquête du Tribunal, la demanderesse ou une partie intéressée doit déposer auprès du Tribunal un acte de comparution établi selon la formule I des *Lignes directrices relatives à la saisine sur les textiles* au plus tard le 13 février 2003. Le Tribunal prévoit présenter ses recommandations au ministre des Finances au plus tard le 23 mai 2003.

Pour obtenir un calendrier des activités contenant les dates clés, prière de consulter le site Web du Tribunal à l'adresse [www.tcce-citt.gc.ca](http://www.tcce-citt.gc.ca).

Les exposés peuvent être déposés auprès du Tribunal en français ou en anglais. Toute la correspondance doit être envoyée à l'adresse suivante : Le Secrétaire, Tribunal canadien du commerce extérieur, Standard Life Centre, 15<sup>e</sup> étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, (613) 993-3595 (téléphone), (613) 990-2439 (télécopieur).

Ottawa, le 23 janvier 2003

*Le secrétaire*  
MICHEL P. GRANGER

[5-1-o]

## TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

### DÉCISION

#### *Produits électriques et électroniques*

Avis est donné par la présente que le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal), à la suite de son enquête (dossier n° PR-2002-035), a rendu une décision le 22 janvier 2003 concernant une plainte déposée par CVDS Inc., de Dollard-des-Ormeaux (Québec), aux termes du paragraphe 30.11(1) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, L.R.C. 1985 (4<sup>e</sup> supp.), c. 47, modifiée par la *Loi de mise en œuvre de l'Accord de libre-échange nord-américain*, L.C. 1993, c. 44, au sujet d'un marché (invitation n° 21120-016613/A) passé par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux au nom du Service correctionnel du Canada (SCC). L'invitation portait sur l'acquisition d'un enregistreur numérique de communications vocales.

Il a été allégué que le produit du soumissionnaire recevable ne répondait pas à une certaine spécification comprise dans les normes de génie électronique du SCC, annexée à la demande de proposition.

Après avoir examiné les éléments de preuve présentés par les parties et tenu compte des dispositions de l'*Accord sur le commerce intérieur*, le Tribunal a déterminé que la plainte était fondée.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec : Le Secrétaire, Tribunal canadien du commerce extérieur, Standard

15th Floor, 333 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1A 0G7, (613) 993-3595 (Telephone), (613) 990-2439 (Facsimile).

Ottawa, January 23, 2003

MICHEL P. GRANGER  
*Secretary*

[5-1-0]

Life Centre, 15<sup>e</sup> étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, (613) 993-3595 (téléphone), (613) 990-2439 (télécopieur).

Ottawa, le 23 janvier 2003

*Le secrétaire*  
MICHEL P. GRANGER

[5-1-0]

## CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

### *4-Thread Twill Fabrics*

On November 28, 2002, following a request from Alpine Joe Sportswear Ltd. for tariff relief on certain 4-thread twill fabrics, the Tribunal issued a Notice of Commencement of Investigation (Request No. TR-2002-003). On January 9, 2003, the requester withdrew its request. As a result, the Tribunal has terminated its investigation of this request and has closed its file in this matter.

January 20, 2003

By Order of the Tribunal  
MICHEL P. GRANGER  
*Secretary*

[5-1-0]

## TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

### *Tissus à armure sergé dont le rapport d'armure est de 4*

Le 28 novembre 2002, à la suite d'une demande d'Alpine Joe Sportswear Ltd. pour obtenir un allègement tarifaire sur certains tissus à armure sergé dont le rapport d'armure est de 4, le Tribunal a publié un avis d'ouverture d'enquête (demande n° TR-2002-003). Le 9 janvier 2003, la demanderesse a retiré sa demande. Par conséquent, le Tribunal a mis fin à son enquête concernant cette demande et a clos son dossier à ce sujet.

Le 20 janvier 2003

Par ordre du Tribunal  
*Le secrétaire*  
MICHEL P. GRANGER

[5-1-0]

## CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

### NOTICE TO INTERESTED PARTIES

The following notices are abridged versions of the Commission's original notices bearing the same number. The original notices contain a more detailed outline of the applications, including additional locations and addresses where the complete files may be examined. The relevant material, including the notices and applications, is available for viewing during normal business hours at the following offices of the Commission:

- Central Building, Les Terrasses de la Chaudière, Room G-5, 1 Promenade du Portage, Hull, Quebec K1A 0N2, (819) 997-2429 (Telephone), 994-0423 (TDD), (819) 994-0218 (Facsimile);
- Bank of Commerce Building, Suite 1007, 1809 Barrington Street, Halifax, Nova Scotia B3J 3K8, (902) 426-7997 (Telephone), 426-6997 (TDD), (902) 426-2721 (Facsimile);
- Kensington Building, Suite 1810, 275 Portage Avenue, Winnipeg, Manitoba R3B 2B3, (204) 983-6306 (Telephone), 983-8274 (TDD), (204) 983-6317 (Facsimile);
- 530-580 Hornby Street, Vancouver, British Columbia V6C 3B6, (604) 666-2111 (Telephone), 666-0778 (TDD), (604) 666-8322 (Facsimile);
- C.R.T.C. Documentation Centre, 405 De Maisonneuve Boulevard E, 2nd Floor, Suite B2300, Montréal, Quebec H2L 4J5, (514) 283-6607 (Telephone), 283-8316 (TDD), (514) 283-3689 (Facsimile);
- C.R.T.C. Documentation Centre, 55 St. Clair Avenue E, Suite 624, Toronto, Ontario M4T 1M2, (416) 952-9096 (Telephone), (416) 954-6343 (Facsimile);

## CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

### AVIS AUX INTÉRESSÉS

Les avis qui suivent sont des versions abrégées des avis originaux du Conseil portant le même numéro. Les avis originaux contiennent une description plus détaillée de chacune des demandes, y compris les lieux et adresses où l'on peut consulter les dossiers complets. Tous les documents afférents, y compris les avis et les demandes, sont disponibles pour examen durant les heures normales d'affaires aux bureaux suivants du Conseil :

- Édifice central, Les Terrasses de la Chaudière, Pièce G5, 1, promenade du Portage, Hull (Québec) K1A 0N2, (819) 997-2429 (téléphone), 994-0423 (ATS), (819) 994-0218 (télécopieur);
- Édifice de la Banque de Commerce, Pièce 1007, 1809, rue Barrington, Halifax (Nouvelle-Écosse) B3J 3K8, (902) 426-7997 (téléphone), 426-6997 (ATS), (902) 426-2721 (télécopieur);
- Édifice Kensington, Pièce 1810, 275, avenue Portage, Winnipeg (Manitoba) R3B 2B3, (204) 983-6306 (téléphone), 983-8274 (ATS), (204) 983-6317 (télécopieur);
- 580, rue Hornby, Bureau 530, Vancouver (Colombie-Britannique) V6C 3B6, (604) 666-2111 (téléphone), 666-0778 (ATS), (604) 666-8322 (télécopieur);
- Centre de documentation du C.R.T.C., 405, boulevard de Maisonneuve Est, 2<sup>e</sup> étage, Bureau B2300, Montréal (Québec) H2L 4J5, (514) 283-6607 (téléphone), 283-8316 (ATS), (514) 283-3689 (télécopieur);
- Centre de documentation du C.R.T.C., 55, avenue St. Clair Est, Bureau 624, Toronto (Ontario) M4T 1M2, (416) 952-9096 (téléphone), (416) 954-6343 (télécopieur);

- C.R.T.C. Documentation Centre, Cornwall Professional Building, Room 103, 2125 11th Avenue, Regina, Saskatchewan S4P 3X3, (306) 780-3422 (Telephone), (306) 780-3319 (Facsimile);
- C.R.T.C. Documentation Centre, 10405 Jasper Avenue, Suite 520, Edmonton, Alberta T5J 3N4, (780) 495-3224 (Telephone), (780) 495-3214 (Facsimile).

Interventions must be filed with the Secretary General, Canadian Radio-television and Telecommunications Commission, Ottawa, Ontario K1A 0N2, together with proof that a true copy of the intervention has been served upon the applicant, on or before the deadline given in the notice.

*Secretary General*

- Centre de documentation du C.R.T.C., Édifice Cornwall Professionnel, Pièce 103, 2125, 11<sup>e</sup> Avenue, Regina (Saskatchewan) S4P 3X3, (306) 780-3422 (téléphone), (306) 780-3319 (télécopieur);
- Centre de documentation du C.R.T.C., 10405, avenue Jasper, Bureau 520, Edmonton (Alberta) T5J 3N4, (780) 495-3224 (téléphone), (780) 495-3214 (télécopieur).

Les interventions doivent parvenir au Secrétaire général, Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, Ottawa (Ontario) K1A 0N2, avec preuve qu'une copie conforme a été envoyée à la requérante, avant la date limite d'intervention mentionnée dans l'avis.

*Secrétaire général*

## **CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**

### **DECISIONS**

The complete texts of the decisions summarized below are available from the offices of the CRTC.

*2003-11* *January 21, 2003*

Canadian Broadcasting Corporation  
Britt, Ontario

Approved — New English- and French-language low-power FM radio programming undertaking providing a weather and environmental information service in Britt, Ontario. The licence will expire August 31, 2009.

*2003-12* *January 21, 2003*

Lighthouse Broadcasting Limited  
Medicine Hat, Alberta

Approved — Low-power English-language specialty FM radio programming undertaking in Medicine Hat, Alberta. The licence will expire August 31, 2009.

*2003-13* *January 21, 2003*

Fabrique de la Paroisse Sacré-Cœur de Jésus de Crabtree  
Crabtree, Quebec

Approved — New low-power French-language FM radio station in Crabtree, Quebec, expiring August 31, 2009.

*2003-14* *January 21, 2003*

Central Broadcasting Company Limited  
Prince Albert and Waskesiu Lake, Saskatchewan

Approved — Increase of the effective radiated power of the transmitter CFMM-FM-1 Waskesiu Lake from 58 watts to 2 500 watts and change in the authorized contours.

## **CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES**

### **DÉCISIONS**

On peut se procurer le texte complet des décisions résumées ci-après en s'adressant au CRTC.

*2003-11* *Le 21 janvier 2003*

Société Radio-Canada  
Britt (Ontario)

Approuvé — Exploitation à Britt (Ontario), d'une nouvelle entreprise de programmation de radio FM de faible puissance de langues anglaise et française qui offrira un service de renseignements météorologiques et environnementaux. La licence expirera le 31 août 2009.

*2003-12* *Le 21 janvier 2003*

Lighthouse Broadcasting Limited  
Medicine Hat (Alberta)

Approuvé — Exploitation d'une nouvelle station de radio FM spécialisée de faible puissance de langue anglaise à Medicine Hat, en Alberta. La licence expirera le 31 août 2009.

*2003-13* *Le 21 janvier 2003*

Fabrique de la Paroisse Sacré-Cœur de Jésus de Crabtree  
Crabtree (Québec)

Approuvé — Exploitation à Crabtree, au Québec, d'une nouvelle station de radio FM de faible puissance de langue française. La licence expirera le 31 août 2009.

*2003-14* *Le 21 janvier 2003*

Central Broadcasting Company Limited  
Prince Albert et Waskesiu Lake (Saskatchewan)

Approuvé — Augmentation de la puissance apparente rayonnée de l'émetteur CFMM-FM-1 Waskesiu Lake de 58 watts à 2 500 watts et modification du périmètre de rayonnement autorisé.

2003-15	January 21, 2003	2003-15	Le 21 janvier 2003
CHUM Limited Brockville, Ontario		CHUM limitée Brockville (Ontario)	
Approved — New English-language FM radio programming undertaking in Brockville to replace the CFJR station. The licence will expire August 31, 2009.		Approuvé — Exploitation d'une entreprise de programmation de radio FM de langue anglaise à Brockville afin de remplacer la station CFJR. La licence expirera le 31 août 2009.	
2003-16	January 21, 2003	2003-16	Le 21 janvier 2003
Standard Radio Inc. Fort St. John, British Columbia		Standard Radio Inc. Fort St. John (Colombie-Britannique)	
Approved — New English-language FM radio programming undertaking at Fort St. John replacing the CKNL station. The licence will expire August 31, 2009.		Approuvé — Exploitation d'une entreprise de programmation de radio FM de langue anglaise à Fort St. John, afin de remplacer la station CKNL. La licence expirera le 31 août 2009.	
2003-17	January 21, 2003	2003-17	Le 21 janvier 2003
Radio Station CKPG Limited Prince George, British Columbia		Radio Station CKPG Limited Prince George (Colombie-Britannique)	
Approved — New English-language FM radio programming undertaking at Prince George replacing the CKPG station. The licence will expire August 31, 2009.		Approuvé — Exploitation d'une entreprise de programmation de radio FM de langue anglaise à Prince George, afin de remplacer la station CKPG. La licence expirera le 31 août 2009.	
2003-18	January 21, 2003	2003-18	Le 21 janvier 2003
Natotawin Broadcasting Inc. La Ronge and Denare Beach, Saskatchewan		Natotawin Broadcasting Inc. La Ronge et Denare Beach (Saskatchewan)	
Approved — Extension of the time limit to commence the operation of the new transmitter of CJLR-FM La Ronge, to April 30, 2003.		Approuvé — Prorogation de la date de mise en exploitation de l'émetteur de CJLR-FM La Ronge, jusqu'au 30 avril 2003.	
2003-19	January 21, 2003	2003-19	Le 21 janvier 2003
Radio CJVR Ltd. Melfort and Waskesiu Lake, Saskatchewan		Radio CJVR Ltd. Melfort et Waskesiu Lake (Saskatchewan)	
Approved — Extension of the time limit to commence the operation of the new transmitter of CJVR-FM Melfort, to March 7, 2003.		Approuvé — Prorogation de la date de mise en exploitation d'un nouvel émetteur de CJVR-FM Melfort, jusqu'au 7 mars 2003.	
2003-20	January 22, 2003	2003-20	Le 22 janvier 2003
CTV Television Inc. Across Canada		CTV Television Inc. L'ensemble du Canada	
Approved — Deletion of the current condition of licence 1(d) for the specialty service known as CTV Travel, and amendment of the definition of the "broadcast day," so that it will begin at midnight, instead of 6 a.m.		Approuvé — Suppression de la condition de licence 1(d) du service spécialisé appelé CTV Travel et modification de la définition de « journée de radiodiffusion » qui débutera désormais à minuit au lieu de 6 h.	
2003-21	January 23, 2003	2003-21	Le 23 janvier 2003
Radio Mégantic ltée Thetford Mines and Disraeli, Quebec		Radio Mégantic ltée Thetford Mines et Disraeli (Québec)	
Approved — Corporate reorganization. Approved — Change in the effective control of Radio Victoria-ville ltée, as it has been carried out.		Approuvé — Réorganisation intra-société. Approuvé — Modification du contrôle effectif de Radio Victoria-ville ltée, tel qu'il a été effectué.	
2003-22	January 23, 2003	2003-22	Le 23 janvier 2003
Canal Évasion inc. Across Canada		Canal Évasion inc. L'ensemble du Canada	
Approved — Transfer of effective control of Canal Évasion inc. to Serdy Direct inc.		Approuvé — Transfert du contrôle effectif de Canal Évasion inc. à Serdy Direct inc.	

<p>2002-311-1 Cameron Bell Consultancy Ltd. Squamish, British-Columbia</p> <p>The Commission corrects Decision CRTC 2002-311 dated October 16, 2002, in which the deadline to commence operations, in the second paragraph, should have read April 5, 2003.</p>	<p>2002-311-1 Cameron Bell Consultancy Ltd. Squamish (Colombie-Britannique)</p> <p>Le Conseil corrige la décision CRTC 2002-311 du 16 octobre 2002, dans laquelle la date du délai de mise en exploitation, dans le deuxième paragraphe, aurait dû se lire le 5 avril 2003.</p>
<p>2003-23 Vision TV: Canada's Faith Network/Réseau religieux canadien Across Canada</p> <p>Approved in part — Increase in the service's monthly wholesale rate from \$0.08 to \$0.10 per subscriber per month, effective March 1, 2003.</p>	<p>2003-23 Vision TV: Canada's Faith Network/Réseau religieux canadien L'ensemble du Canada</p> <p>Approuvé en partie — Augmentation du tarif mensuel de ventes en gros du service de 0,08 \$ à 0,10 \$ par abonné et par mois, à compter du 1<sup>er</sup> mars 2003.</p>
<p>2003-24 Complaint by VDN Cable Inc. against Vidéotron ltée alleging failure to provide access to Vidéotron's Customer Service Enclosures Counter complaint by Vidéotron ltée against VDN Cable Inc. alleging non-authorized access by VDN Cable Inc. to Vidéotron's Customer Service Enclosures</p> <p>Conclusion — With respect to a complaint filed by VDN Cable Inc. against Vidéotron ltée, the Commission finds that Vidéotron ltée failed to act in accordance with the requirements set out in section 10 of the <i>Broadcasting Distribution Regulations</i> and with Commission policies related to providing access to its customer service enclosures.</p> <p>With respect to the counter complaint filed by Vidéotron ltée against VDN Cable Inc., the Commission finds that VDN Cable Inc. failed to comply with Commission policies related to the ownership and integrity of customer service enclosures.</p>	<p>2003-24 Plainte de Câble VDN inc. contre Vidéotron ltée alléguant le défaut de Vidéotron de permettre l'accès à ses enceintes de services aux clients Contre-plainte de Vidéotron ltée contre Câble VDN inc. alléguant l'entrée non autorisée de Câble VDN inc. dans ses enceintes de services aux clients</p> <p>Conclusion — En ce qui concerne la plainte déposée par Câble VDN inc. contre Vidéotron ltée, le Conseil conclut que Vidéotron ltée a contrevenu aux dispositions prévues à l'article 10 du <i>Règlement sur la distribution de radiodiffusion</i> et aux politiques du Conseil à l'égard de l'accès à ses enceintes de services aux clients.</p> <p>En ce qui concerne la contre-plainte déposée par Vidéotron ltée contre Câble VDN inc., le Conseil conclut que Câble VDN inc. a fait défaut de respecter les politiques du Conseil concernant la propriété et l'intégrité des enceintes de services aux clients.</p>
<p>2003-25 Complaint by VDN Cable Inc. against Vidéotron ltée alleging that Vidéotron ltée contravened section 9 of the <i>Broadcasting Distribution Regulations</i></p> <p>Dismissed — Complaint by VDN Cable Inc. (VDN) alleging that Vidéotron ltée contravened section 9 of the <i>Broadcasting Distribution Regulations</i> through the targeted marketing of VDN subscribers, and by failing to provide pre-notification of the disconnection of VDN subscribers.</p>	<p>2003-25 Plainte de Câble VDN inc. contre Vidéotron ltée dans laquelle elle allègue que Vidéotron ltée a enfreint l'article 9 du <i>Règlement sur la distribution de radiodiffusion</i></p> <p>Rejeté — Plainte de Câble VDN inc. (Câble VDN) dans laquelle elle allègue que Vidéotron ltée a enfreint l'article 9 du <i>Règlement sur la distribution de radiodiffusion</i> en faisant une commercialisation sélective par ciblage direct des abonnés de Câble VDN et en omettant de l'aviser au préalable du débranchement de ses abonnés.</p>

[5-1-o]

[5-1-o]

## CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

### PUBLIC NOTICE 2003-3

The Commission has received the following applications:

1. Carrefour Jeunesse Emploi — Comté Johnson  
Windsor, Quebec

To increase the weekly broadcast hours from 104 hours to 126 hours for the radio station CIAX-FM Windsor.

## CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

### AVIS PUBLIC 2003-3

Le Conseil a été saisi des demandes suivantes :

1. Carrefour Jeunesse Emploi — Comté Johnson  
Windsor (Québec)

En vue d'augmenter les heures de diffusion hebdomadaire de 104 heures à 126 heures pour la station de radio CIAX-FM Windsor.



2. SILK FM Broadcasting Ltd.  
Kelowna and Magna Bay, British Columbia  
To increase the effective radiated power of the transmitter  
CILC-FM Magna Bay from 6.3 to 50 watts for the radio sta-  
tion CILK-FM Kelowna.

Intervention deadline: February 27, 2003

January 23, 2003

2. SILK FM Broadcasting Ltd.  
Kelowna et Magna Bay (Colombie-Britannique)  
En vue d'augmenter la puissance apparente rayonnée de l'é-  
metteur CILC-FM Magna Bay de 6,3 à 50 watts pour la station  
de radio CILK-FM Kelowna.

Date limite d'intervention : le 27 février 2003

Le 23 janvier 2003

[5-1-o]

[5-1-o]

**MISCELLANEOUS NOTICES****ALBERTA PACIFIC FOREST INDUSTRIES****PLANS DEPOSITED**

Alberta Pacific Forest Industries hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Alberta Pacific Forest Industries has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Alberta, at Calgary, Alberta, under deposit number Plan 0320415, a description of the site and plans of a single span bridge over the Landels River, at southeast quarter of Section 35, Township 80, Range 2, west of the fourth meridian.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 201 Front Street N, Suite 703, Sarnia, Ontario N7T 8B1.

Calgary, January 21, 2003

EVER GREEN LAND USE CONSULTING  
BILL HAMILTON  
*General Manager*

[5-1-o]

**ALBERTA PACIFIC FOREST INDUSTRIES****PLANS DEPOSITED**

Alberta Pacific Forest Industries hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Alberta Pacific Forest Industries has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Alberta, at Calgary, Alberta, under deposit number Plan 0320416, a description of the site and plans of a single span bridge over Piche Creek, at southeast quarter of Section 6, Township 70, Range 11, west of the fourth meridian.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 201 Front Street N, Suite 703, Sarnia, Ontario N7T 8B1.

Calgary, January 21, 2003

EVER GREEN LAND USE CONSULTING  
BILL HAMILTON  
*General Manager*

[5-1-o]

**AVIS DIVERS****ALBERTA PACIFIC FOREST INDUSTRIES****DÉPÔT DE PLANS**

La société Alberta Pacific Forest Industries donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Alberta Pacific Forest Industries a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de l'Alberta, à Calgary (Alberta), sous le numéro de dépôt Plan 0320415, une description de l'emplacement et les plans d'un pont à travée unique au-dessus de la rivière Landels, dans le quart sud-est de la section 35, canton 80, rang 2, à l'ouest du quatrième méridien.

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis, au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 201, rue Front Nord, Bureau 703, Sarnia (Ontario) N7T 8B1.

Calgary, le 21 janvier 2003

EVER GREEN LAND USE CONSULTING  
*Le directeur général*  
BILL HAMILTON

[5-1]

**ALBERTA PACIFIC FOREST INDUSTRIES****DÉPÔT DE PLANS**

La société Alberta Pacific Forest Industries donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Alberta Pacific Forest Industries a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de l'Alberta, à Calgary (Alberta), sous le numéro de dépôt Plan 0320416, une description de l'emplacement et les plans d'un pont à travée unique au-dessus du ruisseau Piche, dans le quart sud-est de la section 6, canton 70, rang 11, à l'ouest du quatrième méridien.

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis, au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 201, rue Front Nord, Bureau 703, Sarnia (Ontario) N7T 8B1.

Calgary, le 21 janvier 2003

EVER GREEN LAND USE CONSULTING  
*Le directeur général*  
BILL HAMILTON

[5-1]

**ALLFIRST BANK**  
**FIRST UNION RAIL CORPORATION**  
DOCUMENTS DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on January 3, 2003, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Bill of Sale (Locomotives NS 5557 and NS 5558) dated December 20, 2002, from Norfolk Southern Railway Company, as Seller, to Allfirst Bank, as Buyer, relating to the sale of two locomotives;
2. Memorandum of Lease of Railroad Equipment dated as of December 20, 2002, between Allfirst Bank, as Lessor, and Norfolk Southern Railway Company, as Lessee, relating to the leasing of two locomotives; and
3. Memorandum of Partial Assignment dated as of December 20, 2002, between First Union Rail Corporation and Allfirst Bank.

January 3, 2003

OSLER, HOSKIN & HARCOURT LLP  
*Barristers and Solicitors*

[5-1-0]

**ALLFIRST BANK**  
**FIRST UNION RAIL CORPORATION**  
DOCUMENTS DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on January 3, 2003, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Bill of Sale (Locomotive NS 5559) dated December 20, 2002, from Norfolk Southern Railway Company, as Seller, to Allfirst Bank, as Buyer, relating to the sale of one locomotive;
2. Memorandum of Lease of Railroad Equipment dated as of December 20, 2002, between Allfirst Bank, as Lessor, and Norfolk Southern Railway Company, as Lessee, relating to the leasing of one locomotive; and
3. Memorandum of Partial Assignment dated as of December 20, 2002, between First Union Rail Corporation and Allfirst Bank.

January 3, 2003

OSLER, HOSKIN & HARCOURT LLP  
*Barristers and Solicitors*

[5-1-0]

**ALLFIRST BANK**  
**U.S. BANCORP EQUIPMENT FINANCE, INC.**  
DOCUMENTS DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on January 2, 2003, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Equipment Bill of Sale (Locomotive NS 5555) dated as of December 20, 2002, from Allfirst Bank, as Seller, to U.S.

**ALLFIRST BANK**  
**FIRST UNION RAIL CORPORATION**  
DÉPÔT DE DOCUMENTS

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 3 janvier 2003 les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada :

1. Contrat de vente (Locomotives NS 5557 et NS 5558) en date du 20 décembre 2002 de la Norfolk Southern Railway Company, en qualité de vendeur, à la Allfirst Bank, en qualité d'acheteur, concernant la vente de deux locomotives;
2. Résumé du contrat de location d'équipement ferroviaire en date du 20 décembre 2002 entre la Allfirst Bank, en qualité de bailleur, et la Norfolk Southern Railway Company, en qualité de preneur à bail, concernant la location de deux locomotives;
3. Résumé de cession partielle en date du 20 décembre 2002 entre la First Union Rail Corporation et la Allfirst Bank.

Le 3 janvier 2003

*Les conseillers juridiques*  
OSLER, HOSKIN & HARCOURT s.r.l.

[5-1-0]

**ALLFIRST BANK**  
**FIRST UNION RAIL CORPORATION**  
DÉPÔT DE DOCUMENTS

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 3 janvier 2003 les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada :

1. Contrat de vente (Locomotive NS 5559) en date du 20 décembre 2002 de la Norfolk Southern Railway Company, en qualité de vendeur, à la Allfirst Bank, en qualité d'acheteur, concernant la vente d'une locomotive;
2. Résumé du contrat de location d'équipement ferroviaire en date du 20 décembre 2002 entre la Allfirst Bank, en qualité de bailleur, et la Norfolk Southern Railway Company, en qualité de preneur à bail, concernant la location d'une locomotive;
3. Résumé de cession partielle en date du 20 décembre 2002 entre la First Union Rail Corporation et la Allfirst Bank.

Le 3 janvier 2003

*Les conseillers juridiques*  
OSLER, HOSKIN & HARCOURT s.r.l.

[5-1-0]

**ALLFIRST BANK**  
**U.S. BANCORP EQUIPMENT FINANCE, INC.**  
DÉPÔT DE DOCUMENTS

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 2 janvier 2003 les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada :

1. Contrat de vente d'équipement (Locomotive NS 5555) en date du 20 décembre 2002 de la Allfirst Bank, en qualité de

Bancorp Equipment Finance, Inc., as Buyer, relating to the sale of one locomotive; and

2. Memorandum of Assignment of Schedule to Equipment Lease Agreement dated as of December 20, 2002, between Allfirst Bank and U.S. Bancorp Equipment Finance, Inc.

January 2, 2003

OSLER, HOSKIN & HARCOURT LLP  
*Barristers and Solicitors*

[5-1-0]

#### **BRENTWOOD ENTERPRISES LTD.**

##### DOCUMENT DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on January 20, 2003, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Memorandum of General Security Agreement dated as of January 16, 2003, between the Bank of Montreal, as Secured Creditor, and Brentwood Enterprises Ltd., as Debtor.

January 16, 2003

GILLESPIE RENKEMA  
BARNETT BROADWAY  
*Lawyers*

[5-1-0]

#### **CANADIAN SHIPPERS' COUNCIL**

##### SURRENDER OF CHARTER

Notice is hereby given that the Canadian Shippers' Council intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter, pursuant to the *Canada Corporations Act*.

January 17, 2003

WALTER MUELLER  
*Secretary*

[5-1-0]

#### **CANADIAN TIRE FINANCIAL SERVICES LIMITED**

##### LETTERS PATENT OF INCORPORATION

Notice is hereby given that Canadian Tire Financial Services Limited, a wholly-owned subsidiary of Canadian Tire Corporation, Limited, intends to file an application with the Superintendent of Financial Institutions for letters patent incorporating a bank under the name Canadian Tire Bank, in English, and Banque Canadian Tire, in French.

Any person who objects to the issuance of these letters patent may submit the objection in writing, before March 10, 2003, to the Office of the Superintendent of Financial Institution, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2.

January 18, 2003

CAMERON D. STEWART  
*Secretary*

[3-4-0]

vendeur, à la U.S. Bancorp Equipment Finance, Inc., en qualité d'acheteur, concernant la vente d'une locomotive;

2. Résumé de cession de l'annexe au contrat de location d'équipement en date du 20 décembre 2002 entre la Allfirst Bank et la U.S. Bancorp Equipment Finance, Inc.

Le 2 janvier 2003

*Les conseillers juridiques*  
OSLER, HOSKIN & HARCOURT s.r.l.

[5-1-0]

#### **BRENTWOOD ENTERPRISES LTD.**

##### DÉPÔT DE DOCUMENT

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 20 janvier 2003 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Résumé du contrat de sûreté général en date du 16 janvier 2003 entre la Banque de Montréal, en qualité de créancier garanti, et la Brentwood Enterprises Ltd., en qualité de débiteur.

Le 16 janvier 2003

*Les avocats*  
GILLESPIE RENKEMA  
BARNETT BROADWAY

[5-1-0]

#### **CONSEIL CANADIEN DES EXPÉDITEURS**

##### ABANDON DE CHARTE

Avis est par les présentes donné que le Conseil Canadien des Expéditeurs demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 17 janvier 2003

*Le secrétaire*  
WALTER MUELLER

[5-1-0]

#### **SERVICES FINANCIERS CANADIAN TIRE LIMITÉE**

##### LETTRES PATENTES DE CONSTITUTION

Avis est par les présentes donné que Services Financiers Canadian Tire Limitée, filiale en propriété exclusive de La Société Canadian Tire Limitée, a l'intention de demander au surintendant des institutions financières de délivrer des lettres patentes pour la constitution d'une banque sous la dénomination sociale Canadian Tire Bank, en anglais, et Banque Canadian Tire, en français.

Toute personne qui s'oppose à la délivrance de ces lettres patentes peut s'adresser par écrit au Bureau du surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, avant le 10 mars 2003.

Le 18 janvier 2003

*Le secrétaire*  
CAMERON D. STEWART

[3-4-0]

**CREDIT SUISSE FIRST BOSTON, NEW YORK BRANCH**

## DOCUMENTS DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on December 19, 2002, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Memorandum of Security Agreement dated as of December 12, 2002 (the "Memorandum"), between Trinity Rail Leasing Trust II (the "Borrower" in such Memorandum) and Credit Suisse First Boston, New York Branch, as Agent for the Secured Parties (as defined in the Security Agreement, as defined below). The Memorandum describes the Security Agreement between the Borrower and the Agent dated as of June 27, 2002, including all present and future Exhibits thereto (such security agreement, as it may be amended or modified from time to time, the "Security Agreement") relating to all assets of the Borrower including, without limitation, the railroad equipment described in Exhibit A to the Memorandum, and certain leases relating to such railroad equipment described in Exhibit B to the Memorandum, whether then owned or thereafter arising or acquired; and
2. Bill of Sale and Assignment and Assumption Agreement dated as of December 12, 2002 (the "Bill of Sale"), pursuant to which Trinity Industries Leasing Company ("TILC"), for good and valuable consideration given by Trinity Rail Leasing Trust II (the "Company" in such Bill of Sale): (i) granted, bargained, sold, transferred, assigned and set over unto the Company and its successors and assigns all right, title, and interest of TILC, in and to (x) certain railcars described in Exhibit A to the Bill of Sale, and (y) any leases related thereto as described in Exhibit B to the Bill of Sale; and (ii) assigned all of its right, title and interest in and to all warranties or representations made or given to TILC with respect to the railcars by the manufacturer thereof.

January 23, 2003

BLAKE, CASSELS & GRAYDON LLP  
*Barristers and Solicitors*

[5-1-o]

**FERROEQUUS RAILWAY COMPANY LIMITED**

## DOCUMENT DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on January 20, 2003, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Security Agreement dated December 31, 2002, between Ferroequus Railway Company Limited, as Debtor, and Lang Michener, as Secured Party.

January 20, 2003

LANG MICHENER  
*Solicitors*

[5-1-o]

**CREDIT SUISSE FIRST BOSTON, SUCCURSALE DE NEW YORK**

## DÉPÔT DE DOCUMENTS

Avis est par les présentes donné, aux termes de l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 19 décembre 2002 les documents suivants ont été déposés auprès du Bureau du registraire général du Canada :

1. Protocole d'entente relatif à une convention de sûreté daté du 12 décembre 2002 (le « protocole ») intervenu entre la Trinity Rail Leasing Trust II (l'« emprunteur » dans ce protocole) et la Credit Suisse First Boston, succursale de New York, en qualité de représentant des titulaires de sûretés (au sens où l'entend la convention de sûreté, définie ci-dessous). Le protocole décrit la convention de sûreté datée du 27 juin 2002 intervenue entre l'emprunteur et le représentant, notamment la totalité des pièces actuelles et futures à cette convention (cette convention de sûreté, en sa version modifiée à l'occasion, étant appelée aux présentes la « convention de sûreté ») ayant trait à tous les éléments d'actif de l'emprunteur, notamment le matériel ferroviaire décrit dans la pièce A du protocole et certains baux relatifs à ce matériel ferroviaire décrits dans la pièce B du protocole, qu'ils soient alors détenus en propriété ou survenus ou acquis par la suite;
2. Acte de vente et convention de cession et de prise en charge datés du 12 décembre 2002 (l'« acte de vente »), aux termes desquels la Trinity Industries Leasing Company (« TILC »), moyennant une contrepartie de valeur fournie par la Trinity Rail Leasing Trust II (la « Société » dans cet acte de vente) : (i) a accordé, négocié, vendu, transféré, cédé et transporté à la Société et à ses successeurs et ayants droit tous les droits, titres et intérêts de la TILC à l'égard x) de certaines automotrices décrites dans la pièce A de l'acte de vente, et tous les droits, titres et intérêts de la TILC dans ces automotrices, et y) des baux s'y rapportant décrits dans la pièce B de l'acte de vente, et tous les droits, titres et intérêts de la TILC dans ces baux; et (ii) a cédé tous ses droits, titres et intérêts à l'égard des garanties ou déclarations données ou faites à la TILC à l'égard des automotrices par leur fabricant, et tous ses droits, titres et intérêts dans ces garanties et déclarations.

Le 23 janvier 2003

*Les avocats*  
BLAKE, CASSELS & GRAYDON s.r.l.

[5-1-o]

**FERROEQUUS RAILWAY COMPANY LIMITED**

## DÉPÔT DE DOCUMENT

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 20 janvier 2003 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Contrat de sûreté daté du 31 décembre 2002 entre la Ferroequus Railway Company Limited, en qualité de garant, et Lang Michener, en qualité de créancier nanti.

Le 20 janvier 2003

*Les conseillers juridiques*  
LANG MICHENER

[5-1-o]

**FERROEQUUS RAILWAY COMPANY LIMITED**

## DOCUMENT DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 104 of the *Canada Transportation Act*, that on January 21, 2003, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

General Security Agreement dated December 31, 2002, between Ferroequus Railway Company Limited, as Debtor, and Lang Michener, as Secured Party.

January 21, 2003

LANG MICHENER  
*Solicitors*

[5-1-0]

**FERROEQUUS RAILWAY COMPANY LIMITED**

## DÉPÔT DE DOCUMENT

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 104 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 21 janvier 2003 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Contrat de sûreté général daté du 31 décembre 2002 entre la Ferroequus Railway Company Limited, en qualité de garanti, et Lang Michener, en qualité de créancier nanti.

Le 21 janvier 2003

*Les conseillers juridiques*  
LANG MICHENER

[5-1-0]

**GRAND TRUNK WESTERN RAILROAD INCORPORATED**

## DOCUMENT DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on January 20, 2003, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Memorandum of Partial Lease Termination dated as of December 31, 2002, between The Provident Bank and Grand Trunk Western Railroad Incorporated.

January 24, 2003

MCCARTHY TÉTRAULT LLP  
*Solicitors*

[5-1-0]

**GRAND TRUNK WESTERN RAILROAD INCORPORATED**

## DÉPÔT DE DOCUMENT

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 20 janvier 2003 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Résumé de cession partielle du contrat de location en date du 31 décembre 2002 entre The Provident Bank et la Grand Trunk Western Railroad Incorporated.

Le 24 janvier 2003

*Les conseillers juridiques*  
MCCARTHY TÉTRAULT s.r.l.

[5-1-0]

**HORNEPAYNE SNOWMOBILE CLUB INC.**

## PLANS DEPOSITED

The Hornepayne Snowmobile Club Inc. hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the Hornepayne Snowmobile Club Inc. has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Algoma, at Sault Ste. Marie, Ontario, under deposit number T-434917, a description of the site and plans of a bridge over the Shekak River, in Larkin Township, approximately 20 km south of Hornepayne, Ontario.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Regional Director, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 201 Front Street N, Suite 703, Sarnia, Ontario N7T 8B1.

Hornepayne, January 13, 2003

BRIAN RIVARD  
*President*

[5-1-0]

**HORNEPAYNE SNOWMOBILE CLUB INC.**

## DÉPÔT DE PLANS

La société Hornepayne Snowmobile Club Inc. donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Hornepayne Snowmobile Club Inc. a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement d'Algoma, à Sault Ste. Marie (Ontario), sous le numéro de dépôt T-434917, une description de l'emplacement et les plans d'un pont au-dessus de la rivière Shekak, dans le canton de Larkin, à environ 20 km au sud de Hornepayne (Ontario).

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis, au Directeur régional, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 201, rue Front Nord, Bureau 703, Sarnia (Ontario) N7T 8B1.

Hornepayne, le 13 janvier 2003

*Le président*  
BRIAN RIVARD

[5-1-0]

**HYDRO-QUÉBEC****PLANS DEPOSITED**

Hydro-Québec hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Hydro-Québec has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Shawinigan, at Shawinigan, Quebec, under deposit number 10 220 123, a description of the site and plans of the proposed ice boom over the Saint-Maurice River, at Shawinigan, in part in the cadastre of the parish of Sainte-Flore, and in part in the cadastre of Notre-Dame-du-Mont-Carmel. The work is located on an axis passing through the following geographic points: 46°35'03.33831" north latitude, 72°41'30.70679" west longitude, and 46°34'49.11563" north latitude, 72°41'24.62059" west longitude.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 101 Champlain Boulevard, Québec, Quebec G1K 7Y7.

Montréal, January 21, 2003

HYDRO-QUÉBEC

[5-1-0]

**HYDRO-QUÉBEC****DÉPÔT DE PLANS**

Hydro-Québec donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Hydro-Québec a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et au bureau de la publicité des droits de la circonscription foncière de Shawinigan, à Shawinigan (Québec), sous le numéro de dépôt 10 220 123, une description de l'emplacement et les plans de l'estacade à glace projetée sur la rivière Saint-Maurice, à Shawinigan, en partie dans le cadastre de la Paroisse de Sainte-Flore et en partie dans le cadastre de Notre-Dame-du-Mont-Carmel. L'ouvrage est situé sur un axe passant par les coordonnées géographiques suivantes : 46°35'03,33831" de latitude nord, 72°41'30,70679" de longitude ouest et 46°34'49,11563" de latitude nord, 72°41'24,62059" de longitude ouest.

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis, au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 101, boulevard Champlain, Québec (Québec) G1K 7Y7.

Montréal, le 21 janvier 2003

HYDRO-QUÉBEC

[5-1-0]

**HYTRACKER MANUFACTURING LTD.****DOCUMENT DEPOSITED**

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on January 20, 2003, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Memorandum of General Security Agreement dated as of January 16, 2003, between the Bank of Montreal, as Secured Creditor, and Hytracker Manufacturing Ltd., as Debtor.

January 16, 2003

GILLESPIE RENKEMA  
BARNETT BROADWAY

Lawyers

[5-1-0]

**HYTRACKER MANUFACTURING LTD.****DÉPÔT DE DOCUMENT**

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 20 janvier 2003 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Résumé du contrat de sûreté général en date du 16 janvier 2003 entre la Banque de Montréal, en qualité de créancier garanti, et la Hytracker Manufacturing Ltd., en qualité de débiteur.

Le 16 janvier 2003

Les avocats  
GILLESPIE RENKEMA  
BARNETT BROADWAY

[5-1-0]

**ISLAND SCALLOPS LTD.****PLANS DEPOSITED**

Island Scallops Ltd. hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Island Scallops Ltd. has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, at Vancouver, British Columbia, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Victoria, British Columbia, at the Land Titles Office, under deposit number EV003631, a description of the site and plans of the existing

**ISLAND SCALLOPS LTD.****DÉPÔT DE PLANS**

La société Island Scallops Ltd. donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Island Scallops Ltd. a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, à Vancouver (Colombie-Britannique), et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Victoria (Colombie-Britannique), au bureau d'enregistrement des titres de

float shed and longline system, in Baynes Sound, at DL460, Plan 15079, Section 12, in front of lots number 6, 7, and 8.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 350-555 West Hastings Street, Vancouver, British Columbia V6B 5G3.

Qualicum Beach, January 20, 2003

ROBERT SAUNDERS  
*President*

[5-1-0]

### THE LAMB'S CHRISTIAN MINISTRY OF CANADA

#### RELOCATION OF HEAD OFFICE

Notice is hereby given that The Lamb's Christian Ministry of Canada has changed the location of its head office to the City of Bowmanville, Province of Ontario.

January 11, 2003

ALFRED SAULNIER  
*President*

[5-1-0]

### LUXEMBOURG-CANADIAN BUSINESS ASSOCIATION INC.

#### SURRENDER OF CHARTER

Notice is hereby given that LUXEMBOURG-CANADIAN BUSINESS ASSOCIATION INC. intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter pursuant to the *Canada Corporations Act*.

January 21, 2003

AL SYBERTZ  
*President*

[5-1-0]

### MARCO DESLAURIERS

#### PLANS DEPOSITED

Marco Deslauriers hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Marco Deslauriers has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Bonaventure, at Carleton, Quebec, under deposit number 76625, a description of the site and plans of the aquaculture site in Cascapédia Bay, at Carleton, Quebec, in front of Caps-de-Maria.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Superintendent,

biens-fonds, sous le numéro de dépôt EV003631, une description de l'emplacement et les plans de l'abri flottant et du réseau de culture en suspension actuels dans le passage Baynes, au DL460, plan 15079, section 12, en face des lots 6, 7 et 8.

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis, au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 555, rue Hastings Ouest, Bureau 350, Vancouver (Colombie-Britannique) V6B 5G3.

Qualicum Beach, le 20 janvier 2003

*Le président*  
ROBERT SAUNDERS

[5-1]

### THE LAMB'S CHRISTIAN MINISTRY OF CANADA

#### CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL

Avis est par les présentes donné que The Lamb's Christian Ministry of Canada a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé à Bowmanville, province d'Ontario.

Le 11 janvier 2003

*Le président*  
ALFRED SAULNIER

[5-1-0]

### ASSOCIATION DES GENS D'AFFAIRES CANADO-LUXEMBOURGEOISE INC.

#### ABANDON DE CHARTE

Avis est par la présente donné que l'ASSOCIATION DES GENS D'AFFAIRES CANADO-LUXEMBOURGEOISE INC. demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 21 janvier 2003

*Le président*  
AL SYBERTZ

[5-1-0]

### MARCO DESLAURIERS

#### DÉPÔT DE PLANS

Marco Deslauriers donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Marco Deslauriers a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Bonaventure, à Carleton (Québec), sous le numéro de dépôt 76625, une description de l'emplacement et les plans d'une aire d'aquaculture dans la baie de Cascapédia, à Carleton (Québec), en face de Caps-de-Maria.

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis,



Navigables Waters Protection Program, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 101 Champlain Boulevard, Québec, Québec G1K 7Y7.

Carleton, January 9, 2003

MARCO DESLAURIERS

[5-1-0]

au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 101, boulevard Champlain, Québec (Québec) G1K 7Y7.

Carleton, le 9 janvier 2003

MARCO DESLAURIERS

[5-1-0]

## MINISTRY OF ENERGY AND MINES

### PLANS DEPOSITED

The Ministry of Energy and Mines, New Ventures Branch hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the Ministry of Energy and Mines, New Ventures Branch has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, at Vancouver, British Columbia, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of New Westminster, at New Westminster, British Columbia, under deposit number 1000262, a description of the site and plans of the Fort Nelson River bridge, at km 12+425, on the Clarke Lake Connector Road.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 350-555 West Hastings Street, Vancouver, British Columbia V6B 5G3.

Prince George, January 21, 2003

ALLNORTH CONSULTANTS LIMITED

MICHEL ARSENAULT

*P.Eng.*

[5-1-0]

## MINISTRY OF ENERGY AND MINES

### DÉPÔT DE PLANS

Le Ministry of Energy and Mines, New Ventures Branch donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Le Ministry of Energy and Mines, New Ventures Branch a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, à Vancouver (Colombie-Britannique), et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de New Westminster, à New Westminster (Colombie-Britannique), sous le numéro de dépôt 1000262, une description de l'emplacement et les plans du pont au-dessus de la rivière Fort Nelson, au km 12+425, sur le chemin Clarke Lake Connector.

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis, au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 555, rue Hastings Ouest, Bureau 350, Vancouver (Colombie-Britannique) V6B 5G3.

Prince George, le 21 janvier 2003

ALLNORTH CONSULTANTS LIMITED

*L'ingénieur*

MICHEL ARSENAULT

[5-1-0]

## MONTREAL, MAINE & ATLANTIC CANADA CO.

### DOCUMENTS DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to sections 104 and 105 of the *Canada Transportation Act*, that on January 8, 2003, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Deed of Hypothec (2) dated December 27, 2002, between Montreal, Maine & Atlantic Canada Co. and Computershare Trust Company of Canada;
2. Amendment to Deed of Hypothec (2) dated January 7, 2001, between Montreal, Maine & Atlantic Canada Co. and Computershare Trust Company of Canada;
3. Security Agreement dated January 8, 2003, among Montreal, Maine & Atlantic Corporation, Montreal, Maine & Atlantic Railway Ltd., LMS Corporation, MM&A Rolling Stock Corporation and Montreal, Maine and Atlantic Canada Co.;
4. Debenture dated December 27, 2002, provided by Montreal Maine & Atlantic Railway Ltd. to Lasalle Bank National Association and a Pledge Agreement of Montreal, Maine & Atlantic Railway Ltd. to Lasalle Bank National Association;

## MONTREAL, MAINE & ATLANTIC CANADA CO.

### DÉPÔT DE DOCUMENTS

Avis est par la présente donné, aux termes des articles 104 et 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 8 janvier 2003 les documents mentionnés ci-dessous ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada :

1. Acte d'hypothèque (2) daté du 27 décembre 2002 entre la Montreal, Maine & Atlantic Canada Co. et Computershare Trust Company of Canada;
2. Modification de l'acte d'hypothèque (2) datée du 7 janvier 2001 entre la Montreal, Maine & Atlantic Canada Co. et la Computershare Trust Company of Canada;
3. Contrat de garantie daté du 8 janvier 2003 entre la Montreal, Maine & Atlantic Corporation, la Montreal, Maine & Atlantic Railway Ltd., la LMS Corporation, la MM&A Rolling Stock Corporation et la Montreal, Maine & Atlantic Canada Co.;
4. Obligation datée du 27 décembre 2002 de la Montreal, Maine & Atlantic Railway Ltd. envers la Lasalle Bank National Association et accord d'engagement de la Montreal, Maine & Atlantic Railway Ltd. envers la Lasalle Bank National Association;

5. Deed of Hypothec dated December 24, 2002, between Montreal, Maine & Atlantic Canada Co. and Canadian Pacific Railway Company.

January 15, 2003

GOWLING LAFLEUR HENDERSON LLP  
*Solicitors*

[5-1-o]

5. Acte d'hypothèque daté du 24 décembre 2002 entre la Montreal, Maine & Atlantic Canada Co. et la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique.

Le 15 janvier 2003

*Les procureurs*  
GOWLING LAFLEUR HENDERSON s.r.l.

[5-1-o]

## NEW HAMPSHIRE INSURANCE COMPANY

### RELEASE OF ASSETS

Notice is hereby given, pursuant to section 651 of the *Insurance Companies Act*, that New Hampshire Insurance Company of Harrisburg, Pennsylvania, U.S.A. ("New Hampshire") intends to apply to the Superintendent of Financial Institutions on or after March 8, 2003, for the release of its assets in Canada. New Hampshire has discharged or provided for the discharge of all its obligations and liabilities in Canada, including its liabilities under terminated policies.

Any policyholder in Canada who opposes the release of the assets should file such opposition with the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before March 8, 2003.

Toronto, January 25, 2003

GARY A. McMILLAN  
*Chief Agent for Canada*

[4-4-o]

## NEW HAMPSHIRE INSURANCE COMPANY

### LIBÉRATION D'ACTIF

Avis est par les présentes donné, aux termes de l'article 651 de la *Loi sur les sociétés d'assurance*, que la New Hampshire Insurance Company of Harrisburg, Pennsylvania, U.S.A. (« New Hampshire »), a l'intention de présenter une demande au Surintendant des institutions financières, le 8 mars 2003 ou après cette date, relativement à la libération de son actif au Canada. La New Hampshire a acquitté ou a prévu l'acquittement de toutes ses obligations et engagements au Canada, y compris ses engagements en vertu de polices résiliées.

Tout titulaire de police au Canada qui s'oppose à la libération de l'actif doit déposer son opposition auprès du Surintendant des institutions financières au 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 8 mars 2003.

Toronto, le 25 janvier 2003

*L'agent principal pour le Canada*  
GARY A. McMILLAN

[4-4-o]

## NEW HAMPSHIRE INSURANCE COMPANY

### AMERICAN HOME ASSURANCE COMPANY

#### TRANSFER AND ASSUMPTION AGREEMENT

Notice is hereby given, pursuant to section 587.1 of the *Insurance Companies Act* (the "Act") that New Hampshire Insurance Company of Harrisburg, Pennsylvania, U.S.A. ("New Hampshire") and American Home Assurance Company of New York, New York, U.S.A. ("American Home") intend to make an application to the Minister of Finance, on or after February 25, 2003, in accordance with the provisions of the Act, for the Minister's approval for New Hampshire to transfer to American Home and for American Home to acquire from New Hampshire by way of assumption reinsurance all of New Hampshire's Canadian insurance business.

A copy of the transfer and assumption agreement will be available for inspection by the policyholders of New Hampshire at the Canadian head office at 145 Wellington Street W, Toronto, Ontario M5J 1H8; and by the policyholders of American Home at the Canadian head office at 145 Wellington Street W, Toronto, Ontario M5J 1H8, during regular business hours for a period of 30 days following publication of this notice.

Any policyholder who wishes to obtain additional information or who wishes to register any comments or objections respecting the proposed transaction may do so by writing to Gary McMillan,

## NEW HAMPSHIRE INSURANCE COMPANY

### AMERICAN HOME ASSURANCE COMPANY

#### CONVENTION DE TRANSFERT ET DE PRISE EN CHARGE

Avis est par les présentes donné que, aux termes de l'article 587.1 de la *Loi sur les sociétés d'assurance* (la « Loi »), New Hampshire Insurance Company of Harrisburg, Pennsylvania, U.S.A. (« New Hampshire ») et American Home Assurance Company of New York, New York, U.S.A. (« American Home ») ont l'intention de présenter une demande au ministre des Finances, le 25 février 2003 ou après cette date, conformément aux dispositions de la Loi, afin que ce dernier autorise New Hampshire à transférer la totalité de ses activités canadiennes d'assurances à American Home et que cette dernière procède à l'acquisition de la totalité des activités canadiennes d'assurances de New Hampshire au moyen de réassurance de prise en charge.

Un exemplaire de la convention de transfert et de prise en charge pourra être examiné par les titulaires de police de New Hampshire au siège social situé au 145, rue Wellington Ouest, Toronto (Ontario) M5J 1H8; et par les titulaires de police d'American Home au siège social situé au 145, rue Wellington Ouest, Toronto (Ontario) M5J 1H8, pendant les heures normales de bureau dans les 30 jours qui suivent la publication du présent avis.

Tout titulaire de police qui souhaite obtenir des renseignements supplémentaires ou inscrire des commentaires ou objections à l'égard de la transaction proposée peut le faire par écrit à

Chief Agent for Canada of New Hampshire and American Home, at 145 Wellington Street W, Toronto, Ontario M5J 1H8.

Toronto, January 25, 2003

GARY A. McMILLAN  
Chief Agent for Canada

[4-4-0]

l'intention de Gary McMillan, agent principal de New Hampshire et American Home, au 145, rue Wellington Ouest, Toronto (Ontario) M5J 1H8.

Toronto, le 25 janvier 2003

L'agent principal pour le Canada  
GARY A. McMILLAN

[4-4-0]

## SASKATCHEWAN WATERSHED AUTHORITY

### PLANS DEPOSITED

The Saskatchewan Watershed Authority, care of the Preeceville Wildlife Federation, hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the Saskatchewan Watershed Authority has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District in Regina, Saskatchewan, under deposit number 101394288, a description of the site and plans of a fixed crest fishway over the Assiniboine River, at SE 23, Township 35, Range 6, W2.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 201 Front Street N, Suite 703, Sarnia, Ontario N7T 8B1.

Prince Albert, January 22, 2003

SASKATCHEWAN WATERSHED AUTHORITY

[5-1-0]

## SASKATCHEWAN WATERSHED AUTHORITY

### DÉPÔT DE PLANS

La société Saskatchewan Watershed Authority, au nom de la société Preeceville Wildlife Federation, donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Saskatchewan Watershed Authority a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement à Regina (Saskatchewan), sous le numéro de dépôt 101394288, une description de l'emplacement et les plans d'une passe à poissons à crête fixe au-dessus de la rivière Assiniboine, aux coordonnées sud-est 23, canton 35, rang 6, à l'ouest du deuxième méridien.

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis, au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 201, rue Front Nord, Bureau 703, Sarnia (Ontario) N7T 8B1.

Prince Albert, le 22 janvier 2003

SASKATCHEWAN WATERSHED AUTHORITY

[5-1-0]

## STANDARD LIFE TRUST COMPANY

### REDUCTION OF STATED CAPITAL

Notice is hereby given of the intention of STANDARD LIFE TRUST COMPANY/SOCIÉTÉ DE FIDUCIE STANDARD LIFE (the "Trust Company") to apply to the Superintendent of Financial Institutions (the "Superintendent"), in accordance with section 78 of the *Trust and Loan Companies Act* (the "Act"), for the approval of the Superintendent of a reduction in the stated capital of the Trust Company as contemplated by a special resolution adopted by two thirds of the votes cast by the shareholders of the Trust Company, dated January 14, 2003, and which reads as follows:

"RESOLVED as a Special Resolution:

That the capital of the Company (class A shares also known as common shares without nominal or par value) shall be reduced from \$15,000,000 to \$5,000,000;

That the appropriate Officers of the Trust Company be and each of them is, authorized and directed to take any and all acts necessary to carry out the full intent of the foregoing resolution."

STANDARD LIFE TRUST COMPANY

MAURICE A. FORGET  
Director

[5-1-0]

## SOCIÉTÉ DE FIDUCIE STANDARD LIFE

### RÉDUCTION DE CAPITAL DÉCLARÉ

Avis est par les présentes donné de l'intention de STANDARD LIFE TRUST COMPANY/SOCIÉTÉ DE FIDUCIE STANDARD LIFE (« la Société »), de demander au surintendant des institutions financières (le « surintendant »), conformément à l'article 78 de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* (la « Loi ») d'approuver une réduction du capital déclaré de la Société comme le prévoit une résolution extraordinaire adoptée par les deux tiers des voix exprimées par les actionnaires de la Société, en date du 14 janvier 2003, et qui se lit comme suit :

« IL EST RÉSOLU par une résolution extraordinaire :

Que le capital autorisé de la compagnie (actions de catégorie A aussi appelées actions ordinaires sans valeur nominale ou valeur au pair) soit réduit de 15 000 000 \$ à 5 000 000 \$;

Que les dirigeants appropriés de la Société soient, et chacun d'eux l'est, autorisés et mandatés à prendre toutes les mesures nécessaires pour donner suite à la présente résolution. »

SOCIÉTÉ DE FIDUCIE STANDARD LIFE

L'administrateur  
MAURICE A. FORGET

[5-1-0]

**TLA-O-QUI-AHT FIRST NATION****PLANS DEPOSITED**

Tla-o-qui-aht First Nation hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Tla-o-qui-aht First Nation has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, at Vancouver, British Columbia, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Victoria, at Victoria, British Columbia, under deposit number EV003632, a description of the site and plans of a shellfish aquaculture facility in unsurveyed foreshore directly north of Lagoon Island, Lemmens Inlet, Clayoquot District, British Columbia.

And take notice that the project is presently being screened pursuant to the *Canadian Environmental Assessment Act*.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation or on the environment should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 350-555 West Hastings Street, Vancouver, British Columbia V6B 5G3.

Nanaimo, January 20, 2003

ROBERTA STEVENSON  
*Shellfish Coordinator*

[5-1-0]

**PREMIÈRE NATION TLA-O-QUI-AHT****DÉPÔT DE PLANS**

La Première nation Tla-o-qui-aht donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Première nation Tla-o-qui-aht a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, à Vancouver (Colombie-Britannique), et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Victoria, à Victoria (Colombie-Britannique), sous le numéro de dépôt EV003632, une description de l'emplacement et les plans d'une installation de conchyliculture dans les estrans non levés directement au nord de l'île Lagoon, dans le bras Lemmens, dans le district de Clayoquot (Colombie-Britannique).

Le projet fait présentement l'objet d'un examen préalable en conformité avec la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime ou sur l'environnement en ce qui a trait aux compétences fédérales doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis, au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 555, rue Hastings Ouest, Bureau 350, Vancouver (Colombie-Britannique) V6B 5G3.

Nanaimo, le 20 janvier 2003

*La coordonnatrice en conchyliculture*  
ROBERTA STEVENSON

[5-1]

**TOWN OF SIDNEY****PLANS DEPOSITED**

The Town of Sidney hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the Town of Sidney has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, at Vancouver, British Columbia, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Victoria, at 850 Burdett Avenue, Victoria, British Columbia, under deposit number EV006485, a description of the site and plans concerning the replacement of the existing terminal infrastructure (dolphins, wingwalls, ramp, and trestle) in the Sidney Channel, at water lot 480, in the Town of Sidney, British Columbia, in front of 2499 Ocean Avenue.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 350-555 West Hastings Street, Vancouver, British Columbia V6B 5G3.

Sidney, January 23, 2003

ALAN CAMERON  
*Director, Development Services*

[5-1-0]

**TOWN OF SIDNEY****DÉPÔT DE PLANS**

La Town of Sidney donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Town of Sidney a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, à Vancouver (Colombie-Britannique), et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Victoria, situé au 850, avenue Burdett, Victoria (Colombie-Britannique), sous le numéro de dépôt EV006485, une description de l'emplacement et les plans relatifs au remplacement des infrastructures actuelles (ducs-d'albe, murs en aile, rampe et chevalets) du terminal situé dans le chenal Sidney, au lot d'eau 480, dans la ville de Sidney, devant le 2499, avenue Ocean.

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis, au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 555, rue Hastings Ouest, Bureau 350, Vancouver (Colombie-Britannique) V6B 5G3.

Sidney, le 23 janvier 2003

*Le directeur, Services d'aménagement*  
ALAN CAMERON

[5-1]

**PROPOSED REGULATIONS****RÈGLEMENTS PROJETÉS***Table of Contents**Table des matières*

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
<b>Canada Customs and Revenue Agency</b>		<b>Agence des douanes et du revenu du Canada</b>	
Passenger Information (Customs) Regulations.....	231	Règlement sur les renseignements relatifs aux passagers (douanes).....	231
Regulations Respecting Excise Licenses and Registrations.....	236	Règlement sur les licences, agréments et autorisations d'accise.....	236
<b>Canadian Nuclear Safety Commission</b>		<b>Commission canadienne de sûreté nucléaire</b>	
Canadian Nuclear Safety Commission Cost Recovery Fees Regulations.....	242	Règlement sur les droits pour le recouvrement des coûts de la Commission canadienne de sûreté nucléaire.....	242
<b>Environment, Dept. of the</b>		<b>Environnement, min. de l'</b>	
Regulations Amending the Disposal at Sea Regulations (Miscellaneous Program).....	268	Règlement correctif visant le Règlement sur l'immersion en mer.....	268
Regulations Amending the Sulphur in Gasoline Regulations.....	271	Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans l'essence.....	271
<b>Environment, Dept. of the, and Dept. of Health</b>		<b>Environnement, min. de l', et min. de la Santé</b>	
Regulations Amending the Benzene in Gasoline Regulations.....	279	Règlement modifiant le Règlement sur le benzène dans l'essence.....	279
<b>Fisheries and Oceans, Dept. of</b>		<b>Pêches et des Océans, min. des</b>	
Regulations Amending the Manitoba Fishery Regulations, 1987.....	289	Règlement modifiant le Règlement de pêche du Manitoba de 1987.....	289
Regulations Amending the Ontario Fishery Regulations, 1989.....	301	Règlement modifiant le Règlement de pêche de l'Ontario de 1989.....	301
<b>Fisheries and Oceans, Dept. of, and Dept. of Transport</b>		<b>Pêches et des Océans, min. des, et min. des Transports</b>	
Regulations Amending the Boating Restriction Regulations.....	324	Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux.....	324

**Laurentian Pilotage Authority**

Regulations Amending the Laurentian Pilotage Authority Regulations.....	331
---	-----

**Transport, Dept. of**

Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Motor Vehicle Safety Act .....	334
Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part V) .....	353
Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, II and VI).....	343
Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Alternative Requirements for Headlamps).....	378
Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Snowmobiles).....	386

**Administration de pilotage des Laurentides**

Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides.....	331
---	-----

**Transports, min. des**

Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la sécurité automobile .....	334
Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie V) .....	353
Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, II et VI).....	343
Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (autres projecteurs).....	378
Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (motoneiges).....	386

## Passenger Information (Customs) Regulations

### Statutory Authority

*Customs Act*

### Sponsoring Department

Canada Customs and Revenue Agency

## Règlement sur les renseignements relatifs aux passagers (douanes)

### Fondement législatif

*Loi sur les douanes*

### Ministère responsable

Agence des douanes et du revenu du Canada

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

#### Description

The *Passenger Information (Customs) Regulations* (the Regulations) bring into force the Advance Passenger Information/Passenger Name Record (API/PNR) initiative introduced in the 2000-2004 Customs Action Plan. These Regulations were drafted under the authority of section 107.1 of the *Customs Act* and provide the legal basis for the API/PNR program. Under the Regulations, commercial carriers and charterers, travel agents, and owners and operators of a reservation system are required to provide the Minister of National Revenue with, or provide access to, specific information on all passengers and crewmembers en route to Canada at the time of their departure. The specific API information that must be provided for all persons on board a commercial conveyance is:

- full name;
- date of birth;
- gender;
- citizenship or nationality;
- type of travel document, the country of issue, and the number; and the
- reservation record locator number if any. Access must be provided to all PNR information relating to the person in a reservation system.

Passenger information that is to be provided to the Canada Customs and Revenue Agency (CCRA) must be provided by way of a passenger manifest. The Regulations also specify that passenger information or passenger reservation information that is maintained in an electronic format must be provided to a customs officer or other representative of the Minister in that format.

As a result of the events of September 11, 2001, the implementation of the API/PNR initiative was accelerated to address border security issues. The proposed *Passenger Information (Customs) Regulations* made under section 107.1 of the *Customs Act* have legal effect as of October 4, 2002, through the use of the retroactive regulation – making authority in paragraph 167.1(b) of the *Act* and the issuance of customs notice, N-472, on that date giving public notice of the Regulations. The collection of API information began on October 7, 2002 and the collection of PNR will be phased in commencing in March 2003.

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

#### Description

Le *Règlement sur les renseignements relatifs aux passagers (douanes)* (le Règlement) fait entrer en vigueur l'initiative sur l'Information préalable sur les voyageurs / Dossier passager (IPV/DP) présentée dans le Plan d'action des douanes pour 2000-2004. Ce règlement a été rédigé en vertu de l'article 107.1 de la *Loi sur les douanes* et procure le fondement juridique nécessaire pour le programme de l'IPV/DP. En vertu du Règlement, les transporteurs commerciaux, les affrêteurs, les agents de voyage et les propriétaires et exploitants d'un système de réservation doivent transmettre au ministre du Revenu national des renseignements précis sur tous les passagers et membres d'équipage en route vers le Canada au moment du départ, ou lui donner accès à ces renseignements. Ces renseignements précis à fournir sur toutes les personnes à bord d'un moyen de transport commercial sont les suivants :

- le nom complet;
- la date de naissance;
- le sexe;
- la citoyenneté ou la nationalité;
- le type et le numéro du document du voyage et le pays où ce document a été délivré;
- le numéro du dossier de réservation, le cas échéant. L'accès à toutes les données du DP d'une personne dans un système de réservation est obligatoire.

Les renseignements sur les voyageurs à fournir doivent être transmis à l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) à l'aide d'un manifeste de passagers. Le Règlement précise également que les renseignements sur les voyageurs, ou sur les réservations des voyageurs, disponibles en format électronique, doivent être transmis à un agent des douanes ou à tout autre représentant du ministre dans ce format.

À la suite des événements du 11 septembre 2001, la mise en œuvre de l'initiative sur l'IPV/DP a été accélérée pour faire face aux problèmes de sécurité à la frontière. Le *Règlement sur les renseignements relatifs aux voyageurs (douanes)* proposé et prévu à l'article 107.1 de la *Loi sur les douanes* a pris effet juridique le 4 octobre 2002 par l'intermédiaire de l'autorité réglementaire à l'alinéa 167.1b) de la *Loi sur les douanes* et à la suite de la publication de l'avis des douanes n° N-472 daté de même, donnant avis public du Règlement. La collecte de données d'IPV a débuté le 7 octobre 2002 et celle des données de DP commencera en mars 2003.

The CCRA performs a critical role in the protection of Canadians and Canadian society. These Regulations will greatly assist the CCRA in its ability to interdict people that are inadmissible to Canada and goods, the movement into Canada of which is controlled, regulated, or prohibited. They will also assist the CCRA in providing a more effective and efficient service to the thousands of passengers who pass daily through our borders by allowing it to identify and focus customs resources on potentially high-risk passengers.

#### *Alternatives*

Because of the need to ensure that advance passenger information and reservation information is provided to Customs in a consistent and timely manner, and that carriers and others are legally able to provide this information, there is no alternative to these Regulations.

#### *Benefits and Costs*

These Regulations will enable the CCRA to use risk management techniques to provide greater efficiencies in passenger clearance procedures while maintaining a safe border environment for all Canadians.

The API/PNR information will be used for short-term front line selection for secondary examination on arrival in Canada, and for longer-term trend analysis and the development of risk factors. The information will support the customs investigative and intelligence programs that provide customs officers with the required information to protect Canadian society against the illegal movement of goods and people crossing our borders.

Treasury Board funding has been secured for the development of the API/PNR program and an automated system that will allow Customs to receive the prescribed information from commercial carriers and agents via electronic means.

#### *Consultation*

Canadian travellers were consulted during the consultation phase of the Customs Blueprint and it was clearly indicated they want a safe border environment.

Consultation is ongoing with the Office of the Privacy Commissioner to address privacy concerns associated with the API/PNR program. In addition, the CCRA has worked closely with the Department of Justice and has received their advice since the inception of the API/PNR Program and will continue to work with them to address privacy and *Charter* issues. The CCRA has undertaken significant consultations with air carriers affected by the new program requirements. Our approach with the carriers has been to meet with each carrier to discuss any legal or technical issues and to develop an implementation plan.

Consultations with other key stakeholders, such as other government departments, commercial carriers, and the tourism industry, are ongoing and will continue.

The 30-day pre-publication period will allow for additional comments to be considered.

#### *Compliance and Enforcement*

The Minister of National Revenue will establish standard guidelines for the electronic transmission of advance information to Customs. In addition, the administration of the API/PNR program will be fully explained in a Customs Departmental Memorandum.

L'ADRC joue un rôle important dans la protection des Canadiens et de la société canadienne. Le Règlement aidera grandement l'ADRC à réprimer les personnes jugées inadmissibles au Canada et les marchandises dont l'importation est contrôlée, réglementée ou prohibée. Les renseignements aideront également l'ADRC à offrir un service plus efficace et plus efficient aux milliers de voyageurs qui traversent notre frontière à tous les jours, car elle pourra relever les voyageurs à risque élevé et concentrer les ressources douanières sur ceux-ci.

#### *Solutions envisagées*

Étant donné qu'il faut s'assurer que la transmission aux douanes de l'information préalable sur les voyageurs et des renseignements sur les réservations est uniforme et rapide, et que la loi permet aux transporteurs et autres parties de transmettre ces renseignements, aucune autre solution n'est envisagée.

#### *Avantages et coûts*

Le Règlement permettra à l'ADRC d'utiliser des techniques de gestion des risques pour rehausser l'efficacité au moment du dédouanement des passagers tout en assurant la sécurité de l'environnement frontalier pour tous les Canadiens.

Les renseignements du programme de l'IPV/DP seront utilisés, à court terme, en vue de la sélection de première ligne pour une deuxième inspection au moment de l'entrée au Canada et, à long terme, en vue de l'analyse des tendances et de l'élaboration des facteurs de risque. Les renseignements appuieront les programmes d'enquête et de renseignements qui fournissent aux agents des douanes les renseignements nécessaires en vue de protéger la société canadienne contre la circulation illégale de marchandises et de voyageurs à travers la frontière.

Le Conseil du Trésor a assuré le financement nécessaire à l'élaboration du programme de l'IPV/DP et d'un système automatisé qui permettra aux douanes de recevoir, par voie électronique, les renseignements déterminés et transmis par les transporteurs commerciaux et les agents.

#### *Consultations*

Les voyageurs canadiens interrogés durant les consultations sur le Schéma directeur des douanes ont clairement indiqué qu'ils souhaitaient une frontière sécuritaire.

Des consultations auprès du Commissariat à la protection de la vie privée se poursuivent en vue d'apaiser les préoccupations en ce qui a trait à la vie privée dans le cadre du programme de l'IPV/DP. En outre, l'ADRC a collaboré étroitement avec le ministère de la Justice et a reçu ses conseils depuis la mise en œuvre du programme de l'IPV/DP; elle continuera de collaborer avec le Ministère sur les questions touchant la vie privée et la *Charte canadienne des droits et libertés*. L'ADRC a entrepris d'importantes consultations avec les transporteurs aériens touchés par les nouvelles exigences du programme. Notre approche a été de rencontrer chaque transporteur afin de discuter des questions légales ou techniques et d'élaborer un plan de mise en œuvre.

Des consultations avec d'autres partenaires clés, notamment d'autres ministères, des transporteurs commerciaux et l'industrie touristique, se poursuivent.

La période de publication préalable de 30 jours nous permettra de considérer les commentaires additionnels.

#### *Respect et exécution*

La ministre du Revenu national établira des lignes directrices uniformes pour la transmission électronique de l'information préalable aux douanes. De plus, l'administration du programme de l'IPV/DP sera expliquée en détail dans un Mémoire des douanes.



The existing resources of the CCRA are adequate to ensure compliance with the terms of the Regulations. Administrative Monetary Penalties will be established for non-compliance.

#### Contact

Elizabeth Childers, Manager, Policy and Communications, API/PNR Project, Major Project Design & Development Directorate, Customs Branch, Sir Richard Scott Building, 17th Floor, 191 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1A 0L5, (613) 952-1261 (Telephone), (613) 948-1243 (Facsimile), Elizabeth.Childers@ccra-adrc.gc.ca (Electronic mail).

Les ressources existantes de l'ADRC suffisent pour assurer l'observation du Règlement. Des sanctions administratives pécuniaires seront établies pour les cas d'inobservation.

#### Personne-ressource

Elizabeth Childers, Gestionnaire, Projet IPV/DP, Direction de la conception et de l'élaboration de projets importants, Direction générale des douanes, Édifice Sir Richard Scott, 17<sup>e</sup> étage, 191, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0L5, (613) 952-1261 (téléphone), (613) 948-1243 (télécopieur), Elizabeth.Childers@ccra-adrc.gc.ca (courriel).

### PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 107.1<sup>a</sup> and paragraphs 164(1)(i)<sup>b</sup> and 167.1(b)<sup>c</sup> of the *Customs Act*<sup>d</sup> proposes to make the annexed *Passenger Information (Customs) Regulations*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to the Minister of National Revenue, Connaught Building, 7th Floor, 555 MacKenzie Avenue, Ottawa, Ontario, K1A 0L5.

Persons making representations should identify any of those representations the disclosure of which should be refused under the *Access to Information Act*, in particular under sections 19 and 20 of that Act, and should indicate the reasons why and the period during which the representations should not be disclosed. They should also identify any representations for which there is a consent to disclosure for the purposes of that Act.

Ottawa, January 30, 2003

EILEEN BOYD  
*Assistant Clerk of the Privy Council*

### PASSENGER INFORMATION (CUSTOMS) REGULATIONS

#### Interpretation

1. The following definitions apply in these Regulations.

“Act”

“Act” means the *Customs Act*.

« Loi »

“commercial carrier”

“commercial carrier” means the owner or operator of a commercial conveyance.

« transporteur commercial »

“commercial conveyance”

“commercial conveyance” means any conveyance that is used for the commercial transportation of persons or goods by air, water or land.

« moyen de transport commercial »

### PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 107.1<sup>a</sup> et des alinéas 164(1)(i)<sup>b</sup> et 167.1(b)<sup>c</sup> de la *Loi sur les douanes*<sup>d</sup> se propose de prendre le *Règlement sur les renseignements relatifs aux passagers (douanes)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à la ministre du Revenu national, édifice Connaught, 7<sup>e</sup> étage, 555, avenue MacKenzie, Ottawa (Ontario) K1A 0L5.

Ils sont également priés d'indiquer, d'une part, celles de ces observations dont la communication devrait être refusée aux termes de la *Loi sur l'accès à l'information*, notamment les articles 19 et 20, en précisant les motifs de la période de non-communication et, d'autre part, celles dont la communication fait l'objet d'un consentement pour l'application de cette loi.

Ottawa, le 30 janvier 2003

La greffière adjointe du Conseil privé,  
EILEEN BOYD

### RÈGLEMENT SUR LES RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX PASSAGERS (DOUANES)

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

« Loi » La *Loi sur les douanes*.

« moyen de transport commercial » Tout moyen de transport servant au transport commercial de personnes ou de marchandises par voie aérienne, maritime ou terrestre.

« représentant du ministre » La personne autorisée par le ministre à recueillir les renseignements visés à l'article 3.

#### Définitions

« Loi »

« Act »  
« moyen de transport commercial »  
“commercial conveyance”

« représentant du ministre »  
“Minister's representative”

<sup>a</sup> S.C. 2001, c. 25, s. 61

<sup>b</sup> S.C. 1992, c. 28, s. 30(1)

<sup>c</sup> S.C. 1992, c. 28, s. 31(1)

<sup>d</sup> R.S., c. 1 (2nd Suppl.)

<sup>a</sup> L.C. 2001, ch. 25, art. 61

<sup>b</sup> L.C. 1992, ch. 28, par. 30(1)

<sup>c</sup> L.C. 1992, ch. 28, par. 31(1)

<sup>d</sup> L.R., ch. 1 (2<sup>e</sup> suppl.)

<p>“Minister’s representative” « représentant du ministre » “reservation system” « système de réservation »</p>	<p>“Minister’s representative” means a person authorized by the Minister to obtain information referred to in section 3. “reservation system” means any system, whether electronic or manual, that contains information relating to persons on board a commercial conveyance.</p>	<p>« système de réservation » Système — électronique ou manuel — qui renferme des renseignements relatifs aux personnes à bord d’un moyen de transport commercial. « transporteur commercial » Le propriétaire ou l’exploitant d’un moyen de transport commercial.</p>	<p>« système de réservation » “reservation system” « transporteur commercial » “commercial carrier”</p>
<p>Prescribed classes of persons</p>	<p>2. The following are the prescribed classes of persons for the purposes of section 107.1 of the Act:</p> <p>(a) commercial carriers and charterers who undertake to carry persons or goods to Canada and the representatives of those carriers and charterers; (b) travel agents; and (c) owners and operators of a reservation system.</p>	<p>2. Pour l’application de l’article 107.1 de la Loi, les catégories de personnes visées par règlement sont les suivantes :</p> <p>a) les transporteurs commerciaux et les affréteurs qui s’engagent à transporter des personnes ou des marchandises à destination du Canada, et leurs représentants; b) les agents de voyage; c) les propriétaires et les exploitants d’un système de réservation.</p>	<p>Catégories de personnes visées par règlement</p>
<p>Prescribed information</p>	<p>3. The following is, for the purposes of section 107.1 of the Act, the prescribed information in respect of a person on board a commercial conveyance:</p> <p>(a) their surname, first name and any middle names; (b) their date of birth; (c) their gender; (d) their citizenship or nationality; (e) the type of travel document that identifies them, the name of the country in which the travel document was issued and the number on the travel document; (f) their reservation record locator number, if any, and, in the case of a person in charge of the commercial conveyance or any other crew member without a reservation record locator number, notification of their status as a crew member; and (g) the information relating to the person in a reservation system.</p>	<p>3. Pour l’application de l’article 107.1 de la Loi, les renseignements réglementaires sur toute personne à bord d’un moyen de transport commercial sont les suivants :</p> <p>a) les nom et prénom usuel de la personne et, le cas échéant, ses autres prénoms; b) sa date de naissance; c) son sexe; d) sa citoyenneté ou nationalité; e) le type et le numéro du document de voyage qui l’identifie et le nom du pays où ce document a été délivré; f) le numéro de son dossier de réservation, le cas échéant, et, dans le cas du responsable du moyen de transport commercial ou de tout autre membre d’équipage qui n’a pas de numéro de dossier de réservation, avis de sa qualité de membre d’équipage; g) les renseignements relatifs à la personne qui se trouvent dans un système de réservation.</p>	<p>Renseignements réglementaires</p>
<p>Prescribed condition — manifest</p>	<p>4. (1) If the Minister requires a member of a prescribed class to provide prescribed information referred to in paragraphs 3(a) to (f), it is a prescribed condition that the member provide the information in the form of a manifest to a Minister’s representative at the time of the departure of the commercial conveyance from the last place that persons boarded the conveyance before arriving in Canada.</p>	<p>4. (1) Si le ministre exige de la personne appartenant à une catégorie de personnes visée par règlement qu’elle lui fournisse les renseignements réglementaires visés aux alinéas 3a) à f), constitue une condition prévue par règlement le fait, pour la personne, de les fournir à un représentant du ministre sous forme de liste lors du départ du moyen de transport commercial du dernier lieu où des personnes sont montées à bord du moyen de transport avant l’arrivée au Canada.</p>	<p>Condition prévue par règlement — liste</p>
<p>Prescribed condition — reservation system</p>	<p>(2) If the Minister requires a member of a prescribed class to provide, or provide access to, prescribed information referred to in paragraph 3(g), it is a prescribed condition that the member provide the information to a Minister’s representative or provide a Minister’s representative with access to the member’s reservation system, as the case may be.</p>	<p>(2) Si le ministre exige de la personne appartenant à une catégorie de personnes visée par règlement qu’elle lui fournisse les renseignements réglementaires visés à l’alinéa 3g) ou qu’elle lui donne accès à ceux-ci, constitue une condition prévue par règlement le fait, pour la personne, de les fournir à un représentant du ministre ou de donner à un représentant du ministre accès à son système de réservation, selon le cas.</p>	<p>Condition prévue par règlement — système de réservation</p>

Prescribed condition — electronic or non-electronic format

(3) If the Minister requires a member of a prescribed class to provide, or provide access to, prescribed information referred to in section 3, it is a prescribed condition

(a) when the member maintains the information in an electronic format, that the member provide, or provide access to, as the case may be, the information in the electronic format; and

(b) when the member does not maintain the information in an electronic format, that the member provide copies of the information or provide access to the written information, as the case may be.

Coming into force

5. These Regulations are deemed to have come into force on October 4, 2002.

[5-1-o]

(3) Si le ministre exige de la personne appartenant à une catégorie de personnes visée par règlement qu'elle lui fournisse les renseignements réglementaires visés à l'article 3 ou qu'elle lui donne accès à ceux-ci, constitue une condition prévue par règlement le fait :

a) pour la personne qui conserve les renseignements en format électronique, de les fournir ou d'y donner accès, selon le cas, dans ce format;

b) pour la personne qui ne conserve pas les renseignements en format électronique, de fournir copie des renseignements ou d'y donner accès sous forme écrite, selon le cas.

Condition prévue par règlement — format électronique ou autre

5. Le présent règlement est réputé être entré en vigueur le 4 octobre 2002.

Entrée en vigueur

[5-1-o]

## Regulations Respecting Excise Licences and Registrations

*Statutory Authority*

*Excise Act, 2001*

*Sponsoring Agency*

Canada Customs and Revenue Agency

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

#### *Description*

The *Excise Act, 2001*, an Act respecting the taxation of spirits, wine and tobacco and the treatment of ships' stores received Royal Assent on June 13, 2002 (Bill C-47). The Act authorizes the Governor in Council to make regulations respecting the requirements and conditions that must be met by a person to be issued or to hold a licence or registration. The *Regulations Respecting Excise Licences and Registrations* bring into effect the prescribed requirements for applicants wishing to produce and distribute spirits, wine and tobacco.

Registration requirements will apply to persons who are not subject to paying excise duty but who carry on activities involving excisable goods, such as the transportation of spirits. The Act will also require all commercial vintners to be licensed and will replace the existing excise levy on wine imposed under the *Excise Tax Act* with an equivalent excise duty under the *Excise Act, 2001*.

The current *Excise Act* has remained largely unchanged since 1883, with periodic amendments to address specific issues. These Regulations will require certain conditions to be met to obtain and maintain a licence or registration, including age and sufficient financial resource requirements, which will provide a more comprehensive but strengthened licensing framework. The Regulations will also allow for the licensing of the applicant rather than the current requirement to licence each premise. This approach is consistent with the Canada Customs and Revenue Agency's (CCRA) initiative to provide a unique client identifier to replace the various account numbers a business was obliged to hold for GST, corporate income tax, excise tax, and excise duty. Furthermore, while the Minister will retain the power to cancel or suspend a licence, the criteria for exercising that power will be formalized.

Government officials (Finance and CCRA) committed, during consultations with industry, to bring these Regulations into force four to 6 months prior to the Act's implementation date of July 1, 2003. This will allow the affected industries and the CCRA the time to prepare for the implementation of the new framework.

## Règlement sur les licences, agréments et autorisations d'accise

*Fondement législatif*

*Loi de 2001 sur l'accise*

*Organisme responsable*

Agence des douanes et du revenu du Canada

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

#### *Description*

La *Loi de 2001 sur l'accise*, Loi visant la taxation des spiritueux, du vin et du tabac et le traitement des provisions de bord, a reçu la sanction royale le 13 juin 2002 (projet de loi C-47). La Loi autorise le gouverneur en conseil à émettre des règlements touchant les exigences et les conditions que doit respecter une personne pour se voir délivrer ou pour détenir une licence, un agrément ou une autorisation. Le *Règlement concernant les licences, agréments et autorisations d'accise* assure l'entrée en vigueur des exigences prescrites pour les demandeurs qui désirent produire et distribuer des spiritueux, du vin et du tabac.

Les exigences en matière d'autorisation s'appliqueront aux personnes qui ne sont pas tenues de verser un droit d'accise mais qui effectuent des activités reliées aux marchandises assujetties à l'accise, telles que le transport de spiritueux. La Loi exigera également que tous les négociants en vins détiennent une licence et remplacera le prélèvement existant de l'accise sur le vin qu'impose la *Loi sur la taxe d'accise* par un droit d'accise équivalent relevant de la *Loi de 2001 sur l'accise*.

L'actuelle *Loi sur l'accise* est demeurée à peu près inchangée depuis 1883, des modifications lui étant apportées périodiquement pour régler des problèmes particuliers. Le présent règlement imposera certaines conditions pour l'obtention et la conservation d'une licence, d'un agrément ou d'une autorisation, notamment au chapitre de l'âge et des ressources financières disponibles, ce qui assurera un cadre tout à la fois plus complet et renforcé pour la délivrance des licences et des agréments. Le présent règlement permettra également la délivrance d'une licence ou d'un agrément à un demandeur, éliminant ainsi l'exigence actuelle de délivrer une licence ou un agrément pour chaque local. Une telle approche s'accorde avec l'initiative lancée par l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) visant à mettre en place un identificateur unique pour chaque client en remplacement des divers numéros de compte qu'une entreprise était obligée de détenir pour la TPS, l'impôt des sociétés, la taxe d'accise et le droit d'accise. De plus, bien que le ministre conserve le pouvoir d'annuler ou de suspendre une licence ou un agrément, les critères régissant l'exercice d'un tel pouvoir seront officialisés.

Les responsables gouvernementaux (Finances et ADRC) se sont engagés durant les consultations tenues avec l'industrie à assurer l'entrée en vigueur du Règlement quatre à six mois avant l'entrée en vigueur de la Loi, prévue le 1<sup>er</sup> juillet 2003. Les industries touchées et l'ADRC disposeront ainsi de suffisamment de temps pour préparer la mise en application du nouveau cadre.

### Alternatives

There is no practical alternative to this proposal. The Regulations are necessary to implement the provisions of the new Act, which will replace the current *Excise Act*.

### Benefits and Costs

The requirement and cost to licence each premise will be removed and replaced by the licensing of the applicant. This will allow a licence holder to operate from a number of premises under one licence and will also provide consistency with other statutes administered by the CCRA. The Regulations will provide the CCRA with more flexibility to meet the requirements of a modern Excise compliance policy by replacing a number of onerous requirements while maintaining a structure that allows for the screening of applicants and the regulation of industries that impact the social welfare of Canadians.

There will be initial systems-related implementation costs to some of the affected industries, but it is anticipated that savings that result from the administration of the new legislation will offset such costs. There will be implementation costs incurred by the CCRA.

### Consultation

The CCRA carried out extensive consultations with the affected industries. Draft regulations were released in December 2001, and a Notice distributed in April of 2002 to all current and potential licence and registration holders, drawing their attention to the draft regulations and asking for submissions by June 30, 2002. Personal presentations and meetings were also held with industry groups expressing interest, and their comments and suggestions were actively sought and taken into consideration.

### Compliance and Enforcement

The CCRA has resources in place dedicated to the implementation of the *Excise Act, 2001*. To promote compliance, affected parties will be provided with licensing packages four to six months prior to the Act's implementation date of July 1, 2003 and guidelines will be made available to the public. The licensing and registration requirements and the existing administrative framework within the CCRA will be sufficient for the purposes of enforcing the provisions of these Regulations and the relevant sections of the *Excise Act, 2001*. The continued practice of posting security for spirits licensees and tobacco licensees will also complement the proposed collection tools.

A comprehensive training program is being developed to prepare Excise officials in all regions of the country for the implementation of the *Excise Act, 2001*.

### Contact

Mark Hartigan, Manager, Excise Act, 2001 — Implementation, Excise Duties and Taxes Division, Excise and GST/HST Rulings Directorate, Policy and Legislation Branch, Place de Ville, 20th Floor, 320 Queen Street, Ottawa, Ontario K1A 0L5, (613) 954-5894 (Telephone), (613) 954-2226 (Facsimile).

### Solutions envisagées

Il n'existe aucune solution de rechange pratique pour l'actuelle proposition. Le Règlement est nécessaire pour assurer la mise en application des dispositions de la nouvelle Loi, qui remplacera l'actuelle *Loi sur l'accise*.

### Avantages et coûts

L'exigence de délivrer une licence ou un agrément pour chaque local sera supprimée et sera remplacée par la délivrance d'une licence ou d'un agrément au demandeur. Le titulaire d'une licence ou d'un agrément sera ainsi en mesure d'exploiter un certain nombre de locaux au moyen d'une licence ou d'un agrément unique, et on assurera également l'uniformité avec d'autres lois appliquées par l'ADRC. Grâce au Règlement, l'ADRC disposera d'une flexibilité accrue pour répondre aux exigences découlant d'une politique moderne d'observation au chapitre de l'accise. En effet, elle n'aura plus à se plier à un certain nombre d'exigences coûteuses, mais elle disposera d'une structure permettant le tri des demandeurs et la réglementation d'industries ayant des effets sur le bien-être collectif des Canadiens.

Certaines des industries touchées devront assumer des coûts pour la mise en œuvre initiale des systèmes, mais on prévoit que les économies qui découleront de l'application de la nouvelle Loi compenseront les sommes ainsi versées. Il y aura des coûts liés à la mise en œuvre qui seront assumés par l'ADRC.

### Consultations

L'ADRC a procédé à des consultations approfondies avec les industries touchées. Une ébauche de règlement a été diffusée en décembre 2001, et un avis a été distribué en avril 2002 à l'ensemble des détenteurs actuels et potentiels de licences, d'agréments et d'autorisations afin d'attirer leur attention sur l'ébauche de règlement et de leur demander de soumettre leurs réactions au plus tard le 30 juin 2002. Des présentations et des réunions sur place ont également été organisées avec des groupes industriels qui avaient fait part de leur intérêt, et les commentaires et suggestions de ceux-ci ont été activement recherchés ainsi que pris en considération.

### Respect et exécution

L'ADRC dispose de ressources affectées à l'entrée en vigueur de la *Loi de 2001 sur l'accise*. Afin de favoriser l'observation, les parties touchées recevront des trousseaux portant sur la délivrance des licences et des agréments quatre à six mois avant la date d'entrée en vigueur de la Loi, soit le 1<sup>er</sup> juillet 2003, et des lignes directrices seront mises à la disposition du public. Les exigences en matière de délivrance de licences, d'agréments et d'autorisations, ainsi que le cadre administratif existant au sein de l'ADRC, suffiront à assurer l'exécution des dispositions du présent règlement, ainsi que des articles pertinents de la *Loi de 2001 sur l'accise*. La poursuite de la pratique consistant à fournir une garantie pour les titulaires de licences de spiritueux et les titulaires de licences de tabac complèteront également les outils proposés pour la perception.

Un programme de formation détaillé est en cours d'élaboration en vue de préparer les responsables de l'accise de toutes les régions du pays à la mise en œuvre de la *Loi de 2001 sur l'accise*.

### Personne-ressource

Mark Hartigan, Gestionnaire, Loi de 2001 sur l'accise — Mise en œuvre, Division des droits et taxes d'accise, Direction de l'accise et des décisions de la TPS/TVH, Direction générale de la politique et de la législation, Place de Ville, 20<sup>e</sup> étage, 320, rue Queen, Ottawa (Ontario) K1A 0L5, (613) 954-5894 (téléphone), (613) 954-2226 (télécopieur).

**PROPOSED REGULATORY TEXT**

Notice is hereby given that the Governor in Council proposes, pursuant to subsection 304(1) of the *Excise Act, 2001*<sup>a</sup>, to make the annexed *Regulations Respecting Excise Licences and Registrations*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations within 15 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Mr. Mark Hartigan, Policy and Legislation Branch, Canada Customs and Revenue Agency, 20th Floor, Tower A, Place de Ville, 320 Queen Street, Ottawa, Ontario K1A 0L5.

Persons making representations should identify any of those representations the disclosure of which should be refused under the *Access to Information Act*, in particular under sections 19 and 20 of that Act, and should indicate the reasons why and the period during which the representations should not be disclosed. They should also identify any representations for which there is consent to disclosure for the purposes of that Act.

Ottawa, January 30, 2003

EILEEN BOYD  
*Assistant Clerk of the Privy Council*

**REGULATIONS RESPECTING EXCISE LICENCES AND REGISTRATIONS****INTERPRETATION**

1. The following definitions apply in these Regulations.

“Act” means the *Excise Act, 2001*. (*Loi*)

“licence” means a licence issued under section 14, 19, 20 or 22 of the Act. (*licence*)

“registration” means a registration issued under any of sections 15 to 18 of the Act. (*autorisation*)

**ISSUANCE OF LICENCE**

2. (1) In order to be issued a licence, a person must submit to the Minister a completed application, in the form authorized by the Minister, accompanied by a list of the premises in respect of which the application is being made.

(2) Subject to subsections (3) and (4), an applicant is eligible for a licence, other than a licence issued under section 22 of the Act, if

(a) they are not the subject of a receivership in respect of their debts;

(b) they have not, in the five years immediately before the date of the application,

(i) failed to comply with any Act of Parliament, other than the Act, or of the legislature of a province respecting the taxation of or controls on alcohol or tobacco products or any regulations made under it, or

(ii) acted to defraud Her Majesty;

(c) in the case of an applicant who is an individual, they

(i) are at least eighteen years of age, and

**PROJET DE RÉGLEMENTATION**

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 304(1) de la *Loi de 2001 sur l'accise*<sup>a</sup>, se propose de prendre le *Règlement sur les licences, agréments et autorisations d'accise*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Mark Hartigan, Direction générale de la politique et de la législation, Agence des douanes et du revenu du Canada, Place de Ville, Tour A, 320, rue Queen, 20<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario) K1A 0L5.

Ils sont également priés d'indiquer, d'une part, celles de ces observations dont la communication devrait être refusée aux termes de la *Loi sur l'accès à l'information*, notamment des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-communication et, d'autre part, celles dont la communication fait l'objet d'un consentement pour l'application de cette loi.

Ottawa, le 30 janvier 2003

La greffière adjointe du Conseil privé,  
EILEEN BOYD

**RÈGLEMENT SUR LES LICENCES, AGRÉMENTS ET AUTORISATIONS D'ACCISE****DÉFINITIONS**

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

« agrément » Agrément délivré en vertu des articles 14, 19, 20 ou 22 de la Loi. (*French version only*)

« autorisation » Autorisation délivrée en vertu des articles 15 à 18 de la Loi. (*registration*)

« licence » Licence délivrée en vertu de l'article 14 de la Loi. (*licence*)

« Loi » La *Loi de 2001 sur l'accise*. (*Act*)

**DÉLIVRANCE DE LICENCES OU D'AGRÉMENTS**

2. (1) Quiconque souhaite obtenir une licence ou un agrément présente une demande au ministre sur le formulaire approuvé par lui, accompagné d'une liste des locaux visés par la demande.

(2) Sous réserve des paragraphes (3) et (4), est admissible à une licence ou un agrément, autre que l'agrément délivré en vertu de l'article 22 de la Loi, le demandeur qui remplit les conditions suivantes :

a) il ne fait pas l'objet d'une mise sous séquestre à l'égard de ses dettes;

b) dans les cinq ans précédant la date de la demande :

(i) il n'a pas omis de se conformer à toute loi fédérale, autre que la Loi, ou provinciale — ou à leurs règlements — portant sur la taxation ou la réglementation de l'alcool ou des produits du tabac,

(ii) il n'a pas agi dans le but de frauder Sa Majesté;

c) dans le cas où il est un particulier, il est :

(i) âgé d'au moins dix-huit ans,

<sup>a</sup> S.C. 2002, c. 22

<sup>a</sup> L.C. 2002, ch. 22

(ii) have sufficient financial resources to conduct their business in a responsible manner;

(d) in the case of an applicant that is a partnership or unincorporated body,

(i) where the partnership or unincorporated body is composed only of individuals, each of the individuals meets the requirement of subparagraph (c)(i) and the partnership or unincorporated body meets the requirement of subparagraph (c)(ii),

(ii) where the partnership or unincorporated body is composed only of corporations, each of the corporations meets the requirement of subparagraph (c)(ii), and

(iii) where the partnership or unincorporated body is composed of both individuals and corporations, each of the individuals meets the requirement of subparagraph (c)(i) and the partnership or unincorporated body and each of the corporations meet the requirement of subparagraph (c)(ii); and

(e) in the case of an applicant that is a corporation, the corporation meets the requirement of subparagraph (c)(ii).

(3) Subject to subsection (4), an applicant for a licence issued under section 19 of the Act authorizing them to possess in their excise warehouse non-duty-paid packaged alcohol must, in addition to meeting the requirements of subsection (2), where the province in which the warehouse is located has enacted legislation respecting the warehousing of packaged alcohol, be authorized by that province or its liquor authority to warehouse the alcohol at that warehouse.

(4) The additional requirement referred to in subsection (3) does not apply to an applicant who is an alcohol licensee that is producing or packaging alcohol in the province where the warehouse is located.

(5) An applicant who is licensed under paragraph 24(1)(c) of the *Customs Act* to operate a duty free shop is eligible for a licence issued under section 22 of the Act.

#### ISSUANCE OF REGISTRATION

3. (1) In order to be issued a registration, a person must submit to the Minister a completed application, in the form authorized by the Minister, accompanied by a list of the premises in respect of which the application is being made.

(2) An applicant is eligible for a registration if

(a) they are not the subject of a receivership in respect of their debts; and

(b) they have not, in the five years immediately before the date of the application,

(i) failed to comply with any Act of Parliament, other than the Act, or of the legislature of a province respecting the taxation of or controls on alcohol or tobacco products or any regulations made under it, or

(ii) acted to defraud Her Majesty.

#### DURATION OF LICENCE

4. A licence is valid for the period specified in the licence, which period shall not exceed two years.

#### SECURITY

5. (1) For the purposes of paragraph 23(3)(b) of the Act, the amount of security to be provided by an applicant for a spirits licence or a tobacco licence is an amount of not less than \$5000 and

(ii) dispose des ressources financières suffisantes pour gérer son entreprise d'une manière responsable;

d) dans le cas où il est une société de personnes ou un organisme non doté de la personnalité morale :

(i) s'il est composé uniquement de particuliers, ceux-ci remplissent chacun la condition visée au sous-alinéa c)(i) et le demandeur remplit la condition visée au sous-alinéa c)(ii),

(ii) s'il est composé uniquement de personnes morales, celles-ci remplissent chacune la condition visée au sous-alinéa c)(ii),

(iii) s'il est composé à la fois de particuliers et de personnes morales, les particuliers remplissent chacun la condition visée au sous-alinéa c)(i) et le demandeur ainsi que les personnes morales qui le composent remplissent chacun la condition visée au sous-alinéa c)(ii);

e) dans le cas où il est une personne morale, il remplit la condition visée au sous-alinéa c)(ii).

(3) Sous réserve du paragraphe (4), le demandeur de l'agrément délivré en vertu de l'article 19 de la Loi l'autorisant à posséder dans son entrepôt d'accise de l'alcool emballé non acquitté doit, en plus de satisfaire aux exigences prévues au paragraphe (2), dans le cas où la province où est situé l'entrepôt dispose d'une loi en vigueur traitant de l'entreposage de l'alcool emballé, être autorisé par la province ou par son administration des alcools à y entreposer l'alcool.

(4) L'exigence supplémentaire prévue au paragraphe (3) ne s'applique pas au demandeur titulaire d'une licence d'alcool qui produit ou emballe de l'alcool dans la province où est situé l'entrepôt.

(5) Est admissible à l'agrément délivré en vertu de l'article 22 de la Loi le demandeur à qui est délivré, en vertu de l'alinéa 24(1)c) de la *Loi sur les douanes*, un agrément en vue d'exploiter un emplacement comme boutique hors taxes.

#### DÉLIVRANCE D'AUTORISATIONS

3. (1) Quiconque souhaite obtenir une autorisation présente une demande au ministre sur le formulaire approuvé par lui, accompagné d'une liste des locaux visés par la demande.

(2) Est admissible à une autorisation le demandeur qui :

a) ne fait pas l'objet d'une mise sous séquestre à l'égard de ses dettes;

b) dans les cinq ans précédant la date de la demande :

(i) n'a pas omis de se conformer à toute loi fédérale, autre que la Loi, ou provinciale — ou à leurs règlements — portant sur la taxation ou la réglementation de l'alcool ou des produits du tabac,

(ii) n'a pas agi dans le but de frauder Sa Majesté.

#### VALIDITÉ DES LICENCES ET AGRÈMENTS

4. La licence ou l'agrément est valide pour la période qui y est précisée, laquelle ne peut excéder deux ans.

#### CAUTION

5. (1) Pour l'application de l'alinéa 23(3)b) de la Loi, la caution que le demandeur d'une licence de spiritueux ou d'une licence de tabac fournit doit être d'une somme suffisante — d'au moins 5 000 \$ — pour :

(a) in the case of a spirits licence, be sufficient to ensure payment of all amounts in respect of bulk spirits referred to in sections 104 to 112 of the Act for which the licensee is or will be responsible up to a maximum amount of \$2 million; and

(b) in the case of a tobacco licence, be sufficient to ensure payment of the amount of duty referred to in paragraph 160(1)(b) of the Act up to a maximum amount of \$2 million.

(2) The types of security that are acceptable for the purposes of paragraph 23(3)(b) of the Act are

(a) cash;

(b) a certified cheque;

(c) a transferable bond issued by the Government of Canada; or

(d) a bond issued by

(i) an entity that is licensed or otherwise authorized under the laws of Canada or of a province to carry on the fidelity or surety class of insurance business in Canada and that is recommended to the Treasury Board by the Office of the Superintendent of Financial Institutions as an entity whose bonds may be accepted by the Government of Canada,

(ii) a member of the Canadian Payments Association referred to in section 4 of the *Canadian Payments Act*,

(iii) a corporation that accepts deposits insured by the Canada Deposit Insurance Corporation or the Régie de l'assurance-dépôts du Québec to the maximum permitted by the statutes under which those institutions were established,

(iv) a credit union as defined in subsection 137(6) of the *Income Tax Act*, or

(v) a corporation that accepts deposits from the public, if repayment of the deposits is guaranteed by Her Majesty in right of a province.

a) dans le cas d'une licence de spiritueux, garantir le paiement, jusqu'à concurrence de deux millions de dollars, de toute somme relative aux spiritueux en vrac visés aux articles 104 à 112 de la Loi à l'égard de laquelle le titulaire d'une telle licence est ou sera responsable;

b) dans le cas d'une licence de tabac, garantir le paiement, jusqu'à concurrence de deux millions de dollars, des droits visés à l'alinéa 160(1)(b) de la Loi,

(2) Les types de cautions acceptables pour l'application de l'alinéa 23(3)(b) de la Loi sont les suivants :

a) paiement en espèces;

b) chèque visé;

c) obligation transférable émise par le gouvernement du Canada;

d) cautionnement fourni par l'un ou l'autre des organismes suivants :

(i) une entité autorisée par permis ou autrement, selon la législation fédérale ou provinciale, à exploiter une entreprise d'assurance au Canada, dans les branches de l'assurance détournements ou l'assurance caution, et qui est recommandée au Conseil du Trésor par le Bureau du surintendant des institutions financières à titre d'entité dont les cautions peuvent être acceptées par le gouvernement du Canada,

(ii) un membre de l'Association canadienne des paiements visé à l'article 4 de la *Loi canadienne sur les paiements*,

(iii) une société qui accepte des dépôts garantis par la Société d'assurance-dépôts du Canada ou par la Régie de l'assurance-dépôts du Québec, jusqu'au maximum permis par leur législation constitutive,

(iv) une caisse de crédit au sens du paragraphe 137(6) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*,

(v) une société qui accepte du public des dépôts dont le remboursement est garanti par Sa Majesté du chef d'une province.

#### NOTIFICATION OF CHANGES

6. Every licensee and registrant shall, without delay, notify the Minister in writing of any changes to any of the information provided under these Regulations.

7. Every licensee shall, without delay, notify the Minister in writing of any changes to the licensee's fiscal months.

#### AMENDMENT OF LICENCE OR REGISTRATION

8. The Minister shall amend a licence or registration if the Minister receives a notification pursuant to section 6 that necessitates the amendment.

#### RENEWAL OF LICENCE

9. (1) In order to have a licence renewed, a licensee must submit to the Minister a completed renewal application, in the form authorized by the Minister, not less than thirty days before the day on which the licence expires.

(2) A licensee is eligible to have a licence renewed if they have not ceased to meet the applicable requirements of section 2.

#### AVIS DE CHANGEMENTS

6. Le titulaire de licence, d'agrément ou d'autorisation avise, par écrit et sans délai, le ministre de toute modification apportée aux renseignements fournis aux termes du présent règlement.

7. Le titulaire de licence ou d'agrément avise, par écrit et sans délai, le ministre de toute modification apportée à ses mois d'exercice.

#### MODIFICATION DES LICENCES, AGRÈMENTS ET AUTORISATIONS

8. Après avoir reçu l'avis visé à l'article 6, le ministre modifie, s'il y a lieu, la licence, l'agrément ou l'autorisation.

#### RENOUVELLEMENT DES LICENCES ET AGRÈMENTS

9. (1) Le titulaire qui souhaite faire renouveler sa licence ou son agrément présente une demande de renouvellement au ministre sur le formulaire approuvé par lui, au moins trente jours avant la date d'expiration de la licence ou de l'agrément.

(2) Est admissible au renouvellement de sa licence ou de son agrément le titulaire qui remplit toujours les exigences applicables énoncées à l'article 2.



## SUSPENSION OF LICENCE OR REGISTRATION

**10.** (1) The grounds for the suspension of a licence or registration by the Minister are that the licensee or registrant fails to meet

- (a) any of the applicable requirements of section 6, 7 or 13; or
- (b) the conditions of the licence or registration.

(2) The Minister shall, immediately after suspending a licence or registration, notify the licensee or registrant in writing of the suspension and provide all relevant information concerning the grounds for the suspension.

(3) The licensee or registrant may, within 90 days after the day on which the licence or registration is suspended, make representations to the Minister respecting the reasons why the licence or registration should be reinstated.

**11.** The Minister shall reinstate a suspended licence or registration if the grounds for the suspension cease to exist.

## CANCELLATION OF LICENCE OR REGISTRATION

**12.** (1) The grounds for the cancellation of a licence or registration by the Minister are that the licensee or registrant

- (a) requests the Minister in writing to cancel the licence or registration;
- (b) is bankrupt;
- (c) ceases to meet the applicable requirements of section 2 or 3, as the case may be;
- (d) ceases to carry on the business for which the licence or registration was issued;
- (e) fails to comply with any Act of Parliament, other than the Act, or of the legislature of a province respecting the taxation of or controls on alcohol or tobacco products, or any regulations made under it; or
- (f) acts to defraud Her Majesty.

(2) The Minister shall, before cancelling a licence or registration on any of the grounds referred to in paragraphs (1)(b) to (f), give the licensee or registrant 90 days notice of the proposed cancellation and provide them with all relevant information concerning those grounds.

(3) The licensee or registrant may, within 90 days after the day on which the notice referred to in subsection (2) is given, make representations to the Minister respecting the reasons why the licence or registration should not be cancelled.

## FACILITIES, EQUIPMENT AND PERSONNEL

**13.** Every licensee and registrant shall provide, at the premises in respect of which the licence or registration is issued,

- (a) adequate space for the examination of goods or records by an officer;
- (b) the equipment and personnel necessary to ensure that the goods or records to be examined are made available to the officer; and
- (c) the personnel necessary to furnish information, for audit purposes, to an officer with respect to the operations, inventory system and records system of the licensee or registrant.

## COMING INTO FORCE

**14.** These Regulations take effect on April 1, 2003.

## SUSPENSION DES LICENCES, AGRÈMENTS ET AUTORISATIONS

**10.** (1) Les motifs de suspension par le ministre de la licence, de l'agrément ou de l'autorisation sont les suivants :

- a) le titulaire ne respecte pas l'une ou l'autre des exigences applicables énoncées aux articles 6, 7 et 13;
- b) il ne respecte pas les conditions de la licence, de l'agrément ou de l'autorisation.

(2) Si le ministre suspend la licence, l'agrément ou l'autorisation, il en avise, par écrit et sans délai, le titulaire et lui fournit tout renseignement pertinent sur les motifs de la suspension.

(3) Le titulaire peut présenter au ministre, dans les quatre-vingt-dix jours suivant la date de la suspension, les motifs pour lesquels la licence, l'agrément ou l'autorisation devrait être rétabli.

**11.** Le ministre rétablit la licence, l'agrément ou l'autorisation suspendu dès que le motif de la suspension n'existe plus.

## RÉVOCATION DES LICENCES, AGRÈMENTS ET AUTORISATIONS

**12.** (1) Les motifs de révocation par le ministre de la licence, de l'agrément ou de l'autorisation sont les suivants :

- a) le titulaire le lui demande par écrit;
- b) il est failli;
- c) il ne remplit plus les conditions applicables énoncées aux articles 2 ou 3, selon le cas;
- d) il cesse les opérations pour lesquelles la licence, l'agrément ou l'autorisation a été délivré;
- e) il omet de se conformer à toute loi fédérale, autre que la Loi, ou provinciale — ou à leurs règlements — portant sur la taxation ou la réglementation de l'alcool ou des produits du tabac;
- f) il agit dans le but de frauder Sa Majesté.

(2) Avant de révoquer la licence, l'agrément ou l'autorisation pour l'un des motifs mentionnés aux alinéas (1)b) à f), le ministre donne au titulaire un préavis de quatre-vingt-dix jours et lui fournit tout renseignement pertinent sur les motifs de la révocation.

(3) Le titulaire peut présenter au ministre, dans les quatre-vingt-dix jours suivant la date à laquelle est donné le préavis, ses objections à la révocation.

## INSTALLATIONS, MATÉRIEL ET PERSONNEL

**13.** Le titulaire dote le local visé par la licence, l'agrément ou l'autorisation :

- a) de l'espace suffisant pour permettre l'examen des marchandises ou des registres par un préposé;
- b) du matériel et du personnel nécessaires pour que les marchandises ou les registres à examiner soient mis à la disposition du préposé;
- c) du personnel nécessaire pour donner au préposé, aux fins de vérification, des renseignements sur les opérations et les systèmes d'inventaire et de registres du titulaire.

## ENTRÉE EN VIGUEUR

**14.** Le présent règlement prend effet le 1<sup>er</sup> avril 2003.

## Canadian Nuclear Safety Commission Cost Recovery Fees Regulations

### Statutory Authority

*Nuclear Safety and Control Act*

### Sponsoring Agency

Canadian Nuclear Safety Commission

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

#### Description

As Canada's nuclear regulatory agency, the Canadian Nuclear Safety Commission (CNSC) regulates all activities related to the use of nuclear energy and nuclear substances in Canada, including nuclear power reactors, non-power reactors, nuclear research and test facilities, uranium mines and mills, uranium refineries, nuclear substance processing facilities, medical and non-medical accelerators, and a wide variety of nuclear substances and prescribed equipment for use in industry. The CNSC regulates over 1 700 fee-paying licensees, as well as approximately 500 licensees who are exempt from paying fees.

It is government policy to implement user charges for services that provide identifiable recipients with direct benefits beyond those received by the general public (Cost Recovery and Charging Policy, 1997). The Atomic Energy Control Board, the CNSC's predecessor, first introduced external user charging in 1990. Licence fees have been prescribed in the *Cost Recovery Fees Regulations* under the *Atomic Energy Control Act* (AEC Act) and have been amended several times. These *Cost Recovery Fees Regulations* were last amended in 1996, based on actual costs for the 1992-93 fiscal year.

The current *Cost Recovery Fees Regulations* are not adequate for the following reasons:

1. Actual costs have increased since 1992-93 due to inflation and increased regulatory effort. More regulatory effort has been required due to the changes in the regulatory environment.
2. A careful review of CNSC costs, using an activity based accounting model, has also shown that there are inequities in the current *Cost Recovery Fees Regulations*. Some licensees pay fees that recover a substantial portion of their costs, while many licensees are paying fees that recover only a small portion of the costs of regulating their licensed activities. Also, in some circumstances, licensees are paying too much.

Therefore, based on the above, the current *Cost Recovery Fees Regulations* do not comply with the federal government's Cost Recovery and Charging Policy, 1997. Nor do the current

## Règlement sur les droits pour le recouvrement des coûts de la Commission canadienne de sûreté nucléaire

### Fondement législatif

*Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires*

### Organisme responsable

Commission canadienne de sûreté nucléaire

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

#### Description

En sa qualité d'organisme de réglementation nucléaire du Canada, la Commission canadienne de sûreté nucléaire (CCSN) réglemente toutes les activités liées à l'utilisation de l'énergie nucléaire et des substances nucléaires au Canada, y compris les centrales nucléaires, les réacteurs non producteurs de puissance, les installations de recherche et d'essais nucléaires, les mines et usines de concentration d'uranium, les raffineries d'uranium, les installations de traitement des substances nucléaires, les accélérateurs à des fins médicales et non médicales, ainsi qu'une vaste gamme de substances nucléaires et d'équipement réglementé utilisés dans l'industrie. La CCSN réglemente plus de 1 700 titulaires de permis qui paient des droits ainsi qu'environ 500 titulaires de permis qui sont exemptés du paiement des droits.

Le Gouvernement a pour principe d'exiger des frais d'utilisation pour les services fournis qui correspondent, pour les bénéficiaires, à des avantages directs dépassant ceux dont bénéficie le grand public (Politique sur le recouvrement des coûts et la tarification, 1997). La Commission de contrôle de l'énergie atomique, organisme prédécesseur de la CCSN, a commencé en 1990 à imposer des droits d'utilisation externe à l'égard des activités de réglementation. Les droits exigibles aux termes du *Règlement sur les droits pour le recouvrement des coûts*, pris en vertu de la *Loi sur le contrôle de l'énergie atomique* (LCEA), ont été modifiés à quelques reprises. La dernière modification de ce règlement remonte à 1996, et les droits avaient alors été établis sur la base des coûts réels de l'exercice 1992-1993.

Le *Règlement sur les droits pour le recouvrement des coûts* actuellement en vigueur n'est plus adéquat pour les raisons suivantes :

1. Les coûts réels ont augmenté depuis 1992-1993 à cause de l'inflation, mais également en raison de l'intensification des activités de réglementation attribuable aux changements apportés au régime de réglementation.
2. Un examen minutieux des coûts engagés par la CCSN, effectué à l'aide d'un modèle de comptabilité par activités, a révélé des iniquités dans le règlement en vigueur. Certains titulaires de permis paient des droits qui permettent de recouvrer une part substantielle des coûts engagés. D'autres titulaires de permis paient des droits qui permettent de recouvrer seulement une mince part des coûts de la réglementation des activités autorisées. De plus, dans certains cas, les titulaires de permis paient des droits trop élevés.

Par conséquent, sur la foi de ce qui précède, le règlement en vigueur contrevient à la Politique sur le recouvrement des coûts et la tarification (1997) du gouvernement fédéral. De plus, le

Regulations comply with provisions 44(2) and 44(3) of the *Nuclear Safety and Control Act* (NSC Act). These provisions state that fees may not exceed a reasonable estimate of the cost of the CNSC's regulatory activities.

New *Cost Recovery Fees Regulations* are being proposed to allow the CNSC to recover the actual cost of regulating the nuclear industry equitably and in accordance with the federal government's Cost Recovery and Charging Policy, 1997 and to comply with the requirements of the NSC Act. In accordance with the authority to levy fees contained in the *Nuclear Safety and Control Act*, paragraph 44(1)(j) [the NSC Act replaced the AEC Act in May, 2000], the CNSC is proposing to establish:

- a method of calculating fees using estimates of actual effort and cost for major licences, and
- a standard-hour or prescribed fee method to calculate fees for other licences, certifications, and other regulatory work undertaken.

These proposed methods of calculation will be incorporated into the new *Cost Recovery Fees Regulations* to enable fees to be updated annually in line with changes in activity levels and costs.

The new *Cost Recovery Fees Regulations* will enable the Government of Canada to achieve a more equitable approach to the financing of the CNSC's regulatory activities. All fee-paying licensees will contribute their fair share of the costs of the regulatory regime established by Parliament to protect health, safety, security and the environment, and to respect Canada's international commitments on the peaceful use of nuclear energy.

In addition to ensuring that licensees bear the full costs associated with regulating their licensed activities, the proposed new *Cost Recovery Fees Regulations* will have the added benefits of:

- promoting and reinforcing compliance with the NSC Act, and the associated regulations and licence conditions, by enabling the CNSC to reduce or increase fees as appropriate for those licensees having good or poor compliance records. This would provide a financial incentive to licensees to comply with their regulatory obligations; and
- facilitating performance monitoring and planning, by using the cost information generated to identify resource requirements for specific regulatory programs, thereby promoting the efficient allocation of CNSC resources.

These changes apply only to those licensees designated as fee-paying; there is no change for the licensees who are currently exempt from paying licence fees. Exempt licensee costs will continue to be paid from the general revenues of the Government of Canada and are not paid by fee-paying licensees.

In developing its proposed new cost recovery program, the CNSC evaluated a number of alternative fee setting methodologies based on research performed with other Canadian government regulatory agencies and with international nuclear regulatory agencies. The CNSC has taken into account changes in the scope of its regulatory activities and has reviewed which of its activities should be subject to cost recovery. It has also identified licensees exempted from paying fee and a new method of calculating fees.

règlement en vigueur contrevient aux dispositions prévues aux paragraphes 44(2) et 44(3) de la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires* (LSRN). Selon ces dispositions, les droits ne peuvent dépasser une estimation raisonnable des coûts engagés par la CCSN pour les activités de réglementation.

Grâce au nouveau *Règlement sur les droits pour le recouvrement des coûts* proposé, la CCSN pourrait recouvrer les coûts réels qu'elle engage pour réglementer l'industrie nucléaire de façon équitable et conformément à la Politique sur le recouvrement des coûts et la tarification (1997) du gouvernement fédéral et aux exigences de la LSRN. Comme l'alinéa 44(1)(j) de la LSRN lui confère le pouvoir de prélever des droits (la LSRN a remplacé la LCEA en mai 2000), la CCSN propose d'établir :

- une méthode pour le calcul des droits, fondée sur des estimations des activités et des coûts réels pour les principaux permis;
- un nombre d'heures de base ou une méthode de calcul des droits réglementaires pour les droits liés aux autres permis, aux homologations, accréditations et attestations, ainsi qu'aux autres tâches de réglementation.

Ces méthodes de calcul proposées seront incorporées dans le nouveau *Règlement sur les droits pour le recouvrement des coûts* afin que les droits puissent être mis à jour annuellement, en fonction du niveau des activités de réglementation et des coûts.

Grâce au nouveau règlement, le gouvernement du Canada pourra adopter une approche plus équitable à l'égard du financement des activités de réglementation de la CCSN. Tous les titulaires de permis qui paient des droits assumeront leur juste part des coûts du régime de réglementation établi par le Parlement afin de protéger la santé, la sûreté, la sécurité et l'environnement et de respecter les engagements internationaux du Canada à l'égard de l'utilisation pacifique de l'énergie nucléaire.

En plus de faire en sorte que les titulaires de permis assument le coût entier associé à la réglementation de leurs activités autorisées, le nouveau *Règlement sur les droits pour le recouvrement des coûts* proposé permettra :

- de promouvoir et de renforcer la conformité aux dispositions de la LSRN et de ses règlements, ainsi qu'aux conditions de permis, car la CCSN pourra réduire ou hausser les droits selon que les titulaires de permis ont un bon ou un mauvais dossier de conformité. Les titulaires de permis seraient alors incités à respecter les exigences réglementaires;
- de faciliter la planification des activités de réglementation et la surveillance du rendement, à l'aide des données sur les coûts qui seront générées pour préciser les besoins en ressources à l'égard de programmes de réglementation particuliers; il y aurait ainsi une meilleure affectation des ressources de la CCSN.

Ces changements toucheront seulement les titulaires de permis qui paient des droits; les titulaires de permis qui sont actuellement exemptés des droits exigibles ne verront pas de changement. Les coûts liés aux titulaires de permis exemptés continueront d'être payés à même les recettes générales du gouvernement du Canada et non par les titulaires de permis qui paient des droits.

Lors de l'élaboration du nouveau programme de recouvrement des coûts proposé, la CCSN a évalué diverses méthodes d'établissement des droits à partir de la recherche effectuée relativement aux méthodes utilisées par d'autres organismes de réglementation du gouvernement du Canada et par des organismes internationaux de réglementation nucléaire. La CCSN a tenu compte des changements qui ont marqué la portée de ses activités de réglementation et a déterminé pour quelles activités il convenait de recouvrer les coûts. Elle a également déterminé quels titulaires de permis seraient exemptés du paiement des droits et a établi une nouvelle méthode de calcul des droits.

The CNSC reviewed the activities involved in the design, delivery, and support of its regulatory mandate against the provisions of the NSC Act and guidelines in the federal government's Cost Recovery and Charging Policy to determine which activities are cost-recoverable and which are non-recoverable.

#### Recoverable Activities

Recoverable activities are those that "provide identifiable recipients with direct benefits beyond those received by the general public" (Cost Recovery and Charging Policy). Recoverable activities are associated with the provision and maintenance of licences and certificates, including proportionate shares of applicable regulatory policies, standards, guides, and procedures. Licensees realize tangible benefits such as legal rights to develop, possess, use, transport, and sell nuclear energy or nuclear materials and prescribed equipment, as well as minimized risks to the health and safety of their workers. Licensees may also realize economic benefits in the form of reduced risks and liability, improved market access for their products and services, enhanced credibility as suppliers, and enhanced public confidence in the nuclear industry. Recoverable activities performed on behalf of exempt licensee costs will continue to be paid from the general revenues of the Government of Canada and are not paid by fee-paying licensees.

#### Recoverable Activities

Activity	Description
Licensing, Certification, and Examination	Licensees obtain legal right to operate commercial business
Regulatory Policies, Standards, Guides, and Procedures	Guides and standards written for use by licensees and certificate holders for assistance in meeting regulatory requirements under the NSC Act and its regulations
Contract Projects	Contract projects undertaken at the request of an outside entity for the direct benefit of that entity

#### Non-recoverable Activities

Non-recoverable activities are those that do not "provide identifiable recipients with direct benefits beyond those received by the general public" (Cost Recovery Charging Policy). These activities are not subject to cost recovery. The costs for these activities are borne by the Government.

#### Non-recoverable Activities

Activity	Description
International Obligation and Cooperation	Fulfillment of the federal government's international nuclear policies and obligations
Development and Maintenance of Legislation and Regulations	Development and amendment work to the NSC Act and its regulations to protect health, safety, security and the environment, and respect Canada's international commitments on the peaceful uses of nuclear energy
Government Cooperation	Sharing information with other federal and provincial bodies, including clarification of roles to avoid or reduce regulatory overlap
Information Services	Provision of information to the public

La CCSN a examiné les activités que supposent l'élaboration, l'exécution et l'appui de son mandat de réglementation, en regard des dispositions de la LSRN et des lignes directrices de la Politique sur le recouvrement des coûts et la tarification du gouvernement fédéral, afin de déterminer les activités à coûts recouvrables et celles à coûts non recouvrables.

#### Activités à coûts recouvrables

Les activités à coûts recouvrables sont celles qui correspondent, pour les bénéficiaires, à des avantages directs dépassant ceux dont bénéficie le grand public (Politique sur le recouvrement des coûts et la tarification). Elles sont associées à la délivrance et au maintien des permis et des homologations, accréditations et attestations, y compris une part proportionnelle visant l'établissement de politiques, normes, guides, procédures et avis d'application de la réglementation. Les titulaires de permis bénéficient d'avantages tangibles, comme le droit légal de développer, de produire, de posséder, d'utiliser, de transporter et de vendre de l'énergie nucléaire ou des matières nucléaires et de l'équipement réglementé, ainsi que de risques réduits au minimum pour la santé et la sécurité de leurs travailleurs. Ils peuvent également bénéficier d'avantages économiques sous forme de réduction des risques et des responsabilités, d'un accès accru au marché pour leurs produits et services, d'une plus grande crédibilité comme fournisseurs et d'une plus grande confiance du public envers l'industrie nucléaire. Les activités à coûts recouvrables dont bénéficient les titulaires de permis exemptés du paiement des droits seront payées à même les recettes générales du gouvernement du Canada et non par les titulaires de permis qui paient des droits.

#### Activités à coûts recouvrables

Activité	Description
Délivrance des permis, homologations, accréditations et attestations; administration des examens	Les titulaires de permis obtiennent le droit légal d'exploiter une entreprise commerciale
Politiques, normes, guides, procédures et avis d'application de la réglementation	Guides et normes ayant pour objet d'aider les titulaires de permis et d'homologations, accréditations ou attestations à respecter les exigences de la LSRN et des ses règlements
Projets en sous-traitance	Projets en sous-traitance entrepris à la demande d'une entité de l'extérieur directement au profit de cette entité

#### Activités à coûts non recouvrables

Les activités dont les coûts ne sont pas recouvrables sont celles qui ne correspondent pas, pour les bénéficiaires, à des avantages directs dépassant ceux dont bénéficie le grand public (Politique sur le recouvrement des coûts et la tarification). Ces activités ne sont pas assujetties au recouvrement des coûts. C'est le Gouvernement qui assume les coûts.

#### Activités à coûts non recouvrables

Activité	Description
Obligations et coopération internationales	Respect des politiques et des obligations internationales du gouvernement fédéral dans le domaine nucléaire
Élaboration et mise à jour des lois et des règlements	Élaboration et modification de la LSRN et de ses règlements afin de protéger la santé, la sûreté, la sécurité et l'environnement et de respecter les engagements internationaux du Canada à l'égard de l'utilisation pacifique de l'énergie nucléaire
Coopération avec des organismes fédéraux et provinciaux	Partage d'information avec des organismes fédéraux et provinciaux, notamment en précisant les rôles pour éviter ou réduire le chevauchement en matière de réglementation
Diffusion de l'information	Diffusion de renseignements à la population

Implementation for the cost recovery program is proposed to be in fiscal year 2003-04.

#### *Alternatives*

Two alternatives were considered in developing the new *Cost Recovery Fees Regulations*:

1. The status quo was rejected because the current regulations are not in compliance with the most recent version of the federal government's Cost Recovery and Charging Policy, 1997. The current *Cost Recovery Fees Regulations* have not been amended since 1996, at which time the fees levied were based on the actual costs for the 1992-93 fiscal year.
2. A fixed fee approach was rejected because it would not reflect the changes in activity levels and costs that can occur from year to year.

As a result, new *Cost Recovery Fees Regulations* are necessary. They use new methods of calculating fees which are designed to reflect the characteristics of the different types of licences regulated, the regulations to which they are subject, and the level of effort expended by the CNSC and its related costs. These methods will also reflect the changes in costs that can occur from year to year, and the *Cost Recovery Fees Regulations* would then be in compliance with the federal government's Cost Recovery and Charging Policy, 1997.

#### *Benefits and Costs*

##### *Benefits*

The new CNSC *Cost Recovery Fees Regulations* will comply with federal policy and will allow the CNSC to recover from fee-paying licensees their portion of the actual costs of regulation.

Benefits will accrue to both the CNSC and licensees through joint planning and the up-front exchange of information. CNSC will be able to receive feedback from licensees on planned initiatives and ways to improve service delivery. The fee-setting process will be transparent to licensees as activities are performed and their associated costs are documented. Licensees will only pay for the regulatory oversight which they actually receive, thereby minimizing to the extent possible one class of licensees paying for the cost of regulation for another.

The proposed regulations also have the added benefit of promoting and reinforcing compliance with the NSC Act, associated regulations, and licence conditions by enabling the CNSC to adjust the fees in accordance with the compliance records of licensees. This will provide a financial incentive to licensees to comply with their regulatory obligations. Furthermore, these proposed changes will promote efficient resource allocation at the CNSC by using the generated cost information. This benefits the Canadian public by improving the CNSC's regulatory effectiveness and efficiency.

##### *Costs*

The structure of the CNSC's proposed new fees will be significantly different from the current approach. This is due to the changes made to improve the measurement and allocation of costs and to link explicitly the fees charged to the costs of regulatory activities required for a particular licence or group of licences. The proposed new fees are expected to involve increases for many licensees (some significant), and reductions for others.

Le programme de recouvrement des coûts sera mis en œuvre durant l'année financière 2003-2004.

#### *Solutions envisagées*

Deux solutions de rechange à la prise du nouveau *Règlement sur les droits pour le recouvrement des coûts* ont été envisagées :

1. Le statu quo a été rejeté parce que le règlement actuellement en vigueur n'est pas conforme à la version la plus récente de la Politique sur le recouvrement des coûts et la tarification (1997) du gouvernement fédéral. Ce règlement n'a pas été modifié depuis 1996, époque à laquelle les droits étaient fondés sur les coûts réels de l'exercice 1992-1993.
2. Une approche fondée sur des droits fixes a été rejetée parce qu'elle ne tiendrait pas compte des changements qui surviennent dans le niveau des activités et les coûts d'une année à l'autre.

Il devient donc nécessaire de prendre le nouveau règlement. On utilisera de nouvelles méthodes pour le calcul des droits afin de tenir compte des caractéristiques des différents types de permis, des règlements applicables et des activités de réglementation de la CCSN et de leurs coûts connexes. Ces méthodes tiendront également compte de l'évolution des coûts d'une année à l'autre. Ainsi, le *Règlement sur les droits pour le recouvrement des coûts* serait conforme à la Politique sur le recouvrement des coûts et la tarification (1997).

#### *Avantages et coûts*

##### *Avantages*

Le nouveau *Règlement sur les droits pour le recouvrement des coûts* sera conforme à la politique fédérale et permettra à la CCSN de recouvrer des titulaires de permis qui paient des droits leur part des coûts réels de la réglementation.

Tant la CCSN que les titulaires de permis tireront partie d'une planification conjointe et d'un échange d'information à l'avance. La CCSN pourra obtenir les observations des titulaires de permis au sujet des initiatives prévues et des moyens d'améliorer la prestation des services. Le processus d'établissement des droits sera transparent pour les titulaires de permis, car on documentera les activités réalisées et leurs coûts connexes. Les titulaires de permis ne paieront que pour les activités de réglementation dont ils sont bénéficiaires, ce qui devrait prévenir, dans toute la mesure du possible, l'interfinancement des droits (une catégorie donnée de titulaires de permis qui assume les coûts de la réglementation pour une autre catégorie).

Le règlement proposé permettra également de promouvoir et de renforcer la conformité aux dispositions de la LSRN et de ses règlements, ainsi qu'aux conditions de permis, car la CCSN pourra ajuster les droits en fonction du dossier de conformité des titulaires de permis. Les titulaires de permis seraient alors incités à se conformer à leurs obligations réglementaires. De plus, les changements proposés favoriseront une affectation efficace des ressources de la CCSN, grâce aux données sur les coûts qui seront générées. Ils seront également avantageux pour la population canadienne, car ils contribueront à l'efficacité et à l'efficacité du régime de réglementation de la CCSN.

##### *Coûts*

Le barème des nouveaux droits proposés par la CCSN sera différent du barème actuel. Cela s'explique par les changements apportés pour améliorer la détermination et l'affectation des coûts et pour relier explicitement les droits exigibles aux coûts des activités de réglementation requises au titre d'un permis ou d'un groupe de permis. On s'attend à ce que les nouveaux droits représentent une hausse (dans certains cas, marquée) pour de nombreux titulaires de permis, et à une réduction pour d'autres.

The following table shows fee increases by category of percentage increase for both the pre-consultation fee calculation and the revised fee calculation following the CNSC's changes to its cost recovery program based on licensee feedback. The table also illustrates the dollar value range of fee increases.

#### Projected Impact on CNSC Fee-paying Licensees

Fee Increase	Percentage and Number of Licensees Pre-consultation Estimate	Percentage and Number of Licensees Revised Fees Estimate	Range of Fee Increase (decrease) \$\$\$
Over 500%	2 % (42)	1 % (12)	\$1,800 to \$12,600
250 to 500%	4 % (68)	2 % (31)	\$1,500 to \$22,700
100 to 250%	10 % (174)	7 % (126)	\$350 to \$100,000
50 to 100%	13 % (231)	9 % (162)	\$500 to \$1,500,000
25 to 50%	20 % (351)	18 % (301)	\$100 to \$4,800,000
0 to 25%	15 % (257)	28 % (477)	\$50 to \$455,000
Fee Reduction	36 % (611)	35 % (597)	(\$50) to (\$100,000)

Over one third of all licensees will realize a decrease in fees. This is a reflection of the cost recovery program's focus on eliminating any cross-subsidization of fees. Overall, the increase in fees is 41 percent. Seventy percent of the projected overall revenue will be paid by the four power reactor licensees.

The following is an analysis of those most severely impacted, i.e. by more than 100 percent:

The group of licensees with the largest percentage increase (over 500 percent) is comprised of 12 large companies who hold multiple licences for radioactive devices or gauges. They are also classified as high-risk. The dollar value of the increase is relatively small (\$1,800 to \$12,000) with an average increase of \$7,000. Currently, these large licensees are paying the same amount as licensees with fewer locations and devices.

There are 31 companies who hold multiple licences for radioactive devices or gauges whose fee increases range from 250 to 500 percent. The average increase for this group is \$5,800 and, again, these are classified as high-risk.

The next group of significant fee increases (100 to 250 percent) consists of 124 substance licensees with an average increase of \$3,000. The other two licensees are major nuclear facilities with the higher fee increases of \$28,000 and \$100,000. For these two major facilities, regulatory activity plans will be provided to explain the fees.

#### Conclusion

According to federal policy, the CNSC is required to charge for regulatory services. Currently the fees for these services are not in line with the costs; therefore, new *Cost Recovery Fees Regulations* are required.

#### Consultation

##### Cost Recovery Advisory Group

The federal government's Cost Recovery and Charging Policy (1997) "emphasizes the need for participatory consultation

Le tableau suivant présente les hausses des droits en fonction des tranches de pourcentage d'augmentation. Le tableau révèle le calcul des droits effectué au moment des consultations préalables, et le calcul révisé à la suite des changements apportés par la CCSN à son programme de recouvrement des coûts en fonction des commentaires et des suggestions des titulaires de permis. Le tableau indique également le montant des hausses des droits.

#### Impact prévu sur les titulaires de permis qui paient des droits

Hausse des droits	% des titulaires de permis et estimation chiffrée lors de la consultation préalable	% des titulaires de permis et estimation chiffrée après révision des droits	Hausse (ou réduction) des droits – par tranche, en \$
plus de 500 %	2 % (42)	1 % (12)	de 1 800 à 12 600 \$
de 250 à 500 %	4 % (68)	2 % (31)	de 1 500 à 22 700 \$
de 100 à 250 %	10 % (174)	7 % (126)	de 350 à 100 000 \$
de 50 à 100 %	13 % (231)	9 % (162)	de 500 à 1 500 000 \$
de 25 à 50 %	20 % (351)	18 % (301)	de 100 à 4 800 000 \$
de 0 à 25 %	15 % (257)	28 % (477)	de 50 à 455 000 \$
réduction des droits	36 % (611)	35 % (597)	de (50 \$) à (100 000 \$)

Plus du tiers de tous les titulaires de permis verront leurs droits diminuer. Cette réalité reflète l'accent que le programme de recouvrement des coûts place sur l'élimination de l'interfinancement des droits. Dans l'ensemble, les droits augmentent de 41 p. 100. Soixante-dix pour cent des droits seront versés par les quatre titulaires de permis d'exploitation de centrales nucléaires.

Après analyse du cas des titulaires de permis les plus gravement touchés par les hausses, c'est-à-dire ceux qui subissent une hausse de plus de 100 p. 100, on constate ce qui suit :

Le groupe des titulaires de permis qui subit le pourcentage de hausse le plus marqué (plus de 500 p. 100) est constitué de 12 grandes compagnies qui sont titulaires de permis multiples pour l'utilisation d'appareils à rayonnement ou de jauges. Ces entreprises sont à risque élevé. Le montant de la hausse est relativement faible (de 1 800 \$ à 12 000 \$) : il est en moyenne de 7 000 \$. À l'heure actuelle, ces titulaires de permis paient les mêmes droits que ceux qui exploitent un nombre moins élevé d'emplacements et d'appareils.

En ce qui a trait aux permis multiples d'appareils à rayonnement ou de jauges, 31 entreprises subiront des hausses allant de 250 p. 100 à 500 p. 100. La hausse moyenne est de 5 800 \$ et, ici encore, on parle d'entreprises à risque élevé.

L'autre groupe qui fait face à une hausse importante (de 100 p. 100 à 250 p. 100) se compose de 124 titulaires de permis de substances nucléaires. Leur hausse est en moyenne de 3 000 \$. Les deux autres titulaires de permis sont de grandes installations nucléaires, qui subiront des hausses de 28 000 \$ et de 100 000 \$. Dans ces deux cas, on fournira aux titulaires de permis le plan des activités de réglementation pour expliquer les hausses.

#### Conclusion

Selon la politique fédérale, la CCSN est tenue d'imposer des frais pour ses services de réglementation. À l'heure actuelle, les droits applicables à ces services ne sont pas proportionnels aux coûts; par conséquent, un nouveau *Règlement sur les droits pour le recouvrement des coûts* doit être pris.

#### Consultations

##### Groupe consultatif sur le recouvrement des coûts

La Politique sur le recouvrement des coûts et la tarification (1997) met l'accent sur la nécessité d'une consultation active et

between departments and agencies and their stakeholders before introducing or amending user charges, and on a continuing basis thereafter.” As part of its efforts to establish processes for ongoing consultation with stakeholders and in line with the program principle of increased openness with regard to cost recovery, the CNSC has established a Cost Recovery Advisory Group. Group members consist of stakeholder representatives from the CNSC and industry.

The mandate of the Cost Recovery Advisory Group is to:

- be a forum for ongoing consultation with stakeholders regarding the CNSC’s regulatory activities and resulting fees;
- provide input to the CNSC on stakeholder concerns regarding the potential impact of any proposed increase in fees;
- provide feedback to the CNSC on the process for making changes to the fees; and
- discuss alternative models for future amendments to cost recovery fees.

Ongoing consultations on cost recovery fees will benefit both stakeholders and the CNSC by:

- generating a common understanding of the CNSC’s cost recovery program and fees;
- providing licensees with the opportunity to advise the CNSC of the impact of regulatory fees on their industries;
- providing private sector insight into the CNSC’s cost structure and ways to improve the program delivery; and
- providing the CNSC with feedback on its costs and expenditure streamlining initiatives and on other aspects of the program.

#### Pre-consultation

The CNSC conducted extensive pre-consultations with licensees and stakeholders, followed by a self-evaluated Business Impact Test (BIT). The focus of these consultations was on the proposed fee structures and on-going management of cost recovery.

All licensees and key stakeholders were advised of the pre-consultation process through a letter in March 2002 notifying them of proposed new CNSC *Cost Recovery Fees Regulations*. All fee-paying licensees received an outline of their proposed 2003-04 fees. Information was also posted on the CNSC Web site, including the consultation document, which explained the new fee structure and the CNSC cost recovery program. Stakeholders and licensees could request additional information by electronic mail or through a toll-free telephone number.

Licensees were encouraged to provide feedback through participation in the CNSC consultation meetings, completion of a Summary Comments Form, and/or submission of written comments/presentation. Ten half-day consultation meetings were held between April 25, 2002, and May 15, 2002, in Toronto, Ottawa, Saskatoon, Edmonton, Vancouver, Halifax and Montréal. The sessions were conducted in both official languages. The Cost Recovery Advisory Group was instrumental in structuring consultation information and will continue to facilitate ongoing, meaningful consultation with the fee-paying community.

continue entre les ministères et les organismes gouvernementaux et les parties intéressées avant toute mise en vigueur ou modification des frais d’utilisation. Afin de se conformer à cette exigence, et dans le cadre de ses efforts pour favoriser l’ouverture en matière de recouvrement des coûts, la CCSN a mis en place un groupe consultatif sur le recouvrement des coûts, composé de représentants de la CCSN et de l’industrie.

Voici le mandat proposé du groupe :

- constituer une tribune favorisant un processus de consultation continue des parties intéressées relativement aux activités de réglementation de la CCSN et aux droits exigibles;
- faire part à la CCSN des préoccupations des parties intéressées concernant les effets éventuels de toute augmentation des droits envisagée;
- faire part à la CCSN des commentaires sur le processus visant à apporter des modifications aux droits;
- proposer d’autres modèles en vue de modifier à l’avenir les droits de recouvrement des coûts.

Les parties intéressées et la CCSN bénéficieront tous deux du processus de consultation continue sur les droits de recouvrement des coûts. Ce processus :

- engendrera une compréhension commune du programme et des droits de recouvrement des coûts de la CCSN;
- permettra aux titulaires de permis d’informer la CCSN de l’incidence des droits réglementaires sur leurs industries;
- donnera au secteur privé l’occasion d’en connaître davantage sur la structure de coût de la CCSN et sur les moyens d’améliorer l’exécution des programmes;
- permettra d’adresser des commentaires à la CCSN concernant ses initiatives de rationalisation des coûts et des dépenses et d’autres aspects du programme.

#### Consultations préalables

La CCSN a mené de longues consultations préalables avec les titulaires de permis et les parties intéressées; les consultations ont été suivies par un test d’impact sur les entreprises (TIE) avec auto-évaluation. Ces consultations portaient sur le barème des droits proposé et la gestion continue du programme de recouvrement des coûts.

En mars 2002, la CCSN a signalé par lettre à tous les titulaires de permis et aux parties intéressées le processus de consultation préalable sur le nouveau projet de *Règlement sur les droits pour le recouvrement des coûts*. Tous les titulaires de permis qui paient des droits ont reçu un aperçu des droits proposés pour 2003-2004. L’information a également été affichée sur le site Web de la CCSN, y compris le document de consultation qui expliquait le nouveau barème des droits et le programme de recouvrement des coûts. Les parties intéressées et les titulaires de permis pouvaient demander un complément d’information par courriel ou en composant un numéro de téléphone sans frais.

On a incité les titulaires de permis à présenter leurs commentaires et suggestions en assistant aux rencontres organisées par la CCSN, en remplissant le formulaire de commentaires résumés, ou en soumettant des commentaires par écrit ou de vive voix. Dix rencontres d’une demi-journée ont eu lieu entre le 25 avril 2002 et le 15 mai 2002, à Toronto, Ottawa, Saskatoon, Edmonton, Vancouver, Halifax et Montréal. Les rencontres se sont déroulées dans les deux langues officielles. Le Groupe consultatif sur le recouvrement des coûts a joué un rôle déterminant dans l’organisation des renseignements; il continuera de favoriser une consultation continue et fructueuse auprès de l’ensemble des titulaires de permis qui paient des droits.

In total, 142 organizations provided comments; of these, 75 participated in the meetings and an additional 67 provided written or verbal comments. The CNSC received comments from all licensee groups with almost a 100 percent response rate from major fee-paying licensees; as indicated below, this group, although comprised of a small number of organizations, contributes the bulk of CNSC revenue. Conversely, the largest group of licence holders — Nuclear Substances and Prescribed Equipment — contributes a relatively small amount to CNSC recoverable costs.

The following table shows the percentage of licensees in each category responding as part of the pre-consultation process by licence type and by contribution to the total projected recoverable costs of \$49 million.

Type of Licence	Participation by Licence Type (%)	Contribution to Total Projected Revenue (%)
CLASS 1 Nuclear Facilities		
Power Reactors & Heavy Water Plants	100	61.3
Non-Power Reactors	100	< 1
Nuclear Research and Test Establishments	100	6.9
Particle Accelerators	100	1.0
Uranium Processing Facilities	83.3	2.5
Nuclear Substance Processing Facilities	100	1.0
Radioactive Waste Facilities	100	1.9
Fusion Facilities	100	1.0
CLASS 2 Nuclear Facilities	57.1	< 1
Uranium Mines & Mills	94.1	7.2
Waste Nuclear Substances	100	< 1
Dosimetry Services	100	< 1
Nuclear Substances and Prescribed Equipment	9.5	2.1
<b>Total</b>	<b>12.5</b>	<b>86.4</b>

The pre-consultation process was very well received with a number of licensees commending the CNSC for its efforts to seek stakeholder feedback. The CNSC Audit and Evaluation Group examined the pre-consultation process and found that it was well planned and executed, that it met federal policy expectations and that it was appreciated by external stakeholders.

Overall, those licensees who provided comments indicated support for the general direction of the CNSC's cost recovery proposal and represented 86 percent of the CNSC's total projected revenue. The need for change was recognized and accepted and comments offered were constructive and forward looking. However, licensees had many questions and specific issues with some key areas of the proposal.

The CNSC carefully assessed all feedback and, whenever possible, revised the cost recovery program. Options were weighed against the CNSC's mandate and varied stakeholder

Au total, 142 organisations ont formulé des commentaires; 75 ont participé aux rencontres, et 67 ont préféré formuler des commentaires par écrit ou de vive voix. La CCSN a reçu des commentaires de la part de tous les groupes de titulaires de permis; le taux de réponse des principaux titulaires de permis qui paient des droits s'approchait de 100 p. 100; même s'il n'est constitué que d'un petit nombre d'organisations, ce groupe rend compte néanmoins de la majeure partie des recettes de la CCSN. À l'inverse, le groupe le plus considérable de titulaires de permis — pour les substances nucléaires et l'équipement réglementé — ne représente qu'une mince part des coûts recouvrables de la CCSN.

Le tableau suivant indique le pourcentage des titulaires de permis de chaque catégorie dans le cadre du processus de consultation préalable, par type de permis et par contribution à la totalité des coûts recouvrables prévus de 49 millions de dollars.

Type de permis	Participation par type de permis (%)	Contribution à la totalité des recettes prévues (%)
Installations nucléaires de catégorie I		
centrales nucléaires et usines d'eau lourde	100	61,3
réacteurs non producteurs de puissance	100	< 1
établissements de recherche et d'essais nucléaires	100	6,9
accélérateurs de particules	100	1
installations de traitement de l'uranium	83,3	2,5
installations de traitement des substances nucléaires	100	1
installations de gestion des déchets radioactifs	100	1,9
installations de fusion	100	1
Installations nucléaires de CATÉGORIE II	57,1	< 1
Mines et usines de concentration d'uranium	94,1	7,2
Déchets de substances nucléaires	100	< 1
Services de dosimétrie	100	< 1
Substances nucléaires et équipement réglementé	9,5	2,1
<b>Total</b>	<b>12,5</b>	<b>86,4</b>

Le processus de consultation préalable a été bien accueilli par un certain nombre de titulaires de permis, qui ont loué la démarche adoptée par la CCSN pour obtenir les commentaires et les suggestions des parties intéressées. Le Groupe de la vérification et de l'évaluation de la CCSN a examiné ce processus. Il a conclu que le processus avait été bien planifié et exécuté, qu'il respectait les dispositions de la politique fédérale et qu'il avait été apprécié par les parties intéressées externes.

Dans l'ensemble, les titulaires de permis qui ont formulé des commentaires ont indiqué qu'ils appuyaient l'orientation générale proposée par la CCSN pour le recouvrement des coûts. Ces titulaires de permis rendent compte de 86 p. 100 de la totalité des recettes prévues de la CCSN. Le besoin d'un changement a été reconnu et accepté, et les commentaires offerts ont été constructifs et axés sur l'avenir. Toutefois, les titulaires de permis s'interrogeaient sur des points particuliers de la proposition.

La CCSN a soigneusement évalué tous les commentaires reçus et, dans la mesure du possible, a révisé son programme de recouvrement des coûts. Les options ont été évaluées par rapport au



requirements. One example of how CNSC is proposing to respond to concerns from licensees on potential negative impact on business is the introduction of a phase-in of the new fees regulations. These issues are discussed below.

*1. Of the licensees who provided comments, the vast majority are facing fee increases. Almost all indicated that the size of the proposed increase appears to be unreasonable. Of prime concern was the proposed hourly rate.*

The hourly rate is a corporate hourly rate, determined annually, based on the full cost of its regulatory activities divided by the total number of hours spent by technical staff performing licensing and compliance work. This rate includes costs such as salaries, benefits, travel, training, rent, administration, etc.

CNSC current fees are based on the actual costs for the 1992-93 fiscal year. Proposed changes to CNSC fees reflect a cost recovery adjustment over a ten-year period. Since 1992-93, the CNSC's annual operating expenditures increased at a compound rate of 4.9 percent per year and are estimated to increase by an average of 3.7 percent per year between 2000-01 and 2003-04. Personnel, counted as Full Time Equivalents (FTEs), increased at a lesser rate — an average of 3.3 percent per year from 1992-93 to 2000-01 and are estimated to increase by an average of 0.6 percent from 2000-01 to 2003-04. Cost recovery revenues were equivalent to 69 percent of operating expenditures in 1997-98, the first full year of the current *Cost Recovery Fees Regulations*, and then fell in each subsequent year, reaching 59 percent in 2000-01.

All of these increases are reflected in the proposed \$200 hourly rate for the 2003-04 fiscal year.

Funding and resource requirements have increased since the development of the current fees regulations. This growth has been largely due to inflationary increases since 1992-93, but it is also due to the requirements for additional regulatory effort. The level of regulatory effort has increased as a result of:

- the introduction of the new NSC Act, which has expanded the CNSC's regulatory mandate, notably for environmental protection. It has increased regulatory effort in such areas as the environment, decommissioning, financial guarantees, worker protection and quality assurance;
- the events of September 11, 2001 and the increased public awareness of the dangers related to the nuclear industry. This has prompted increases in required levels of domestic licence assessment, international safeguards and compliance efforts;
- the introduction, in 2000, of licensing requirements for dosimetry services that provide independent measurement and verification of the doses received by industry workers;
- the proclamation, in 1995, of the *Canadian Environmental Assessment Act*, which imposed new and significant regulatory requirements to ensure protection of the environment;
- the transfer of regulatory responsibilities for pressure retaining components in nuclear facilities, as a result of a Supreme Court Ruling in 1993, from provincial to federal jurisdiction; and,

mandat de la CCSN et aux besoins des diverses parties intéressées. Par exemple, les titulaires de permis s'inquiétaient de l'impact négatif éventuel du programme sur leurs entreprises; la CCSN a proposé d'appliquer progressivement les nouveaux droits. Ces questions sont discutées ci-dessous.

*1. Au nombre des titulaires de permis qui ont formulé des commentaires, la grande majorité verront leurs droits augmenter. Presque tous ont indiqué que la hausse proposée leur semblait peu raisonnable, en particulier le taux horaire proposé.*

Le taux horaire est un taux horaire général; on le fixe une fois par année en divisant le coût entier engagé au titre des activités de réglementation de la CCSN par le nombre total d'heures que le personnel technique consacre aux demandes de permis et aux activités de conformité. Ce taux horaire comprend les coûts liés aux salaires, aux avantages sociaux, aux déplacements, à la formation, aux locaux, à l'administration, etc.

Les droits actuels de la CCSN ont été établis à partir des coûts réels de l'exercice 1992-1993. Les changements proposés correspondent à un ajustement établi en fonction du recouvrement des coûts des dix dernières années. Depuis 1992-1993, les dépenses annuelles de fonctionnement de la CCSN ont augmenté à un taux composé de 4,9 p. 100 par année, et on estime qu'elles augmenteront en moyenne de 3,7 p. 100 par année de 2000-2001 à 2003-2004. Le personnel, c'est-à-dire les équivalents temps plein (ETP), a augmenté seulement de 3,3 p. 100 par année en moyenne de 1992-1993 à 2000-2001, et on envisage une augmentation moyenne de 0,6 p. 100 de 2000-2001 à 2003-2004. Les recettes provenant du recouvrement des coûts comptaient pour 69 p. 100 des dépenses de fonctionnement de la CCSN en 1997-1998, premier exercice complet durant lequel le *Règlement sur les droits pour le recouvrement des coûts* actuel a été en vigueur; depuis, ces recettes ont chuté chaque année, et ne représentent que 59 p. 100 des dépenses de fonctionnement en 2000-2001.

Toutes ces augmentations expliquent le taux horaire proposé de 200 \$ pour l'exercice 2003-2004.

Les besoins en financement et en ressources ont augmenté depuis l'élaboration du règlement actuel, en grande partie à cause de l'inflation, mais également en raison de l'intensification des activités de réglementation depuis 1992-1993, attribuable aux facteurs suivants :

- l'entrée en vigueur de la nouvelle LSRN, qui a élargi le mandat de réglementation de la CCSN, notamment en ce qui a trait à la protection de l'environnement. La CCSN a accru son effort de réglementation dans des domaines comme l'environnement, le déclassement, les garanties financières, la protection des travailleurs et l'assurance de la qualité;
- les événements du 11 septembre 2001 et une plus grande sensibilisation de la population aux risques inhérents aux activités du secteur nucléaire. Cela a entraîné l'intensification des activités liées à l'évaluation des permis, aux garanties internationales et à la vérification de la conformité;
- l'introduction, en 2000, de l'obligation de détenir un permis pour les services de dosimétrie, qui offrent des services indépendants de mesure et de vérification des doses de rayonnement reçues par les travailleurs de l'industrie;
- la promulgation, en 1995, de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, qui est assortie de nouvelles exigences réglementaires essentielles pour assurer la protection de l'environnement;
- le transfert, des provinces au gouvernement fédéral, à la suite d'une décision de la Cour suprême datée de 1993, des

— the expanded use of nuclear technology, such as in the medical field.

*2. Most of the comments with regard to the costing framework focused on the CNSC's intention to recover costs for activities that are perceived by the licensees to be of benefit to the public (i.e. regulatory guides and standards).*

The CNSC has reviewed the activities involved in the design, delivery and support of its regulatory mandate against the provisions of the NSC Act and guidelines in the federal government's Cost Recovery and Charging Policy to determine which activities are cost-recoverable and which are non-recoverable.

Fees will be set fairly and equitably to recover the costs of activities that confer direct benefits of users, across all classes or users. Recoverable fees are for those CNSC activities incurred primarily as a result of the CNSC's regulatory responsibilities. Regulatory guides and standards assist licensees to conform to the requirements under the NSC Act, and, accordingly, are cost-recovered. Costs of activities carried out in support of other commitments or responsibilities of the federal government are borne by the Government.

*3. Licensees commented on the need for cost containment mechanisms within the CNSC. Licensees also felt that the CNSC should implement service standards and performance measures in conjunction with the cost recovery program.*

The CNSC is committed to ensure that the CNSC regulatory regime is effective and efficient. Regulatory effectiveness equates with safety, and safety is always the first priority of the CNSC. Regulatory efficiency provides value-for-money for both the public and licensees through increased confidence that resources are directed to where they are most needed to fulfill CNSC's mandate.

Several initiatives that draw upon principles of Modern Comp-trollership are underway to address effectiveness and efficiency. Fundamental to this process was a restructuring of the organization to enable a clearer definition of authorities and accountabilities. A risk-informed process is now being used to prioritize regulatory activities and determine resource requirements. In conjunction with this, management systems have been put in place to allow managers to accurately track resource use. The CNSC is also developing risk-informed decision-making processes for CNSC staff that embrace the notion of expert judgment. As a pilot project, a preliminary set of regulatory performance indicators, developed with the Nuclear Energy Agency, will be used this year.

The CNSC is also moving to a standardized compliance program that will communicate clearly to licensees the requirements for compliance. This will assist licensees to meet priority requirements as well as promote consistency in enforcement by CNSC staff.

fonctions de réglementation des composantes sous pression des installations nucléaires;

— l'utilisation plus répandue de la technologie nucléaire, par exemple dans le domaine médical.

*2. La plupart des commentaires relatifs à la structure de coût portaient sur l'intention de la CCSN de recouvrer les coûts pour des activités qui, de l'avis des titulaires de permis, bénéficient à la population (les guides et les normes d'application de la réglementation, par exemple).*

La CCSN a examiné les activités que supposent l'élaboration, l'exécution et l'appui de son mandat de réglementation en regard des dispositions de la LSRN et des lignes directrices de la Politique sur le recouvrement des coûts et la tarification afin de déterminer les activités dont les coûts sont recouvrables et celles dont les coûts ne sont pas recouvrables.

Les droits seront fixés de façon juste et équitable, et ils serviront à recouvrer les coûts des activités de réglementation qui correspondent à des avantages directs pour les exploitants, peu importe la catégorie dont ils font partie. Les droits exigibles s'appliquent principalement aux activités de la CCSN qui découlent de ses responsabilités réglementaires. Comme les guides et les normes d'application de la réglementation aident les titulaires de permis à se conformer aux exigences de la LSRN, de tels documents sont donc visés par le recouvrement des coûts. En revanche, le coût des activités exécutées pour appuyer d'autres engagements ou responsabilités du gouvernement fédéral est assumé par celui-ci.

*3. Les titulaires de permis ont parlé de la nécessité de mettre en place des mécanismes pour limiter les coûts au sein de la CCSN. En outre, selon eux, la CCSN devrait appliquer des normes de service et des mesures de rendement qui iraient de pair avec le programme de recouvrement des coûts.*

La CCSN est résolue à ce que son régime de réglementation soit efficace et efficient. En matière de réglementation, l'efficacité est synonyme de sûreté, et la sûreté demeure la priorité absolue de la CCSN. Des activités de réglementation efficaces assurent une optimisation des ressources pour le public et les titulaires de permis. Il faut donc veiller à ce que les ressources soient affectées là où elles contribuent le plus à la réalisation du mandat de la CCSN.

Plusieurs initiatives qui s'inspirent des principes liés à la fonction de contrôleur moderne sont en cours pour stimuler l'efficacité et l'efficience. Avant toutes choses, on a procédé à la restructuration de l'organisation, étape fondamentale pour mieux définir les attributions et les responsabilités. On a entamé un processus visant à prioriser les activités de réglementation et à établir les besoins en ressources, en tenant compte des risques. De même, on a mis en place des systèmes de gestion qui permettent aux gestionnaires de suivre étroitement l'utilisation des ressources. La CCSN élabore également, à l'intention de son personnel, des processus décisionnels fondés sur le risque qui tiennent compte de la notion de jugement expert. Au cours du présent exercice, on utilisera, dans le cadre d'un projet pilote, un ensemble préliminaire d'indicateurs de rendement, élaborés de concert avec l'Agence pour l'énergie nucléaire.

De plus, la CCSN est en voie d'adopter un programme normalisé de conformité qui permettra de préciser clairement aux titulaires de permis les exigences réglementaires qu'ils doivent respecter. Les titulaires de permis seront ainsi mieux en mesure de répondre aux exigences prioritaires, et le personnel de la CCSN pourra appliquer les exigences réglementaires de façon plus uniforme.

*4. Several organization representatives questioned their status as fee-paying licensees and asked to be reclassified as exempt.*

The CNSC has identified two institutions which are wholly-owned by universities and carry out advanced research in an academic setting, but which, by reason of the nature of their incorporation, do not meet the definition of educational institution as found in the current *Cost Recovery Fees Regulations*. The CNSC is proposing to slightly expand the current definition of licensees exempt from paying fees to include non-commercial institutions that are wholly owned by the education institutions that are exempt from paying fees under the current definition. The two licensees would be exempt from fees by this change and have an estimated cost of regulation of approximately \$350,000.

The CNSC is also proposing to exempt “first responders” from paying fees. First responders are defined as those organizations that intervene in response to incidents in order to save lives (e.g. fire departments, explosive or hazardous material teams, police departments, emergency medical/ambulance organizations). First responders are not currently licensees, but in response to events of September 11th, 2001, the federal government will be training first responders to respond to chemical, biological, radiological and nuclear emergencies, as part of Canada’s emergency preparedness network. To facilitate training, these agencies will be required to possess low-power radioisotopes and licences which require licensing by the CNSC. The cost of regulation related to these to-be-exempt licensees is not expected to be significant.

*5. Given that the cost recovery proposal now directly links level-of-effort to fees, the level of regulatory activity necessary to fulfill CNSC’s mandate was questioned by licensees at all face-to-face meetings.*

Cost recovery practices and fees will not compromise the effectiveness of the CNSC to protect the health, safety, security and the environment, nor Canada’s commitments on peaceful use of nuclear energy. That being said, the CNSC is committed to regulatory efficiency and has made, and continues to make, numerous efforts to reduce administrative and other costs and to redirect resources to strategic priorities and core regulatory activities. Changes have been made to the CNSC’s management processes and reporting systems so that actual activities (which are predominantly time-based) and expenditures can be compared to budgeted activities on a regular basis. This will also allow the CNSC to ensure that resource allocation is in line with regulatory priorities.

*6. Many licensees expressed agreement with the concept of a formula to calculate fee amounts based on regulatory effort, noting that the underlying principles are fair. There was virtually no support for maintaining the existing flat-fee structure. The majority of licensees also supported the risk-and-performance-based approach to fee calculation. There were, however, many comments on the weightings assigned to the variable components of the formulas. Numerous suggestions were offered regarding*

*4. Plusieurs organisations ont remis en question leur statut de titulaire payant et demandé à être exemptées du paiement des droits.*

La CCSN a établi qu’il existe deux établissements, lesquels sont la propriété exclusive d’universités, qui effectuent de la recherche avancée dans un milieu universitaire; toutefois, comme ils ne répondent pas à la définition d’établissement d’enseignement aux termes de l’actuel *Règlement sur les droits pour le recouvrement des coûts* parce qu’ils sont constitués en personne morale, ils doivent verser des droits. La CCSN propose d’élargir légèrement la définition actuelle de titulaires exemptés des droits exigibles dans le but d’inclure les établissements non commerciaux appartenant entièrement à des établissements d’enseignement exemptés des droits exigibles aux termes de la définition actuellement en vigueur. Ce changement aurait pour effet d’exempter du paiement des droits les deux titulaires de permis visés. On estime à environ 350 000 \$ le montant total des droits touchés par cette modification.

La CCSN propose également d’exempter les « premiers intervenants » du paiement des droits. Il s’agit d’organismes qui interviennent pour sauver des vies (p. ex. services d’incendie, équipes d’intervention pour les incidents liés aux matières explosives ou dangereuses, services de police, secours médicaux d’urgence, services d’ambulance). À l’heure actuelle, les premiers intervenants ne sont pas titulaires de permis. Cependant, en réaction aux événements du 11 septembre 2001, le gouvernement fédéral offrira une formation à tous les premiers intervenants afin qu’ils soient en mesure d’intervenir en cas d’incident chimique, biologique, radiologique ou nucléaire, pour les intégrer au réseau de protection civile du Canada. Afin de faciliter la formation, ces organismes devront posséder des radio-isotopes à faible activité et, par conséquent, détenir des permis de la CCSN. Le coût des activités de réglementation liées aux titulaires de permis qui seraient ainsi exemptés des droits devrait être peu élevé.

*5. Dans la mesure où la proposition concernant le recouvrement des coûts établit désormais un lien direct entre l’effort de réglementation et les droits à payer, les titulaires de permis ont remis en doute, dans toutes les rencontres individuelles, le niveau des activités de réglementation nécessaires pour remplir le mandat de la CCSN.*

Les pratiques et les droits en matière de recouvrement des coûts ne compromettent pas l’efficacité de la CCSN lorsqu’il s’agit de protéger la santé, la sûreté, la sécurité et l’environnement, ou de respecter les engagements du Canada à l’égard de l’utilisation pacifique de l’énergie nucléaire. Cela dit, la CCSN veille à l’efficacité de la réglementation et elle a déployé à ce jour des efforts considérables (et elle continuera de la faire) pour réduire les frais d’administration et les autres coûts, et rediriger les ressources vers les priorités stratégiques et les activités de réglementation de base. Elle a modifié ses processus de gestion et de rapport afin d’être en mesure de comparer régulièrement les activités et les dépenses réelles (essentiellement structurées en fonction du temps) aux activités prévues. Grâce à ces changements, elle s’assurera que l’affectation des ressources correspond aux priorités en matière de réglementation.

*6. De nombreux titulaires de permis se sont exprimés en faveur d’une formule qui permettrait de calculer le montant des droits en fonction des activités de réglementation; ils ont soutenu que les principes qui sous-tendent l’idée sont justes. Presque personne ne s’est prononcé en faveur du maintien du barème actuel des droits fixes. La plupart des titulaires de permis appuyaient une approche de calcul des droits qui tient compte du risque et du rendement. On a toutefois recueilli de nombreux commentaires*

*modifications to the formulas to enhance flexibility on usage, type, number of locations and size of business operations.*

As a result of comments from consultation with licensees, the CNSC has reviewed the level of effort assigned to all classes of licences. The CNSC has changed the formula weightings to reflect such factors as a scaling for varying volumes of nuclear substances held and to include specific fees for new licences. The recalculation of fees following these changes has reduced the overall impact of fee increases for a majority of licensees.

*7. While licensees appear to favour a compliance-based approach to fee calculation, most were not in support of an across-the-board initial compliance rating. Some felt that licensees with a history of poor compliance should immediately pay more, while others felt that organizations with excellent compliance records (supported by internal safety programs and recognized certification such as ISO 9000) should be given a lower numerical compliance rating, thereby reducing their overall fee payment.*

Users of nuclear substances would have their licence fees determined, in part, by a compliance factor. As for the assignment of a lower initial compliance rating to good performers, the rating is already based on the minimum level of regulatory effort to meet requirements under the NSC Act. The compliance factor will be initially set at the minimum "1.0" for all licensees. The CNSC feels that, in fairness to all licensees, implementation of the new cost recovery program should recognize an across-the-board compliance rating of "1.0" for the first year, as opposed to retroactively charging licensees for past poor performance. This factor, in future years, will be used to adjust the fee for extra costs that may be incurred due to poor compliance.

*8. The CNSC received several comments of support for its intention to establish fees for any given year on the basis of planned level of regulatory activity. An increased flow of information between the CNSC and licensees over both planned activities and actual level of effort for those activities was seen to be one of the most positive aspects of the new cost recovery program. Licensees did request a phase-in to assist with the financial impact on business. There is also an issue of fairness during transition for licensees that currently pay bi-annual fees upon issuance or renewal of a licence.*

The CNSC is proposing a phase-in of licence fees to minimize the business impact of fee increases on industry. In determining a recommended approach for a phase-in, the following factors were considered: equity, public fairness, fairness to the licensees, administrative complexity and government revenue.

*concernant la pondération des composantes variables des formules. Les titulaires de permis ont proposé de nombreuses modifications visant à accorder une plus grande marge de manœuvre aux exploitants quant à l'utilisation, au type, au nombre d'emplacements et à l'ampleur des activités autorisées.*

Après avoir recueilli les commentaires des titulaires dans le cadre des consultations, la CCSN a examiné l'ampleur des activités de réglementation associées à toutes les catégories de permis. Elle a ensuite modifié la pondération des formules pour tenir compte de facteurs comme la mise à l'échelle des quantités de substances nucléaires, et elle a établi des droits déterminés pour les demandes initiales de permis. À la suite de ces changements, on a procédé à un nouveau calcul des droits, ce qui a réduit l'impact global de la hausse des droits pour la majorité des titulaires de permis.

*7. Bien que les titulaires de permis aient semblé être en faveur d'une approche axée sur la conformité pour le calcul des droits, la plupart se sont opposés à l'attribution d'une cote initiale générale au titre de la conformité. Certains croyaient que les titulaires de permis ayant un mauvais dossier de conformité devraient immédiatement verser des droits plus élevés, tandis que d'autres étaient d'avis que les titulaires de permis dont le dossier de conformité est excellent (appuyé par un programme de sûreté interne et une accréditation reconnue comme ISO 9000) devraient se voir attribuer une meilleure cote, ce qui réduirait le montant global des droits à payer.*

Les droits pour les permis d'utilisation de substances nucléaires seraient, en partie, fixés en fonction de la conformité. En ce qui a trait à l'attribution d'une meilleure cote de conformité aux exploitants dont le rendement est satisfaisant, il y a lieu de préciser que la cote se fonde déjà sur le niveau minimal des activités de réglementation requis pour veiller au respect des dispositions de la LSRN. Initialement, on fixera au minimum — c'est-à-dire à « 1 » — le coefficient de conformité de tous les titulaires de permis. La CCSN croit que, pour être équitable envers tous les titulaires de permis, il y a lieu d'accorder, dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau programme de recouvrement des coûts, une cote générale de « 1 » pour la première année, au lieu d'imposer des droits rétroactifs aux titulaires de permis dont le dossier de conformité laisse à désirer. Dans quelques années, le facteur de conformité entrera en ligne de compte et permettra d'ajuster les droits pour refléter les coûts supplémentaires qui seraient attribuables à un mauvais dossier de conformité.

*8. La CCSN a recueilli les commentaires de plusieurs titulaires de permis qui appuyaient son idée d'établir les droits d'une année donnée en fonction des activités de réglementation prévues. Un des aspects les plus positifs du nouveau programme de recouvrement des coûts, selon les titulaires de permis, est un meilleur échange de renseignements entre la CCSN et les titulaires de permis au sujet des activités prévues et du niveau réel des activités. Les titulaires de permis ont demandé une mise en œuvre graduelle des droits de façon à amortir l'impact financier sur leurs entreprises. On se questionnait également sur l'équité (durant la période de transition) envers les titulaires de permis qui paient actuellement des droits tous les deux ans au moment de la délivrance ou du renouvellement de leurs permis.*

La CCSN propose l'application graduelle des droits en vue de réduire au minimum l'impact de la hausse des droits sur l'industrie. Elle a tenu compte des facteurs suivants : équité, équité envers la population, équité envers les titulaires de permis, complexité sur le plan administratif et recettes pour le gouvernement.

The CNSC proposes a phase-in for all licensees whereby 85 percent of recoverable costs are recovered in the first year and 100 percent of recoverable costs are recovered in the second year. This will lessen the impact of fee increases and allow licensees some time to plan and adjust for the increase. Although the taxpayer will continue to bear some costs, this will be minimized by a short phase-in period. Revenues in the first year will still be above current levels, with an increase to full recovery in the second year.

The CNSC is also proposing transition rules for nuclear substance licences, which are written in favour of the licensees. They are currently issued two-year licences. The new fees will only apply upon renewal or extension of their licence.

*9. Several licensees commented on the apparent weakness of the dispute resolution process in the CNSC's proposal; a core issue appears to be the establishment of some avenue for contesting the level of regulatory activity upon which fees would be based. Licensees were also concerned about the lack of an independent body in this process.*

The CNSC has the legal mandate to determine the required level of regulatory oversight needed to ensure safety. While the CNSC proposes to be open to licensee concerns, it cannot entertain appeals on its discretion in this area. The CNSC proposes to amend the Terms of Reference for the Cost Recovery Advisory Group to provide a window of opportunity for discussing regulatory issues of broad concern to licensees. The CNSC will also formalize the current process within the CNSC for resolving disputes over regulatory activities. Licensees will have access to the senior managers (Director General and Vice-President) responsible for regulating their type of licence.

*10. Many licensees indicated a need for more information, particularly of the proposed fee amounts.*

Regulatory activity plans will be shared with licensees. These plans, along with fee estimates, will be provided to licensees prior to the start of the fiscal year to which the fees relate. The level of regulatory effort and cost will be open, in contrast to the little or no information currently provided. The CNSC is also committed to improve reporting on costs and revenues to Parliament through its Report on Plans and Priorities and the Departmental Performance Report.

#### Business Impact Test

The pre-consultation outlined above was followed by the Business Impact Test (BIT). The BIT was administered by a third party through a questionnaire posted on the CNSC's Web site. Only 90 licensees, out of a total of approximately 1 700 fee-paying licensees, replied. These 90 respondents break naturally into two groups. The first group, "Major Licence Holders" consists of nine respondents, out of a possible thirty-two, who hold licences for Power Reactors, Non-power Reactors, Nuclear Research and Test Establishments, High Power Particle Accelerators, Uranium Processing Facilities, Nuclear Substance Processing Facilities, Pool-Type Irradiators and Uranium Mines/Mills. The second group consists of 81 firms that use nuclear substances

La CCSN propose une mise en place progressive des droits, qui permettra de réduire l'impact de la hausse et donnera le temps à tous les titulaires de permis de planifier leurs activités et de s'adapter à la hausse; on recouvrera 85 p. 100 des coûts recouvrables durant la première année, et 100 p. 100 des coûts recouvrables durant la deuxième année. Le contribuable continuera d'assumer certains coûts, mais la courte durée de la période de transition atténuera les effets de cette situation. Les recettes de la première année dépasseront les recettes actuelles, et on assistera durant la deuxième année à une hausse des recettes qui permettra de recouvrer la totalité des coûts recouvrables.

En outre, la CCSN propose des règles de transition visant les permis de substances nucléaires. Ces règles ont été conçues pour les titulaires de permis. À l'heure actuelle, on délivre des permis valables pour deux ans. Les nouveaux droits ne s'appliqueront qu'au moment du renouvellement ou de la prolongation du permis.

*9. Plusieurs titulaires de permis ont souligné la faiblesse apparente du mécanisme de règlement des différends décrit dans la proposition de la CCSN; un des enjeux centraux semble être la mise en place d'un mécanisme qui permettrait de contester le niveau des activités de réglementation à partir desquelles on fixe les droits. Les titulaires de permis s'inquiétaient également de l'absence d'un organisme indépendant dans ce processus.*

La LSRN donne à la CCSN le pouvoir de déterminer le niveau des activités de réglementation nécessaire pour veiller à l'exploitation sûre de l'énergie nucléaire. Bien que la CCSN soit disposée à entendre les préoccupations des titulaires de permis, elle ne peut accueillir d'appels sur son pouvoir discrétionnaire dans ce domaine. La CCSN propose de modifier le mandat du Groupe consultatif sur le recouvrement des coûts afin de créer un espace de discussion relativement aux enjeux liés à la réglementation qui touchent l'ensemble des titulaires de permis. En outre, elle officialisera le mécanisme actuel de règlement des différends concernant les activités de réglementation. Les titulaires de permis pourront s'adresser aux cadres supérieurs (directeur général et vice-président) responsables de la réglementation visant leur catégorie de permis.

*10. De nombreux titulaires de permis ont souligné le manque d'information, particulièrement en ce qui a trait aux montants proposés des droits.*

Les plans des activités de réglementation seront communiqués aux titulaires de permis. Avant le début de tout exercice, la CCSN fera parvenir les plans ainsi que les estimations des droits. L'intensité des activités de réglementation et l'ampleur des coûts seront apparentes, ce qui fera contraste avec la situation actuelle. La CCSN s'engage également à améliorer les rapports sur les coûts et les recettes destinés au Parlement : le rapport sur les plans et les priorités ainsi que le rapport sur le rendement.

#### Test de l'impact sur les entreprises

La période préalable à la consultation a été suivie par un test de l'impact sur les entreprises (TIE), administré par un consultant à l'aide d'un questionnaire affiché sur le site Web de la CCSN. Seulement 90 titulaires de permis, sur un total d'environ 1 700 titulaires de permis qui paient des droits, l'ont rempli. Ces répondants se divisent en deux groupes. Le premier groupe, qui est celui des « grands titulaires de permis », comprend neuf répondants sur une possibilité de trente-deux entreprises qui sont titulaires de permis pour l'exploitation de centrales nucléaires, de réacteurs non producteurs de puissance, d'établissements de recherche et d'essais nucléaires, d'accélérateurs de particules à grande puissance, d'installations de traitement de l'uranium,

or equipment containing nuclear substances in their businesses, but who do not consider themselves to be part of the Canadian nuclear industry.

Only two (2) of the nine major licence holders who replied to the survey indicated that they would be strongly affected by the proposals. The first, the operator of a non-power reactor, suggested that the proposed fee increases might be enough to force a premature shutdown of their operation. The second, a manufacturer of products containing tritium, claimed that these proposals would significantly reduce their ability to compete in a "very competitive international marketplace". No significant trends were noted for the remaining seven respondents.

The other 81 respondents, users of nuclear substances, further subdivided into two groups. The first group, consisting of 49 holders of licences for fixed gauges, portable gauges and industrial radiography, expect a significant impact as a result of the proposed fee revisions. They indicated that there would be major decreases in revenues, negative effects on existing and potential markets, negative effects on customers and clients, and a negative impact on their ability to meet customer requirements. They were also concerned that, with a limited ability to pass on the fee increase to their clients and customers, there would be a significant and negative impact on their cash flow, profitability, ability to weather financial fluctuations, and long-term return on investment. They stated that it might result in their changing to an alternative (non-nuclear) technology or ceasing the activities requiring a licence altogether.

The remaining 32 users of nuclear substances were less concerned about the impact of the proposed fee increases. While some indicated that they might look for alternate ways of conducting their business, including contracting out work or reducing the number of employees, others felt that the level of fees was reasonable. Some of these respondents also felt that there were definite benefits from CNSC's program: a level playing field, public confidence and inability to operate without CNSC support. Others felt that the fees were too high already, and suggested that benefits from CNSC's program were minor, and that they would like to see their fees reduced.

The BIT was not intended to produce statistically valid outputs, but rather to focus on specific cases that fall outside the norm. The BIT response rate was quite low, only 5 percent of the fee-paying population took the opportunity to use the forum to communicate regulatory impact.

#### CNSC Response

In its revised proposed regulation, the CNSC has attempted, whenever possible, to address licensee concerns while remaining compliant with federal government policy. Attempts have also been made to mitigate the impact of fee increases through implementation and management (i.e. phase-in of the fee amounts and better provision of information). Licensees have been kept informed well in advance of implementation of the proposed changes; licensees have received a year's advance notice of proposed changes to the fees regulations.

d'installations de traitement de substances nucléaires, d'installations de type piscine ainsi que de mines et d'usines de concentration d'uranium. Le deuxième groupe comprend 81 entreprises qui utilisent des substances nucléaires ou de l'équipement renfermant des substances nucléaires dans le cadre de leurs activités, mais qui ne se considèrent pas comme faisant partie de l'industrie nucléaire comme telle.

Parmi les neuf répondants, seulement deux grands titulaires de permis ont indiqué qu'ils seraient grandement touchés par les changements proposés. Le premier, qui exploite un réacteur non producteur de puissance, laisse entendre que la hausse proposée des droits pourrait mener à la fermeture prématurée de son entreprise. Le second, un fabricant de produits contenant du tritium, soutient que les changements proposés réduiraient grandement sa capacité concurrentielle au sein d'un marché international extrêmement compétitif. On ne remarque aucune autre tendance digne de mention relativement aux sept autres répondants.

Le deuxième groupe de 81 répondants, composé d'utilisateurs de substances nucléaires, se scinde en deux sous-groupes. Le premier sous-groupe, composé de 49 titulaires de permis pour l'utilisation de jauges fixes, de jauges portatives et d'appareils de gammagraphie, s'attend à ce que les révisions proposées des droits aient une incidence majeure sur leurs activités. Ils prévoient une baisse marquée des revenus, des répercussions négatives sur les marchés existants et potentiels, sur les consommateurs et les clients, ainsi que sur leur capacité de répondre aux exigences des consommateurs. Ils s'attendent également à ce que leur capacité restreinte de passer la hausse des droits à leurs clients et aux consommateurs entraîne des répercussions très négatives sur leurs rentrées de fonds, leur rentabilité, leur aptitude à composer avec les fluctuations financières et le rendement à long terme du capital investi. Ces répercussions sont susceptibles d'amener les répondants à opter pour une autre forme de technologie (non nucléaire), voire à cesser toute activité visée par un permis.

Le deuxième sous-groupe, composé de 32 utilisateurs de substances nucléaires, s'inquiète moins des répercussions de la hausse proposée des droits. Certains précisent que cette hausse pourrait les pousser à chercher de nouvelles façons de gérer leur entreprise, notamment en optant pour la sous-traitance ou en réduisant le nombre d'employés; toutefois, d'autres croient que la révision des droits est raisonnable. En outre, plusieurs répondants soulignent les avantages, selon eux indiscutables, du programme de la CCSN : règles du jeu équitables, confiance de la population et interdiction d'exploiter sans l'autorisation de la CCSN. D'autres sont d'avis que les droits sont déjà trop élevés et laissent entendre qu'ils tirent peu d'avantages du programme de la CCSN; en fait, ils voudraient que les droits diminuent.

Le questionnaire n'est pas conçu pour produire des résultats statistiquement valables, mais plutôt pour analyser des cas précis qui s'écartent de la norme. Le taux de réponses a été assez faible : seulement 5 p. 100 des titulaires de permis qui paient des droits en ont profité pour faire connaître leur opinion sur l'impact de la réglementation.

#### Réaction de la CCSN

Grâce à son nouveau règlement proposé, la CCSN a tenté, autant que possible, de répondre aux préoccupations des titulaires de permis tout en se conformant à la politique du gouvernement fédéral. Elle a tenté de structurer la mise en œuvre et la gestion de façon à atténuer l'impact de la hausse des droits (en optant pour un mode d'application graduelle des nouveaux droits et en améliorant les moyens de diffusion de l'information). Elle a avisé bien à l'avance les titulaires de permis de la mise en œuvre des changements proposés, en leur faisant, entre autres, part du projet de modification du règlement un an à l'avance.

*Compliance and Enforcement*

Licensing action by the CNSC is contingent upon fee payment in good standing by applicants and licensees. Failure to pay prescribed fees as required constitutes an offence under the NSC Act and its regulations as well as grounds for refusing to take the requested licensing action.

Subsection 24(2) of the NSC Act allows the Commission to issue, renew, suspend in whole or in part, amend, revoke or replace a licence on receipt of an application accompanied by the prescribed information and the fee.

Provision 48(k) of the NSC Act states that any person who fails to comply with this Act or any regulation made pursuant to this Act commits an offence under the NSC Act and is subject to enforcement action.

*Contact*

Peter Elder, Director, Regulatory Management and Government Relations, Canadian Nuclear Safety Commission, P.O. Box 1046, Station B, 280 Slater Street, Ottawa, Ontario K1P 5S9.

*Respect et exécution*

La CCSN délivre des permis sous réserve du paiement en règle des droits réglementaires par les demandeurs et les titulaires de permis. Le défaut de paiement des droits réglementaires constitue une infraction à la LSRN et à ses règlements ainsi qu'un motif valable pour ne pas donner suite à la demande de permis.

Aux termes du paragraphe 24(2) de la LSRN, la Commission peut délivrer, renouveler, suspendre en tout ou en partie, modifier, révoquer ou remplacer un permis sur réception d'une demande accompagnée des renseignements et des droits réglementaires.

Conformément à l'alinéa 48k), quiconque contrevient à la LSRN ou à ses règlements commet une infraction et s'expose à des mesures d'application.

*Personne-ressource*

Peter Elder, Directeur, Gestion des affaires réglementaires et des relations gouvernementales, Commission canadienne de sûreté nucléaire, Case postale 1046, Succursale B, 280, rue Slater, Ottawa (Ontario) K1P 5S9.

**PROPOSED REGULATORY TEXT**

Notice is hereby given, pursuant to subsection 44(12) of the *Nuclear Safety and Control Act*<sup>a</sup>, that the Canadian Nuclear Safety Commission, pursuant to subsection 44(1)<sup>b</sup> of that Act and with the approval of the Governor in Council, proposes to make the annexed *Canadian Nuclear Safety Commission Cost Recovery Fees Regulations*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to the Canadian Nuclear Safety Commission, Cost Recovery Program, P.O. Box 1046, Station B, Ottawa, Ontario K1P 5S9.

Ottawa, January 30, 2003

EILEEN BOYD  
*Assistant Clerk of the Privy Council*

**CANADIAN NUCLEAR SAFETY COMMISSION COST RECOVERY FEES REGULATIONS**

## PART 1

## GENERAL

*Interpretation*

1. The following definitions apply in these Regulations.  
“Act” means the *Nuclear Safety and Control Act*. (*Loi*)  
“actual full cost” means the full cost verified by audited financial statements. (*coût entier réel*)

<sup>a</sup> S.C. 1997, c. 9

<sup>b</sup> S.C. 2001, c. 34, s. 61

**PROJET DE RÉGLEMENTATION**

Avis est donné, conformément au paragraphe 44(12) de la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires*<sup>a</sup>, que la Commission canadienne de sûreté nucléaire se propose de prendre, avec l'agrément de la gouverneure en conseil et en vertu du paragraphe 44(1)<sup>b</sup> de cette loi, le *Règlement sur les droits pour le recouvrement des coûts de la Commission canadienne de sûreté nucléaire*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à la Commission canadienne de sûreté nucléaire, Programme de recouvrement des coûts, case postale 1046, succursale B, Ottawa (Ontario) K1P 5S9.

Ottawa, le 30 janvier 2003

*La greffière adjointe du Conseil privé,*  
EILEEN BOYD

**RÈGLEMENT SUR LES DROITS POUR LE RECOUVREMENT DES COÛTS DE LA COMMISSION CANADIENNE DE SÛRETÉ NUCLÉAIRE**

## PARTIE 1

## GÉNÉRALITÉS

*Définitions*

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.  
« activités de réglementation directes » Activités requises pour que la Commission s'acquitte de ses responsabilités

<sup>a</sup> L.C. 1997, ch. 9

<sup>b</sup> L.C. 2001, ch. 34, art. 61

“Class I nuclear facility” means a Class I nuclear facility as defined in the *Class I Nuclear Facilities Regulations*. (*installation nucléaire de catégorie I*)

“Class II nuclear facility” means a Class II nuclear facility as defined in the *Class II Nuclear Facilities and Prescribed Equipment Regulations*. (*installation nucléaire de catégorie II*)

“direct regulatory activities” means those activities, such as assessing applications, issuing licences and certificates, granting approvals and authorizations, verifying and enforcing compliance and providing information, products and services, that are required in order for the Commission to fulfil its regulatory responsibilities. (*activités de réglementation directes*)

“dosimetry services” means dosimetry services within the meaning of the *Radiation Protection Regulations*. (*services de dosimétrie*)

“fee period” means the 12-month period beginning on the date of issuance of a licence and, after that date, beginning on each anniversary date of the licence. (*période d’application des droits*)

“fiscal year” means the period beginning on April 1 in one calendar year and ending on March 31 in the next calendar year. (*exercice*)

“former Regulations” means the *AECB Cost Recovery Fees Regulations, 1996*. (*ancien règlement*)

“full cost” means the sum of the costs of the Commission’s direct regulatory activities and indirect regulatory activities, including salaries and benefits, rental of office accommodation, supplies and equipment, professional services, communications, travel and training. (*coût entier*)

“indirect regulatory activities” means those activities that are in support of direct regulatory activities, such as management, training, administration, human resources, finance, information technology services and the preparation of documents, including policies, standards, guides, procedures and notices. (*activités de réglementation indirectes*)

“mine” or “mill” means a mine or mill as defined in the *Uranium Mines and Mills Regulations*. (*mine ou usine de concentration*)

“waste nuclear substance activities” means activities in relation to waste nuclear substances that are not located at a Class I or a Class II nuclear facility or at a mine or mill. (*activités liées aux déchets de substances nucléaires*)

réglementaires, lesquelles activités comprennent l’évaluation de toute demande, la délivrance de permis, d’homologations, d’attestations et d’accréditations, l’octroi d’approbations et d’autorisations, la vérification de la conformité et les mesures d’application de conformité, ainsi que la fourniture de renseignements, de produits et de services. (*direct regulatory activities*)

« activités de réglementation indirectes » Activités — exercées à l’appui des activités de réglementation directes de la Commission — telles la gestion, la formation, l’administration, les ressources humaines, les finances, les services de technologie de l’information et l’élaboration de documents, y compris les politiques, normes, guides, procédures et avis. (*indirect regulatory activities*)

« activités liées aux déchets de substances nucléaires » Activités exercées à l’égard des déchets de substances nucléaires qui ne se trouvent pas aux installations nucléaires de catégorie I ou de catégorie II, ni aux mines ou aux usines de concentration. (*waste nuclear substance activities*)

« ancien règlement » Le *Règlement de 1996 sur les droits pour le recouvrement des coûts de la CCEA*. (*former Regulations*)

« coût entier » La somme des coûts des activités de réglementation directes et indirectes de la Commission, y compris les salaires et avantages sociaux, la location de bureaux, les fournitures et le matériel, les services professionnels, les communications, les voyages et la formation. (*full cost*)

« coût entier réel » Coût entier confirmé par les états financiers vérifiés. (*actual full cost*)

« exercice » Période débutant le 1<sup>er</sup> avril d’une année civile donnée et se terminant le 31 mars de l’année civile suivante. (*fiscal year*)

« installation nucléaire de catégorie I » S’entend au sens du *Règlement sur les installations nucléaires de catégorie I*. (*Class I nuclear facility*)

« installation nucléaire de catégorie II » S’entend au sens du *Règlement sur les installations nucléaires et l’équipement réglementé de catégorie II*. (*Class II nuclear facility*)

« Loi » La *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires*. (*Act*)

« mine » ou « usine de concentration » S’entend au sens du *Règlement sur les mines et les usines de concentration d’uranium*. (*mine or mill*)

« période d’application des droits » Période de douze mois débutant à la date de délivrance du permis et, par la suite, à chaque date anniversaire du permis. (*fee period*)

« services de dosimétrie » S’entend au sens du *Règlement sur la radioprotection*. (*dosimetry services*)

#### Application

2. These Regulations do not apply to

- (a) a secondary school or a specified educational institution as defined in subsection 2(1) of the *Canada Student Loans Act*;
- (b) a not-for-profit organization that carries out research and is wholly owned by an institution referred to in paragraph (a);
- (c) a not-for-profit institution that receives funds from the federal government, a provincial government or the government of a city, town or regional municipality and that provides medical services prescribed by a medical practitioner for the purpose of maintaining health, preventing disease or diagnosing or treating injury, illness or disability in patients;
- (d) a not-for-profit organization that responds to accidents and incidents, such as a fire department, a police department, an emergency response service, an emergency medical service or an ambulance service; or

#### Champ d’application

2. Le présent règlement ne s’applique pas :

- a) aux écoles secondaires ou aux établissements d’enseignement agréés au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi fédérale sur les prêts aux étudiants*;
- b) aux organismes sans but lucratif qui font de la recherche et qui sont la propriété exclusive d’établissements visés à l’alinéa a);
- c) aux établissements sans but lucratif qui reçoivent des fonds du gouvernement fédéral, d’un gouvernement provincial ou de l’administration d’une ville, d’une municipalité ou d’une municipalité régionale et qui fournissent des services médicaux prescrits par des médecins dans le but de maintenir la santé, de prévenir la maladie, de diagnostiquer ou de traiter des blessures, maladies ou incapacités chez des patients;



(e) a department as defined in section 2 of the *Financial Administration Act*.

d) aux organismes sans but lucratif qui interviennent en cas d'incidents ou d'accidents, tels un service d'incendie, un service de police, un service d'intervention d'urgence, un service médical d'urgence ou un service d'ambulance;

e) aux ministères, au sens de l'article 2 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

## PART 2

### FEEES BASED ON REGULATORY ACTIVITY PLANS

#### *Application*

3. This Part applies to applicants and licensees in respect of

- (a) Class I nuclear facilities;
- (b) mines and mills; and
- (c) waste nuclear substance activities.

#### *Estimated Annual Fee*

4. (1) Before the beginning of each fiscal year, the Commission shall determine the estimated annual fee payable by an applicant or a licensee for that fiscal year based on the estimated full cost of the regulatory activity plan prepared by the Commission for the applicant's or licensee's facility or activity.

(2) Before the beginning of each fiscal year, the Commission shall notify each applicant or licensee, in writing, of the regulatory activity plan and the estimated annual fee payable.

#### *Quarterly Invoicing*

5. (1) On a quarterly basis, the Commission shall send each applicant or licensee an invoice for an amount equal to 25% of the estimated annual fee payable.

(2) Within 30 days after the date of the invoice, the applicant or licensee shall pay to the Commission the amount invoiced.

#### *Annual Fee Adjustment*

6. (1) Each year, following the end of the fiscal year, the Commission shall, for each facility or activity,

- (a) determine the full cost, based on the actual full cost;
- (b) calculate the fee adjustment by subtracting the estimated annual fee as determined under section 4 from the actual full cost; and
- (c) notify the applicant or licensee in writing of the amount of the actual full cost and the amount of the fee adjustment.

(2) The Commission shall

- (a) if the fee adjustment determined under paragraph (1)(b) is less than the estimated annual fee, refund the difference to the applicant or licensee or apply it against any amount payable by the applicant or licensee to the Commission; or
- (b) if the fee adjustment determined under paragraph (1)(b) is greater than the estimated annual fee, invoice the applicant or licensee for an amount equal to the difference, and the applicant or licensee shall pay to the Commission that amount within 30 days after the date of the invoice.

#### *Initial Application*

7. (1) In the case of an initial application for a facility or activity for which an estimated annual fee has not been determined,

## PARTIE 2

### DROITS FONDÉS SUR LES PLANS DES ACTIVITÉS DE RÉGLEMENTATION

#### *Champ d'application*

3. La présente partie s'applique aux demandeurs et aux titulaires de permis relativement :

- a) aux installations nucléaires de catégorie I;
- b) aux mines ou aux usines de concentration;
- c) aux activités liées aux déchets de substances nucléaires.

#### *Droits annuels estimatifs*

4. (1) Avant le début de chaque exercice, la Commission détermine les droits annuels estimatifs à payer par le demandeur ou le titulaire de permis pour l'exercice, en se fondant sur le coût entier estimatif du plan des activités de réglementation qu'elle établit relativement à l'installation ou à l'activité du demandeur ou du titulaire de permis.

(2) Avant le début de chaque exercice, la Commission avise chaque demandeur ou titulaire de permis, par écrit, du plan des activités de réglementation et des droits annuels estimatifs à payer.

#### *Facturation trimestrielle*

5. (1) La Commission envoie trimestriellement à chaque demandeur ou titulaire de permis une facture mentionnant une somme égale à 25 % des droits annuels estimatifs à payer.

(2) Dans les trente jours suivant la date de facturation, le demandeur ou le titulaire de permis paie à la Commission la somme qui est mentionnée sur la facture.

#### *Rajustement annuel des droits*

6. (1) Chaque année, après la clôture de l'exercice, la Commission, à l'égard de chaque installation ou activité :

- a) calcule le coût entier en se fondant sur le coût entier réel;
- b) calcule le rajustement des droits en soustrayant du coût entier réel les droits annuels estimatifs déterminés conformément à l'article 4;
- c) avise par écrit le demandeur ou le titulaire de permis du montant du coût entier réel et du montant des droits rajustés.

(2) Dans le cas où le montant des droits rajustés, calculé aux termes de l'alinéa (1)b) :

- a) est inférieur au montant des droits annuels estimatifs, la Commission rembourse la différence au demandeur ou au titulaire de permis ou l'applique à toute somme que le demandeur ou le titulaire de permis doit payer à la Commission;
- b) est supérieur au montant des droits annuels estimatifs, la Commission envoie au demandeur ou au titulaire de permis une facture mentionnant une somme égale à la différence, et celui-ci paie cette somme à la Commission dans les trente jours suivant la date de la facturation.

#### *Demande initiale*

7. (1) Dans le cas d'une demande initiale à l'égard d'une installation ou d'une activité pour laquelle aucun droit annuel

the applicant shall pay to the Commission, with the application, a deposit of

- (a) \$25,000, if the application is in respect of a facility; or
- (b) \$5,000, if the application is in respect of a waste nuclear substance activity.

(2) On receipt of the application and deposit, the Commission shall determine the estimated annual fee payable for the current fiscal year in accordance with section 4.

(3) On a quarterly basis over the remaining quarters of the fiscal year after receipt of the application, the Commission shall invoice the applicant for the amount of the estimated annual fee payable, which is calculated on the basis of the number of quarters remaining in the fiscal year and is reduced by the amount of the deposit.

(4) Within 30 days after the date of the invoice, the applicant shall pay to the Commission the amount invoiced.

(5) After the end of the fiscal year, the estimated annual fee shall be adjusted in accordance with section 6.

#### *Transitional Provision*

8. If an applicant or licensee paid a fee or deposit under the former Regulations, the Commission

- (a) in the case of an annual fee or a fee paid every two years, shall apply an amount equal to the fee paid for the number of days remaining in the fee period against the fees payable under this Part; and
- (b) in the case of a deposit towards an hourly rate fee, shall apply any remaining balance of the deposit against any amount payable by the applicant or licensee to the Commission.

### PART 3

#### FEES BASED ON FORMULAS

##### *Application*

9. This Part applies to applicants and licensees in respect of

- (a) Class II nuclear facilities;
- (b) dosimetry services; and
- (c) nuclear substances and radiation devices, except with respect to applications and licences for waste nuclear substance activities.

##### *Fee Formulas*

10. (1) Fees under this Part shall be calculated in accordance with the fee formulas set out in Part 2 of Schedule 1.

- (2) The fee formulas comprise
  - (a) base hours as described in section 11;
  - (b) variable hours as described in section 12;
  - (c) a compliance coefficient as described in section 13; and
  - (d) an hourly rate as described in section 14.

##### *Base Hours*

11. For each type of application or licence, the base hours are determined using

- (a) hours spent by the Commission for the assessment of applications; and
- (b) hours spent by the Commission in respect of verifying the licensee's compliance with regulatory requirements.

estimatif n'a été déterminé, le demandeur paie à la Commission le dépôt ci-après sur présentation de sa demande :

- a) 25 000 \$, si la demande porte sur une installation;
- b) 5 000 \$, si la demande porte sur une activité liée aux déchets de substances nucléaires.

(2) Sur réception de la demande et du dépôt, la Commission détermine, conformément à l'article 4, les droits annuels estimatifs à payer pour l'exercice en cours.

(3) Après réception de la demande et pendant le reste de l'exercice, la Commission envoie trimestriellement au demandeur une facture mentionnant la somme des droits annuels estimatifs à payer — réduite du montant du dépôt — qui est calculée en fonction du nombre de trimestres qui restent dans l'exercice.

(4) Dans les trente jours suivant la date de la facturation, le demandeur paie à la Commission la somme qui est mentionnée sur la facture.

(5) Après la clôture de l'exercice, les droits annuels estimatifs sont rajustés conformément à l'article 6.

#### *Dispositions transitoires*

8. Si le demandeur ou le titulaire de permis a versé des droits ou un dépôt aux termes de l'ancien règlement, la Commission :

- a) s'agissant de droits annuels ou de droits exigibles tous les deux ans, applique les droits versés pour le nombre de jours qui restent dans la période d'application des droits aux droits à payer aux termes de la présente partie;
- b) s'agissant d'un dépôt pour des droits à taux horaire, applique le solde du dépôt aux droits à payer aux termes de la présente partie.

### PARTIE 3

#### DROITS CALCULÉS SELON DES FORMULES

##### *Champ d'application*

9. La présente partie s'applique aux demandeurs et aux titulaires de permis relativement :

- a) aux installations nucléaires de catégorie II;
- b) aux services de dosimétrie;
- c) aux substances nucléaires et aux appareils à rayonnement, à l'exclusion des demandes ou des permis visant des activités liées aux déchets de substances nucléaires.

##### *Formules : droits*

10. (1) Les droits prévus à la présente partie sont calculés selon les formules figurant à la partie 2 de l'annexe 1.

- (2) Les formules comprennent les éléments suivants :
  - a) les heures de base prévues à l'article 11;
  - b) les heures variables prévues à l'article 12;
  - c) le coefficient de conformité prévu à l'article 13;
  - d) le taux horaire prévu à l'article 14.

##### *Heures de base*

11. Pour chaque type de demande ou de permis, les heures de base sont déterminées en fonction des éléments suivants :

- a) les heures consacrées par la Commission à l'évaluation des demandes;
- b) les heures consacrées par la Commission à la vérification de la conformité du titulaire de permis aux exigences réglementaires.

*Variable Hours*

12. For each type of application or licence, the variable hours are based on the additional number of hours of direct regulatory activities as a result of

- (a) the number of treatment rooms, bunkers, laboratories and locations with separate postal addresses;
- (b) the number of devices;
- (c) the number of device manufacturers;
- (d) the number of types of Class II prescribed equipment as defined in the *Class II Nuclear Facilities and Prescribed Equipment Regulations*.

*Compliance Coefficient*

13. For each type of licence, the compliance coefficient is based on the additional number of hours of direct regulatory activities spent by the Commission as a result of non-compliance by a licensee with regulatory requirements.

*Hourly Rate*

14. The hourly rate is the full cost divided by the total number of hours spent by the Commission on its direct regulatory activities.

*Publication*

15. Before the beginning of the fiscal year, the Commission shall publish, by electronic or other means likely to reach applicants and licensees, for each type of application or licence for a facility or activity set out in Part 1 of Schedule 1, the base hours, variable hours, compliance coefficient and hourly rate.

*Payment of Fees*

16. (1) On an initial application for a licence in respect of an activity or a facility listed in Part 1 of Schedule 1, the applicant shall pay the assessment fee and the annual fee determined in accordance with subsections (2) and (3).

(2) The assessment fee payable for a licence in respect of an activity or a facility listed in column 1 of Part 1 of Schedule 1 shall be calculated using the applicable fee formula set out in Part 2 of that Schedule, determined using the formula number set out in column 2 of Part 1 of that Schedule.

(3) The annual fee payable for a licence in respect of an activity or a facility listed in column 1 of Part 1 of Schedule 1 shall be calculated using the applicable fee formula set out in Part 2 of that Schedule, determined using the formula number set out in column 3 of Part 1 of that Schedule.

(4) On an initial application for a licence for an activity or a facility that is not listed in Part 1 of Schedule 1, the applicant shall pay the deposit and fees determined in accordance with Part 5.

(5) If an initial application is withdrawn by the applicant before the assessment of the application by the Commission has begun, the assessment fee and annual fee paid shall be refunded to the applicant or applied against any amount payable by the applicant to the Commission.

(6) If an initial application is withdrawn by the applicant or rejected by the Commission after the assessment of the application by the Commission has begun, the assessment fee paid shall not

*Heures variables*

12. Pour chaque type de demande ou de permis, le nombre d'heures variables est fondé sur le nombre d'heures additionnelles — liées aux activités de réglementation directes — découlant :

- a) du nombre de salles de traitement, de pièces blindées, de laboratoires et d'emplacements ayant des adresses postales distinctes;
- b) du nombre d'appareils;
- c) du nombre de fabricants d'appareils;
- d) du nombre de types d'équipement réglementé de catégorie II au sens du *Règlement sur les installations nucléaires et l'équipement réglementé de catégorie II*.

*Coefficient de conformité*

13. Pour chaque type de permis, le coefficient de conformité est fondé sur le nombre d'heures additionnelles consacrées par la Commission aux activités de réglementation directes par suite de la non-conformité du titulaire de permis aux exigences réglementaires.

*Taux horaire*

14. Le taux horaire est le coût entier divisé par le nombre total d'heures consacrées par la Commission à ses activités de réglementation directes.

*Publication*

15. Avant le début de l'exercice, pour chaque type de demande ou de permis à l'égard d'une activité ou d'une installation figurant à la partie 1 de l'annexe 1, la Commission publie, par des moyens électroniques ou autres qui sont susceptibles de permettre de joindre les demandeurs et les titulaires de permis, les heures de base, les heures variables, le coefficient de conformité et le taux horaire.

*Paiement des droits*

16. (1) Sur présentation d'une demande initiale pour un permis à l'égard d'une activité ou d'une installation figurant à la partie 1 de l'annexe 1, le demandeur paie les droits d'évaluation et les droits annuels déterminés conformément aux paragraphes (2) et (3).

(2) Les droits d'évaluation à payer pour un permis à l'égard d'une activité ou d'une installation figurant à la colonne 1 de la partie 1 de l'annexe 1 sont calculés selon la formule applicable figurant à la partie 2 de cette annexe, déterminée en fonction du numéro de formule figurant à la colonne 2 de la partie 1 de la même annexe.

(3) Les droits annuels à payer pour un permis à l'égard d'une activité ou d'une installation figurant à la colonne 1 de la partie 1 de l'annexe 1 sont calculés selon la formule applicable figurant à la partie 2 de cette annexe, déterminée en fonction du numéro de formule figurant à la colonne 3 de la partie 1 de la même annexe.

(4) Dans le cas d'une demande initiale de permis à l'égard d'une activité ou d'une installation ne figurant pas à la partie 1 de l'annexe 1, le demandeur verse le dépôt et les droits prévus à la partie 5.

(5) Si le demandeur retire sa demande initiale avant que la Commission en ait commencé l'évaluation, les droits d'évaluation et les droits annuels versés lui sont remboursés ou sont appliqués à toute somme qu'il doit payer à la Commission.

(6) Si le demandeur retire sa demande initiale ou si la Commission la rejette après qu'elle en a commencé l'évaluation, les droits d'évaluation acquittés ne sont pas remboursés au demandeur,

be refunded and the annual fee paid shall be refunded to the applicant or applied against any amount payable by the applicant to the Commission.

(7) A re-application after withdrawal by the applicant or rejection by the Commission shall be treated as a new initial application.

#### *Invoicing*

**17.** (1) Every year before the licence anniversary date, the Commission shall issue each licensee an invoice for the annual fee payable.

(2) The licensee shall pay the fee to the Commission by the later of 30 days after the date of the invoice and the licence anniversary date.

#### *Fee Not Affected*

**18.** Changes in the number of any of the items referred to in paragraphs 12(a) to (d) during the fee period do not affect the fee payable for that period.

#### *Revocation of Licence*

**19.** (1) If a licence is revoked within the first year after its issuance, there shall be no refund of the annual fee paid.

(2) If a licence is revoked after the first year of its issuance and the licensee has paid the annual fee for the current fee period,

(a) that fee shall be reduced by an amount equal to the product obtained by multiplying 25% of the annual fee paid by the number of full quarterly periods remaining in the fee period; and

(b) the Commission shall refund that amount to the former licensee or apply that amount against any amount payable by the former licensee to the Commission.

#### *Transitional Provisions*

**20.** (1) If, under the former Regulations, an applicant or a licensee paid an hourly rate fee or a deposit and

(a) a licence was issued before the coming into force of these Regulations, the fee payable under this Part shall be calculated in accordance with the number of remaining days in the current fee period, and any remaining balance of the fee or deposit paid shall be refunded or applied against any amount payable by the licensee to the Commission; or

(b) a licence was not issued before the coming into force of these Regulations, the applicant shall pay the assessment fee calculated in accordance with section 26.

(2) If, under the former Regulations, an applicant or a licensee paid an annual fee and

(a) a licence was issued before the coming into force of these Regulations,

(i) if the amount of the annual fee paid is more than the annual fee payable under this Part, the fee payable under this Part shall be calculated in accordance with the number of days remaining in the current fee period, and any remaining balance of the annual fee paid shall be refunded or applied against any amount payable by the licensee to the Commission, and

(ii) if the amount of the annual fee paid is less than the annual fee payable under this Part, the annual fee paid under

mais les droits annuels versés sont remboursés ou appliqués à toute somme qu'il doit payer à la Commission.

(7) Toute demande qui est présentée après le retrait de la demande initiale par le demandeur ou après le rejet de celle-ci par la Commission, est traitée comme une nouvelle demande initiale.

#### *Facturation*

**17.** (1) Chaque année, avant la date anniversaire du permis, la Commission envoie à chacun des titulaires de permis une facture mentionnant les droits annuels à payer.

(2) Le titulaire de permis paie les droits à la Commission dans les trente jours suivant la date de facturation ou, si la date anniversaire du permis est postérieure à l'expiration de délai, au plus tard à cette date.

#### *Effets sur les droits*

**18.** Aucun changement au nombre des éléments visés aux alinéas 12a) à d) durant la période d'application des droits n'influe sur les droits à payer pour cette période.

#### *Révocation du permis*

**19.** (1) Si un permis est révoqué au cours de la première année suivant sa délivrance, les droits annuels versés ne sont pas remboursés.

(2) Si un permis est révoqué après la première année suivant sa délivrance et que le titulaire de permis a versé les droits annuels pour la période d'application des droits en cours :

a) les droits sont réduits d'une somme égale au produit que l'on obtient en multipliant 25 % des droits annuels versés par le nombre de trimestres complets qui restent dans la période d'application des droits;

b) la Commission rembourse cette somme à l'ancien titulaire de permis ou l'applique à toute somme que ce dernier doit lui payer.

#### *Dispositions transitoires*

**20.** (1) Si le demandeur ou le titulaire de permis a versé des droits à taux horaire ou un dépôt aux termes de l'ancien règlement, les règles suivantes s'appliquent :

a) dans le cas d'un permis qui a été délivré avant l'entrée en vigueur du présent règlement, le montant des droits à payer aux termes de la présente partie est calculé selon le nombre de jours qui restent dans la période d'application des droits courante et le solde des droits ou du dépôt versés est remboursé ou appliqué à toute somme que le titulaire doit payer à la Commission;

b) dans le cas d'un permis qui n'a pas été délivré avant l'entrée en vigueur du présent règlement, le demandeur paie les droits d'évaluation calculés conformément à l'article 26.

(2) Si le demandeur ou le titulaire de permis a versé des droits annuels aux termes de l'ancien règlement, les règles suivantes s'appliquent :

a) dans le cas d'un permis qui a été délivré avant l'entrée en vigueur du présent règlement :

(i) le montant des droits annuels versés est supérieur au montant des droits annuels à payer aux termes de la présente partie, ce dernier montant est calculé selon le nombre de jours qui restent dans la période d'application des droits courante et le solde des droits annuels versés est remboursé ou appliqué à toute somme que le titulaire de permis doit payer à la Commission,

this Part shall be payable on the earliest of the next licence anniversary, renewal or extension date; or

(b) if a licence was not issued before the coming into force of these Regulations,

(i) the annual fee under this Part shall be payable on the licence issue date,

(ii) if the amount of the annual fee paid is more than the annual fee payable under this Part, the difference shall be refunded or applied against any amount payable by the applicant to the Commission, and

(iii) if the amount of the annual fee paid is less than the annual fee payable under this Part, the applicant shall pay the difference to the Commission within 30 days after the invoice date.

(3) If, under the former Regulations, an applicant or a licensee paid a two-year fee and

(a) a licence was issued before the coming into force of these Regulations,

(i) if the amount of the annual portion of the fee paid is more than the annual fee payable under this Part, the fee payable under this Part shall be calculated in accordance with the number of days remaining in the current fee period, and any remaining balance of the fee paid shall be refunded or applied against any amount payable by the licensee to the Commission, and

(ii) if the amount of the annual portion of the fee paid is less than the annual fee payable under this Part, the fee under this Part shall be payable on the earlier of the licence extension or renewal date; or

(b) a licence was not issued before the coming into force of these Regulations,

(i) the annual fee under this Part shall be payable on the licence issue date,

(ii) if the amount of the annual portion of the fee paid is more than the annual fee payable under this Part, the difference shall be refunded or applied against any amount payable by the applicant to the Commission, and

(iii) if the amount of the annual portion of the fee paid is less than the annual fee payable under this Part, the applicant shall pay the difference to the Commission within 30 days after the invoice date.

(4) If, under the former Regulations, an applicant paid a one-time fee for the assessment of an application that is pending when these Regulations come into force,

(a) if the amount of the fee paid is more than the assessment fee payable under this Part, the difference shall be refunded or applied against any amount payable by the applicant to the Commission; and

(b) if the amount of the fee paid is less than the assessment fee payable under this Part, no additional assessment fee shall be payable by the applicant.

(5) If, under the former Regulations, an applicant or a licensee paid a one-time fee for the issuance of a licence and

(ii) si le montant des droits annuels versés est inférieur au montant des droits annuels à payer aux termes de la présente partie, ce dernier montant est exigible à la date anniversaire du permis, à la date de son renouvellement ou à la date de sa prolongation, selon celle de ces dates qui est antérieure aux autres;

b) dans le cas d'un permis qui n'a pas été délivré avant l'entrée en vigueur du présent règlement :

(i) les droits annuels à payer aux termes de la présente partie sont exigibles à la date de délivrance du permis,

(ii) si le montant des droits annuels versés est supérieur au montant des droits annuels à payer aux termes de la présente partie, la différence est remboursée ou appliquée à toute somme que le demandeur doit payer à la Commission,

(iii) si le montant des droits annuels versés est inférieur au montant des droits annuels à payer aux termes de la présente partie, le demandeur paie la différence à la Commission dans les trente jours suivant la date de facturation.

(3) Si le demandeur ou le titulaire de permis a versé des droits pour une période de deux ans aux termes de l'ancien règlement, les règles suivantes s'appliquent :

a) dans le cas d'un permis qui a été délivré avant l'entrée en vigueur du présent règlement :

(i) si le montant de la portion annuelle des droits versés est supérieur au montant des droits annuels à payer aux termes de la présente partie, ce dernier montant est calculé selon le nombre de jours qui restent dans la période d'application des droits courante et le solde des droits versés est remboursé ou appliqué à la somme que le titulaire de permis doit payer à la Commission,

(ii) si le montant de la portion annuelle des droits versés est inférieur au montant des droits annuels à payer aux termes de la présente partie, ceux-ci sont exigibles à la date de la prolongation du permis ou à la date de son renouvellement, selon celle de ces dates qui est antérieure à l'autre;

b) dans le cas d'un permis qui n'a pas été délivré avant l'entrée en vigueur du présent règlement :

(i) les droits annuels à payer aux termes de la présente partie sont exigibles à la date de délivrance du permis,

(ii) si le montant de la portion annuelle des droits versés est supérieur au montant des droits annuels à payer aux termes de la présente partie, la différence est remboursée ou appliquée à la somme que le titulaire de permis doit payer à la Commission,

(iii) si le montant de la portion annuelle des droits versés est inférieur au montant des droits annuels à payer aux termes de la présente partie, le demandeur paie la différence à la Commission dans les trente jours suivant la date de facturation.

(4) Dans le cas du demandeur qui a versé des droits d'évaluation uniques aux termes de l'ancien règlement pour une demande qui est en suspens à l'entrée en vigueur du présent règlement, les règles suivantes s'appliquent :

a) si le montant des droits versés est supérieur au montant des droits d'évaluation à payer aux termes de la présente partie, la différence est remboursée ou appliquée à toute somme que le demandeur doit payer à la Commission;

b) si le montant des droits versés est inférieur au montant des droits d'évaluation à payer aux termes de la présente partie, le demandeur ne paie aucun droit additionnel.

(5) Dans le cas du demandeur ou du titulaire de permis qui a versé des droits uniques aux termes de l'ancien règlement pour la délivrance d'un permis :

- (a) a licence was issued before the coming into force of these Regulations, the fee under this Part shall be payable on the earliest of the licence anniversary, renewal or extension date; or
- (b) a licence was issued within the 12-month period before the coming into force of these Regulations and the fee paid is more than the annual fee payable under this Part, the difference shall be refunded or applied against any amount payable by the licensee to the Commission.

## PART 4

## FIXED FEES

*Application*

**21.** This Part applies to applicants in respect of

- (a) licences to transport nuclear substances under the *Packaging and Transport of Nuclear Substances Regulations*, except licences to package or transport under special arrangement;
- (b) certifications of package designs under the *Packaging and Transport of Nuclear Substances Regulations*, except certifications of designs for special form radioactive material;
- (c) certifications of radiation device models under the *Nuclear Substances and Radiation Devices Regulations*;
- (d) certifications of Class II prescribed model of equipment under the *Class II Nuclear Facilities and Prescribed Equipment Regulations*; and
- (e) certifications of exposure device operators under the *Nuclear Substances and Radiation Devices Regulations*.

*Payment of Fees*

**22.** For each type of application set out in column 1 of Schedule 2, the applicant shall pay, with the application, the fee set out in column 2.

*Withdrawal*

**23.** If an application is withdrawn by the applicant after the assessment of the application by the Commission has begun, there shall be no refund of the fee paid.

*Transitional Provision*

**24.** If an application is pending under the former Regulations on the coming into force of these Regulations, the applicant shall pay the fee calculated in accordance with section 26.

## PART 5

## SPECIAL PROJECT FEES

*Application*

**25.** This Part applies to applicants and licensees for special projects in respect of

- (a) licences to package or transport under special arrangement under the *Packaging and Transport of Nuclear Substances Regulations*;

a) si le permis a été délivré avant l'entrée en vigueur du présent règlement, les droits à payer aux termes de la présente partie sont exigibles à la date anniversaire du permis, à la date de son renouvellement ou à la date de sa prolongation, selon celle de ces dates qui est antérieure aux autres;

b) si le permis a été délivré dans les douze mois précédant l'entrée en vigueur du présent règlement et si le montant des droits versés est supérieur aux droits annuels à payer aux termes de la présente partie, la différence est remboursée ou appliquée à toute somme que le titulaire de permis doit payer à la Commission.

## PARTIE 4

## DROITS FIXES

*Champ d'application*

**21.** La présente partie s'applique aux demandeurs relativement :

- a) aux permis de transport de substances nucléaires prévus par le *Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires*, à l'exception des permis d'emballage ou de transport obtenus en vertu d'un arrangement spécial;
- b) aux homologations de modèles de colis prévues par le *Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires*, à l'exception de l'homologation d'un modèle de matière radioactive sous forme spéciale;
- c) aux homologations de modèles d'appareil à rayonnement prévues par le *Règlement sur les substances nucléaires et les appareils à rayonnement*;
- d) aux homologations de modèles d'équipement réglementé de catégorie II prévues par le *Règlement sur les installations nucléaires et l'équipement réglementé de catégorie II*;
- e) aux accréditations d'opérateurs d'appareil d'exposition prévues par le *Règlement sur les substances nucléaires et les appareils à rayonnement*.

*Païement des droits*

**22.** Pour chaque type de demande figurant à la colonne 1 de l'annexe 2, le demandeur paie les droits applicables prévus à la colonne 2 sur présentation de sa demande.

*Retrait*

**23.** Si le demandeur retire sa demande après que la Commission en a commencé l'évaluation, les droits versés ne sont pas remboursés.

*Disposition transitoire*

**24.** Si une demande présentée aux termes de l'ancien règlement est en suspens à l'entrée en vigueur du présent règlement, le demandeur paie les droits calculés conformément à l'article 26.

## PARTIE 5

## DROITS : PROJETS SPÉCIAUX

*Champ d'application*

**25.** La présente partie s'applique aux demandeurs et aux titulaires de permis pour projets spéciaux relativement :

- a) aux permis d'emballage ou de transport en vertu d'un arrangement spécial prévus par le *Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires*;

- (b) certifications of designs for special form radioactive material under the *Packaging and Transport of Nuclear Substances Regulations*;
- (c) licences or certifications not referred to in Part 3 or 4; and
- (d) information, products or services not referred to in Part 3 or 4.

#### *Calculation of Fee*

**26.** For each special project, the fee payable under this Part is equal to the sum of

- (a) the product obtained by multiplying the hourly rate referred to in section 14 by the number of hours of direct regulatory activities
- and
- (b) if the Commission obtains professional and special services under contract, the cost of those services.

#### *Application Deposit*

**27.** (1) The applicant shall deposit, with the application, the sum of \$5,000.

(2) The Commission shall apply the deposit against the fee payable.

(3) On completion of a special project, any remaining balance of the deposit paid shall be refunded to the applicant or applied against any amount payable by the applicant to the Commission.

#### *Invoicing*

**28.** (1) On a monthly basis, the Commission shall send each applicant and licensee an invoice for the fees payable.

(2) Within 30 days after the date of the invoice, the applicant or licensee shall pay to the Commission the amount invoiced.

#### *Transitional Provision*

**29.** If, under the former Regulations, an applicant or a licensee paid an hourly rate fee or deposit, any remaining balance of the fee or deposit paid shall be refunded or applied against any amount payable by the applicant or licensee to the Commission.

### PART 6

#### TRANSITIONAL, REPEAL AND COMING INTO FORCE

#### *Transitional Provision*

**30.** Any fees payable within the 12-month period after the coming into force of these Regulations shall be reduced by 15%.

#### *Repeal*

**31.** The *AECB Cost Recovery Fees Regulations, 1996*<sup>1</sup> are repealed.

- b) aux homologations de modèles de matière radioactive sous forme spéciale prévues par le *Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires*;
- c) aux permis, homologations ou accréditations non visés aux parties 3 ou 4;
- d) aux renseignements, produits ou services ne figurant pas aux parties 3 ou 4.

#### *Calcul des droits*

**26.** Pour chaque projet spécial, les droits à payer aux termes de la présente partie correspondent à la somme des montants suivants :

- a) le produit du taux horaire visé à l'article 14 et du nombre d'heures d'activités de réglementation directes;
- b) dans le cas de services professionnels ou spéciaux obtenus par la Commission en vertu d'un contrat, le coût de ces services.

#### *Demande et dépôt*

**27.** (1) Le demandeur paie un dépôt de 5 000 \$ sur présentation de sa demande.

(2) La Commission applique le dépôt aux droits à payer.

(3) Au terme d'un projet spécial, le solde du dépôt est remboursé au demandeur ou appliqué à toute somme qu'il doit payer à la Commission.

#### *Facturation*

**28.** (1) La Commission envoie mensuellement à chaque demandeur et titulaire de permis une facture mentionnant les droits à payer.

(2) Dans les trente jours suivant la date de facturation, le demandeur ou le titulaire de permis paie à la Commission la somme mentionnée sur la facture.

#### *Disposition transitoire*

**29.** Si le demandeur ou le titulaire de permis a versé des droits à taux horaire ou un dépôt aux termes de l'ancien règlement, le solde des droits ou du dépôt versés est remboursé ou est appliqué à toute somme que le demandeur ou le titulaire de permis doit payer à la Commission.

### PARTIE 6

#### DISPOSITION TRANSITOIRE, ABROGATION ET ENTRÉE EN VIGUEUR

#### *Disposition transitoire*

**30.** Les droits à payer aux termes du présent règlement dans les douze premiers mois suivant son entrée en vigueur sont réduits de 15 %.

#### *Abrogation*

**31.** Le *Règlement de 1996 sur les droits pour le recouvrement des coûts de la CCEA*<sup>1</sup> est abrogé.

<sup>1</sup> SOR/96-412

<sup>1</sup> DORS/96-412

## Coming into Force

## Entrée en vigueur

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

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

SCHEDULE 1  
(Sections 10, 15 and 16)

ANNEXE 1  
(articles 10, 15 et 16)

## PART 1

## PARTIE 1

## FEE FORMULA NUMBERS

NUMÉROS DES FORMULES POUR LE  
CALCUL DES DROITS

Item	Column 1 Activity, Facility, Device or Substance	Column 2 Formula Number for Assessment Fee	Column 3 Formula Number for Annual Fee
	Facilities		
1.	Linac and/or electrostat particle accelerator research facility		
	(a) construct	1	1
	(b) operate	1	1
	(c) decommission	1	N/A
2.	Positron Emission Tomography cyclotron facility		
	(a) construct	1	1
	(b) operate	1	1
	(c) decommission	1	N/A
3.	Particle accelerator geophysical logging facility, operate	2	2
4.	Particle accelerator medical facility		
	(a) construct	10	1
	(b) operate	10	10
	(c) decommission	1	N/A
5.	Pool type irradiator facility		
	(a) construct	1	1
	(b) operate	1	1
	(c) decommission	1	N/A
6.	Calibration irradiator facility		
	(a) construct	1	1
	(b) operate	1	1
	(c) decommission	1	N/A
7.	Other irradiator facility		
	(a) construct	1	1
	(b) operate	1	1
	(c) decommission	1	N/A
8.	Radioactive source teletherapy machine		
	(a) construct	10	1
	(b) operate	10	10
9.	Brachytherapy facility — remote after loader		
	(a) construct	10	1
	(b) operate	10	10
10.	Brachytherapy facility — intravascular, I operate		1
11.	Service — Class II nuclear equipment, 11 operate		11
	Dosimetry Services		
12.	Commercial — external radiation	1	1
13.	Commercial — internal radiation	1	1
14.	Commercial — radon progeny	1	1
15.	Commercial — consolidated licence (any 2 of external radiation, internal radiation and radon progeny)	1	1

Article	Colonne 1 Activité, installation, appareil ou substance	Colonne 2 Numéro de formule : droits d'évaluation	Colonne 3 Numéro de formule : droits annuels
	Installations		
1.	Accélérateur linéaire ou électrostatique expérimental		
	(a) construction	1	1
	(b) exploitation	1	1
	(c) déclassement	1	S/O
2.	Cyclotron pour tomographie par émission de positrons (TEP)		
	(a) construction	1	1
	(b) exploitation	1	1
	(c) déclassement	1	S/O
3.	Accélérateur pour diagraphies géophysiques, exploitation	2	2
4.	Accélérateur à des fins médicales		
	(a) construction	10	1
	(b) exploitation	10	10
	(c) déclassement	1	S/O
5.	Irradiateur de type piscine		
	(a) construction	1	1
	(b) exploitation	1	1
	(c) déclassement	1	S/O
6.	Irradiateur pour étalonnage		
	(a) construction	1	1
	(b) exploitation	1	1
	(c) déclassement	1	S/O
7.	Autres types d'irradiateur		
	(a) construction	1	1
	(b) exploitation	1	1
	(c) déclassement	1	S/O
8.	Appareil de téléthérapie à source radioactive		
	(a) construction	10	1
	(b) exploitation	10	10
9.	Appareil de curiethérapie — projecteur de source télécommandé		
	(a) construction	10	1
	(b) exploitation	10	10
10.	Appareil de curiethérapie — thérapie intravasculaire, exploitation	1	1
11.	Entretien — équipement nucléaire de catégorie II, exploitation	11	11
	Services de dosimétrie		
12.	Dosimétrie commerciale — sources de rayonnement externes	1	1
13.	Dosimétrie commerciale — sources de rayonnement internes	1	1
14.	Dosimétrie commerciale — produits de filiation du radon	1	1
15.	Dosimétrie commerciale — permis consolidé (combinaison d'au moins 2 : sources de rayonnement externes, sources de rayonnement internes et produits de filiation du radon)	1	1



SCHEDULE 1 — *Continued*PART 1 — *Continued*FEE FORMULA NUMBERS — *Continued*

Item	Column 1 Activity, Facility, Device or Substance	Column 2 Formula Number for Assessment Fee	Column 3 Formula Number for Annual Fee
16.	In-house — external radiation	1	1
17.	In-house — internal radiation	1	1
18.	In-house — radon progeny	1	1
19.	In-house — consolidated licence (any 2 of external radiation, internal radiation and radon progeny)	1	1
	Nuclear Substances and Radiation Devices		
20.	Consolidated uses of nuclear substances	6	6
21.	Gauges		
	(a) fixed gauges	2	7
	(b) portable gauges	1	7
22.	Industrial radiography	8	7
23.	Nuclear medicine and human research		
	(a) diagnostic nuclear medicine	2	2
	(b) therapeutic nuclear medicine	2	2
	(c) human research	1	2
24.	Petroleum exploration and production		
	(a) logging — sealed source	2	2
	(b) other petroleum exploration and production	2	2
	(c) borehole tube tagging	1	2
25.	Servicing, installation and dismantling of devices		
	(a) basic servicing — portable gauges or fixed gauges (not both)	1	3
	(b) complex servicing — radiography devices or any combination of portable gauges, fixed gauges and radiography devices	1	3
26.	Unsealed nuclear substances		
	(a) lab studies	2	9
	(b) processing a quantity not exceeding 10 GBq	1	1
	(c) processing a quantity exceeding 10 GBq	1	1
	(d) repair of components containing radioactive luminous compounds	1	1
	(e) veterinary nuclear medicine	2	2
	(f) manufacturing of sealed sources	1	1
27.	Sealed sources and radiation devices		
	(a) low risk	1	1
	(b) medium risk	1	1
28.	Distribution of nuclear substances		
	(a) drop shipment	1	1
	(b) open source	1	2
	(c) sealed source	1	2
29.	Sealed sources — Group II		
	(a) device manufacturing	1	1
	(b) calibration	1	1
	(c) medium risk	1	1
30.	Manual brachytherapy	1	4
31.	Development and testing of devices	1	1
32.	Possession of deuterium	1	1
33.	Storage — long term (for 1 year or more)	N/A	5

ANNEXE 1 (*suite*)PARTIE 1 (*suite*)NUMÉROS DES FORMULES POUR LE CALCUL DES DROITS (*suite*)

Article	Colonne 1 Activité, installation, appareil ou substance	Colonne 2 Numéro de formule : droits d'évaluation	Colonne 3 Numéro de formule : droits annuels
16.	Services internes de dosimétrie — sources de rayonnement externes	1	1
17.	Services internes de dosimétrie — sources de rayonnement internes	1	1
18.	Services internes de dosimétrie — produits de filiation du radon	1	1
19.	Services internes de dosimétrie — permis consolidé (combinaison d'au moins 2 : sources de rayonnement externes, sources de rayonnement internes et produits de filiation du radon)	1	1
	Substances nucléaires ou appareils à rayonnement		
20.	Utilisations consolidées de substances nucléaires	6	6
21.	Jauges		
	a) jauges fixes	2	7
	b) jauges portatives	1	7
22.	Gammagraphie industrielle	8	7
23.	Médecine nucléaire et études sur les humains		
	a) médecine nucléaire diagnostique	2	2
	b) médecine nucléaire thérapeutique	2	2
	c) études sur les humains	1	2
24.	Exploration et exploitation pétrolières		
	a) diagraphie — sources scellées	2	2
	b) exploration et exploitation pétrolières — autres	2	2
	c) marquage de tuyaux de sondage	1	2
25.	Entretien, installation et démontage d'appareils		
	a) entretien de base — jauges fixes ou portatives (l'une ou l'autre)	1	3
	b) entretien complexe — appareils de gammagraphie ou combinaison de jauges portatives, de jauges fixes ou d'appareils de gammagraphie	1	3
26.	Substances nucléaires non scellées		
	a) études de laboratoire	2	9
	b) transformation — quantité n'exceedant pas 10 GBq	1	1
	c) transformation — quantité supérieure à 10 GBq	1	1
	d) réparation de composantes contenant des composés radioactifs lumineux	1	1
	e) médecine nucléaire vétérinaire	2	2
	f) fabrication de sources scellées	1	1
27.	Sources scellées et appareils à rayonnement		
	a) risque faible	1	1
	b) risque moyen	1	1
28.	Distribution de substances nucléaires		
	a) livraison directe	1	1
	b) sources non scellées	1	2
	c) sources scellées	1	2
29.	Sources scellées — groupe II		
	a) fabrication d'appareils	1	1
	b) étalonnage	1	1
	c) risque moyen	1	1
30.	Curiethérapie manuelle	1	4
31.	Mise au point et essais d'appareils	1	1
32.	Possession de deutérium	1	1
33.	Stockage à long terme (un an ou plus)	S/O	5

PART 2  
FEE FORMULAS

Formula Number	Fee Formula
1.	base hours × hourly rate × compliance coefficient
2.	[base hours + (variable hours per location × number of locations)] × hourly rate × compliance coefficient
3.	[base hours + (variable hours per device manufacturer × number of device manufacturers)] × hourly rate × compliance coefficient
4.	[base hours + (variable hours per treatment room × number of treatment rooms)] × hourly rate × compliance coefficient
5.	[base hours + (variable hours per device × number of devices)] × hourly rate × compliance coefficient
6.	[base hours + (variable hours per laboratory × number of laboratories)] × hourly rate × compliance coefficient
7.	[base hours + (variable hours per location × number of locations) + (variable hours per device × number of devices)] × hourly rate × compliance coefficient
8.	[base hours + (variable hours per device manufacturer × number of device manufacturers) + (variable hours per bunker × number of bunkers)] × hourly rate × compliance coefficient
9.	[base hours + (variable hours per location × number of locations) + (variable hours per lab × number of labs)] × hourly rate × compliance coefficient
10.	[base hours + (variable hours per bunker × number of bunkers)] × hourly rate × compliance coefficient
11.	[base hours + (variable hours per type of Class II equipment × number of types of Class II equipment)] × hourly rate × compliance coefficient

PARTIE 2  
FORMULES POUR LE CALCUL DES DROITS

N° de formule	Formule de calcul des droits
1.	Heures de base × taux horaire × coefficient de conformité
2.	[Heures de base + (heures variables par emplacement × nombre d'emplacements)] × taux horaire × coefficient de conformité
3.	[Heures de base + (heures variables par fabricant d'appareils × nombre de fabricants)] × taux horaire × coefficient de conformité
4.	[Heures de base + (heures variables par salle de traitement × nombre de salles)] × taux horaire × coefficient de conformité
5.	[Heures de base + (heures variables par appareil × nombre d'appareils)] × taux horaire × coefficient de conformité
6.	[Heures de base + (heures variables par laboratoire × nombre de laboratoires)] × taux horaire × coefficient de conformité
7.	[Heures de base + (heures variables par emplacement × nombre d'emplacements) + (heures variables par appareil × nombre d'appareils)] × taux horaire × coefficient de conformité
8.	[Heures de base + (heures variables par fabricant d'appareils × nombre de fabricants) + (heures variables par pièce blindée × nombre de pièces blindées)] × taux horaire × coefficient de conformité
9.	[Heures de base + (heures variables par emplacement × nombre d'emplacements) + (heures variables par laboratoire × nombre de laboratoires)] × taux horaire × coefficient de conformité
10.	[Heures de base + (heures variables par pièce blindée × nombre de pièces blindées)] × taux horaire × coefficient de conformité
11.	[Heures de base + (heures variables par type d'équipement de catégorie II × nombre de types d'équipement de catégorie II)] × taux horaire × coefficient de conformité

SCHEDULE 2  
(Section 22)

FIXED FEES

Item	Column 1 Type of Application	Column 2 Fee
1.	An application for a licence to transport nuclear material, other than a licence to transport under special arrangement	\$500
2.	Except in respect of a certification for the package design of a special form radioactive material, an application for certification of a package design	
	(a) having an "A" (see note) value not exceeding 1 with fissile material	
	(i) assessment of a new package design	\$8,000
	(ii) assessment of a package design similar to a certified package design	\$2,650
	(iii) assessment of a package design identical to a certified package design	\$1,000
	(b) having an "A" value greater than 1 and not exceeding 10 with no fissile material	
	(i) assessment of a new package design	\$12,000
	(ii) assessment of a package design similar to a certified package design	\$4,000
	(iii) assessment of a package design identical to a certified package design	\$1,000
	(c) having an "A" value greater than 1 and not exceeding 10 with fissile material	
	(i) assessment of a new package design	\$20,000
	(ii) assessment of a package design similar to a certified package design	\$6,650
	(iii) assessment of a package design identical to a certified package design	\$1,000
	(d) having an "A" value greater than 10 and not exceeding 100 with no fissile material	
	(i) assessment of a new package design	\$14,000
	(ii) assessment of a package design similar to a certified package design	\$4,650
	(iii) assessment of a package design identical to a certified package design	\$1,000
	(e) having an "A" value greater than 10 and not exceeding 100 with fissile material	
	(i) assessment of a new package design	\$22,000

ANNEXE 2  
(article 22)

DROITS FIXES

Article	Colonne 1 Type de demande	Colonne 2 Droits
1.	Demande de permis de transport de matières nucléaires autre qu'un permis de transport en vertu d'un arrangement spécial	500 \$
2.	À l'exception de l'homologation d'un modèle de colis d'une matière radioactive sous forme spéciale, demande d'homologation d'un modèle de colis :	
	a) dont la valeur « A » (voir note) n'excède pas 1 avec utilisation d'une matière fissile	
	(i) évaluation d'un nouveau modèle de colis	8 000 \$
	(ii) évaluation d'un modèle de colis semblable à un modèle de colis homologué	2 650 \$
	(iii) évaluation d'un modèle de colis identique à un modèle de colis homologué	1 000 \$
	b) dont la valeur « A » est supérieure à 1 mais n'excède pas 10 sans utilisation d'une matière fissile	
	(i) évaluation d'un nouveau modèle de colis	12 000 \$
	(ii) évaluation d'un modèle de colis semblable à un modèle de colis homologué	4 000 \$
	(iii) évaluation d'un modèle de colis identique à un modèle de colis homologué	1 000 \$
	c) dont la valeur « A » est supérieure à 1 mais n'excède pas 10 avec utilisation d'une matière fissile	
	(i) évaluation d'un nouveau modèle de colis	20 000 \$
	(ii) évaluation d'un modèle de colis semblable à un modèle de colis homologué	6 650 \$
	(iii) évaluation d'un modèle de colis identique à un modèle de colis homologué	1 000 \$
	d) dont la valeur « A » est supérieure à 10 mais n'excède pas 100 sans utilisation d'une matière fissile	
	(i) évaluation d'un nouveau modèle de colis	14 000 \$
	(ii) évaluation d'un modèle de colis semblable à un modèle de colis homologué	4 650 \$
	(iii) évaluation d'un modèle de colis identique à un modèle de colis homologué	1 000 \$
	e) dont la valeur « A » est supérieure à 10 mais n'excède pas 100 avec utilisation d'une matière fissile	
	(i) évaluation d'un nouveau modèle de colis	22 000 \$

SCHEDULE 2 — *Continued*FIXED FEES — *Continued*

Column 1	Column 2
Item	Type of Application
	(ii) assessment of a package design similar to a certified package design
	(iii) assessment of a package design identical to a certified package design
	(f) having an "A" value greater than 100 and not exceeding 3000 with no fissile material
	(i) assessment of a new package design
	(ii) assessment of a package design similar to a certified package design
	(iii) assessment of a package design identical to a certified package design
	(g) having an "A" value greater than 100 and not exceeding 3000 with fissile material
	(i) assessment of a new package design
	(ii) assessment of a package design similar to a certified package design
	(iii) assessment of a package design identical to a certified package design
	(h) having an "A" value greater than 3000 with no fissile material
	(i) assessment of a new package design
	(ii) assessment of a package design similar to a certified package design
	(iii) assessment of a package design identical to a certified package design
	(i) having an "A" value greater than 3000 with fissile material
	(i) assessment of a new package design
	(ii) assessment of a package design similar to a certified package design
	(iii) assessment of a package design identical to a certified package design
3.	An application for certification of a radiation device model
	(a) Type 1 — A device containing nuclear substances in a quantity greater than the exemption quantity and not exceeding 10 times that quantity
	(b) Type 2 — A device containing nuclear substances in a quantity equal to or exceeding 10 times the exemption quantity for the following: Bone mineral analysis, dew point detection, electronic component testing, fuel gauging, low energy imaging, liquid scintillation counting, radioluminescence, static detection, static elimination, smoke detection, surge voltage protection and x-ray fluorescence analysis
	(c) Type 3 — A device containing nuclear substances in a quantity equal to or exceeding 10 times the exemption quantity for the following: Beta backscatter gauging, calibration, fixed gauges and portable gauges
	(d) Type 4 — A device of the following type: radiography device, self shielded irradiator and neutron activator
4.	An application for certification of Class II prescribed equipment
5.	An application for certification of an exposure device operator

NOTE : "A" value" means the maximum number obtained by dividing the radioactivity in the package design by the appropriate "A<sub>1</sub>" or "A<sub>2</sub>" value as defined in the *Packaging and Transport of Nuclear Substances Regulations*.

[5-1-0]

## ANNEXE 2 (suite)

## DROITS FIXES (suite)

Colonne 1	Colonne 2
Article	Type de demande
	(ii) évaluation d'un modèle de colis semblable à un modèle de colis homologué
	(iii) évaluation d'un modèle de colis identique à un modèle de colis homologué
	f) dont la valeur « A » est supérieure à 100 mais n'excède pas 3000 sans utilisation d'une matière fissile
	(i) évaluation d'un nouveau modèle de colis
	(ii) évaluation d'un modèle de colis semblable à un modèle de colis homologué
	(iii) évaluation d'un modèle de colis identique à un modèle de colis homologué
	g) dont la valeur « A » est supérieure à 100 mais n'excède pas 3000 avec utilisation d'une matière fissile
	(i) évaluation d'un nouveau modèle de colis
	(ii) évaluation d'un modèle de colis semblable à un modèle de colis homologué
	(iii) évaluation d'un modèle de colis identique à un modèle de colis homologué
	h) dont la valeur « A » est supérieure à 3000 sans utilisation d'une matière fissile
	(i) évaluation d'un nouveau modèle de colis
	(ii) évaluation d'un modèle de colis semblable à un modèle de colis homologué
	(iii) évaluation d'un modèle de colis identique à un modèle de colis homologué
	i) dont la valeur « A » est supérieure à 3000 avec utilisation d'une matière fissile
	(i) évaluation d'un nouveau modèle de colis
	(ii) évaluation d'un modèle de colis semblable à un modèle de colis homologué
	(iii) évaluation d'un modèle de colis identique à un modèle de colis homologué
3.	Demande d'homologation d'un modèle d'appareil à rayonnement
	a) Type 1 — Appareil contenant une quantité de substance nucléaire supérieure à la quantité d'exemption mais n'excédant pas 10 fois cette quantité
	b) Type 2 — Appareil contenant une quantité de substance nucléaire égale ou supérieure à 10 fois la quantité d'exemption pour : analyse minérale des os, détection du point de rosée, essais des composantes électroniques, jauges de carburant, imagerie à faible énergie, compteur à scintillation liquide, radioluminescence, détection et élimination de l'électricité statique, détection de fumée, protection contre les surtensions et analyse par fluorescence X
	c) Type 3 — Appareil contenant une quantité de substance nucléaire égale ou supérieure à 10 fois la quantité d'exemption pour : jaugeage à rétrodiffusion bêta, étalonnage, jauges fixes et jauges portatives
	d) Type 4 — Appareil d'un des types suivants : appareil de gammagraphie, irradiateurs de type autobloqué et à activation neutronique
4.	Demande d'homologation d'un équipement réglementé de catégorie II
5.	Demande d'accréditation d'un opérateur d'appareil à exposition

NOTE : La valeur « A » correspond au nombre le plus élevé obtenu par le quotient de la radioactivité dans le modèle de colis par la valeur de « A<sub>1</sub> » ou de « A<sub>2</sub> » au sens du *Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires*.

[5-1-0]

## Regulations Amending the Disposal at Sea Regulations (Miscellaneous Program)

### Statutory Authority

*Canadian Environmental Protection Act, 1999*

### Sponsoring Department

Department of the Environment

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

#### Description

These proposed *Regulations amending the Disposal at Sea Regulations* (Miscellaneous Program) made pursuant to subsections 135(1) and 332(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, are of a technical nature. They do not include any substantive changes to the *Disposal at Sea Regulations*. It is expected that these changes will have a positive impact on the clarity of the *Disposal at Sea Regulations* and will have no impact on the obligations or intent of those regulations.

The proposed regulatory amendments:

1. Align the English and the French versions of the phrase “waste or other matter” (« déchets ou autres matières ») with the following amendments:

(a) In section 4 of the French version of the *Disposal at Sea Regulations*, the expression “déchets et autres matières” is replaced by “déchets ou autres matières”.

(b) In subsection 5(1) of the French version of the *Disposal at Sea Regulations*, the expression “déchets et autres matières” is replaced by “déchets ou autres matières”.

2. Correct the spelling of “amphipod” in the English version of subsection 5(2) of the *Disposal at Sea Regulations* by replacing it with:

(a) The acute lethality test shall be conducted using the test methodology entitled *Biological Test Method: Reference Method for Determining Acute Lethality of Sediment to Marine or Estuarine Amphipods* (Reference Method EPS 1/RM/35), December 1998, published by the Department of the Environment, as amended from time to time.

3. Correct the title of a test method in the French version of subsection 5(4) of the *Disposal at Sea Regulations* by replacing it with:

(a) Le test de bioaccumulation est effectué conformément à la méthode intitulée *Guidance Manual: Bedded Sediment Bioaccumulation Tests* (EPA/600/R-93/183), publiée en septembre 1993 par l'Environmental Protection Agency des États-Unis, compte tenu de ses modifications successives.

The above proposed regulatory amendments will come into force on the day that they are registered.

## Règlement correctif visant le Règlement sur l'immersion en mer

### Fondement législatif

*Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*

### Ministère responsable

Ministère de l'Environnement

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

#### Description

Le *Règlement correctif visant le Règlement sur l'immersion en mer* en vertu des paragraphes 135(1) et 332(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, est de forme technique. Les changements n'incluent aucun changement substantif des règlements qu'ils modifient. Il est supposé que les changements proposés ci-dessus auront un impact positif au niveau de la précision du *Règlement sur l'immersion en mer* et aucun impact au niveau des obligations ou le but de ce règlement.

Les modifications du règlement proposées :

1. Aligne les versions anglaise et française de la phrase « déchets ou autres matières » (“waste or other matter”) avec les modifications suivantes :

a) À l'article 4 de la version française du *Règlement sur l'immersion en mer*, « déchets et autres matières » est remplacé par « déchets ou autres matières ».

b) au paragraphe 5(1) de la version française du *Règlement sur l'immersion en mer*, « déchets et autres matières » est remplacé par « déchets ou autres matières ».

2. Apporte une correction à l'écriture de « amphipod » dans la version anglaise au paragraphe 5(2) du *Règlement sur l'immersion en mer* remplacé par ce qui suit :

a) The acute lethality test shall be conducted using the test methodology entitled *Biological Test Method: Reference Method for Determining Acute Lethality of Sediment to Marine or Estuarine Amphipods* (Reference Method EPS 1/RM/35), December 1998, published by the Department of the Environment, as amended from time to time.

3. Corrige le titre d'une méthode d'essai dans la version française au paragraphe 5(4) remplacé par ce qui suit :

a) Le test de bioaccumulation est effectué conformément à la méthode intitulée *Guidance Manual: Bedded Sediment Bioaccumulation Tests* (EPA/600/R-93/183), publiée en septembre 1993 par l'Environmental Protection Agency des États-Unis, compte tenu de ses modifications successives.

Les modifications proposées entreront en vigueur à la date d'enregistrement du règlement.

## Contact

Céline Labossière, Senior Economist, Economic and Regulatory Affairs Directorate, Policy and Communications, Environment Canada, 10 Wellington St., 24th Floor, Hull, Quebec K1A 0H3, 819-997-2377 (Telephone), 819-997-2769 (Facsimile), celine.labossiere@ec.gc.ca (Electronic mail).

## Personne-ressource

Céline Labossière, Économiste principale, Direction générale des affaires économiques et réglementaires, Politiques et Communications, Environnement Canada, 10, rue Wellington, 24<sup>e</sup> étage, Hull (Québec) K1A 0H3, 819-997-2377 (téléphone), 819-997-2769 (télécopieur), celine.labossiere@ec.gc.ca (courriel).

## PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 332(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*<sup>a</sup>, that the Minister of the Environment proposes, pursuant to subsection 135(1) of that Act, to make the annexed *Regulations amending the Disposal at Sea Regulations (Miscellaneous program)*.

Any person may, within 60 days after the publication of this notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to the proposed Order or a notice of objection requesting that a board of review be established under section 333 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*<sup>a</sup> and stating the reasons for the objection. All comments and notices must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to the Director, Marine Environment Branch, Toxics Pollution Prevention Directorate, Environmental Protection Service, Department of the Environment, Ottawa, Ontario K1A 0H3.

A person who provides information to the Minister may submit with the information a request for confidentiality under section 313 of that Act.

Ottawa, January 30, 2003

EILEEN BOYD  
Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING THE DISPOSAL AT SEA  
REGULATIONS (MISCELLANEOUS PROGRAM)

## AMENDMENT

1. In section 4 of the French version of the *Disposal at Sea Regulations*<sup>1</sup>, the expression “déchets et autres matières” is replaced by “déchets ou autres matières”.

2. (1) In subsection 5(1) of the French version of the Regulations, the expression “déchets et autres matières” is replaced by “déchets ou autres matières”.

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

(2) The acute lethality test shall be conducted using the test methodology entitled *Biological Test Method: Reference Method for Determining Acute Lethality of Sediment to Marine or Estuarine Amphipods* (Reference Method EPS 1/RM/35), December 1998, published by the Department of the Environment, as amended from time to time.

(3) Subsection 5(4) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

## PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 332(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*<sup>a</sup>, que le ministre de l'Environnement, en vertu du paragraphe 135(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement correctif visant le Règlement sur l'immersion en mer*.

Les intéressés peuvent présenter au ministre de l'Environnement, dans les soixante jours suivant la date de publication du présent avis, leurs observations au sujet du projet de décret ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution de la commission de révision prévue à l'article 333 de cette loi. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à la directrice, Direction du milieu marin, Direction générale de la prévention de la pollution par des toxiques, Service de la protection de l'environnement, ministère de l'Environnement, Ottawa (Ontario) K1A 0H3.

Quiconque fournit des renseignements au ministre peut en même temps présenter une demande de traitement confidentiel aux termes de l'article 313 de cette loi.

Ottawa, le 30 janvier 2003

La greffière adjointe du Conseil privé,  
EILEEN BOYD

RÈGLEMENT CORRECTIF VISANT LE RÈGLEMENT  
SUR L'IMMERSION EN MER

## MODIFICATION

1. Dans l'article 4 de la version française du *Règlement sur l'immersion en mer*<sup>1</sup>, « déchets et autres matières » est remplacé par « déchets ou autres matières ».

2. (1) Dans le paragraphe 5(1) de la version française du même règlement, « déchets et autres matières » est remplacé par « déchets ou autres matières ».

(2) Le paragraphe 5(2) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) The acute lethality test shall be conducted using the test methodology entitled *Biological Test Method: Reference Method for Determining Acute Lethality of Sediment to Marine or Estuarine Amphipods* (Reference Method EPS 1/RM/35), December 1998, published by the Department of the Environment, as amended from time to time.

(3) Le paragraphe 5(4) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

<sup>a</sup> S.C. 1999, c. 33  
<sup>1</sup> SOR/2001-275

<sup>a</sup> L.C. 1999, ch. 33  
<sup>1</sup> DORS/2001-275

(4) Le test de bioaccumulation est effectué conformément à la méthode intitulée *Guidance Manual: Bedded Sediment Bioaccumulation Tests* (EPA/600/R-93/183), publiée en septembre 1993 par l'Environmental Protection Agency des États-Unis, compte tenu de ses modifications successives.

COMING INTO FORCE

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

[5-1-o]

(4) Le test de bioaccumulation est effectué conformément à la méthode intitulée *Guidance Manual: Bedded Sediment Bioaccumulation Tests* (EPA/600/R-93/183), publiée en septembre 1993 par l'Environmental Protection Agency des États-Unis, compte tenu de ses modifications successives.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[5-1-o]

## Regulations Amending the Sulphur in Gasoline Regulations

### Statutory Authority

*Canadian Environmental Protection Act, 1999*

### Sponsoring Department

Department of the Environment

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

#### Description

This statement describes the *Regulations Amending the Sulphur in Gasoline Regulations*, hereinafter referred to as the proposed Regulations. The *Sulphur in Gasoline Regulations*, hereinafter referred to as the Regulations, were published in Part II of the *Canada Gazette* on June 23, 1999. The Regulations limit the level of sulphur in gasoline to an average of 150 parts per million (p.p.m.), and further reduce the limit to 30 p.p.m. starting in 2005.

The *Regulations Amending the Sulphur in Gasoline Regulations* are being proposed, at the request of industry, to change the test method for measuring sulphur content to a recently developed method that provides for more accurate measurement of sulphur at low levels. Environment Canada agrees that this new method is a superior method that provides the means to measure sulphur concentrations at low levels with precision. The limits of sulphur content for gasoline remain the same as in the past, but are expressed in milligrams per kilogram rather than in percent by weight. At the same time, a number of other minor changes are being proposed to update the Regulations, clarify some provisions, and make the Regulations more consistent with other federal fuels regulations. The *Regulations Amending the Benzene in Gasoline Regulations* are also being proposed in parallel to ensure consistency between the fuels regulations.

The following provisions of the proposed Regulations will change the test method, update the Regulations and clarify provisions:

- revise the test methods for measuring sulphur in gasoline, in oxygenates and in butane;
- change the units for expressing the sulphur limits from percent by weight to milligrams per kilogram (mg/kg) to express the units in metric and provide consistency with the units of the test methods;
- update references in the Regulations to the California Requirements applicable to California gasoline; and
- change the requirement for retaining records from three years after the records are made to five years and clarify identification and record-keeping requirements.

The following proposed changes will align the Regulations with the provisions of the Fuels Division of Part 7 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*:

## Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans l'essence

### Fondement législatif

*Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*

### Ministère responsable

Ministère de l'Environnement

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

#### Description

Ce résumé décrit le projet de *Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans l'essence*, ci-après le règlement proposé. Le *Règlement sur le soufre dans l'essence*, ci-après le Règlement, a été publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 23 juin 1999. Le Règlement limite la concentration de soufre dans l'essence à une moyenne de 150 parties par million (p.p.m.) et réduira cette concentration à 30 p.p.m. à compter de 2005.

Le *Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans l'essence* est proposé à la demande de l'industrie qui souhaite remplacer l'actuelle méthode d'essai pour mesurer la teneur en soufre par une autre méthode, élaborée récemment, qui permet de mesurer avec plus d'exactitude le soufre présent en faible concentration. Environnement Canada convient que cette nouvelle méthode est supérieure et qu'elle permet de mesurer avec précision de faibles teneurs de concentrations en soufre. Les limites de la teneur en soufre de l'essence demeurent les mêmes que par le passé, mais elles sont exprimées en milligrammes par kilogramme plutôt qu'en pourcentage par poids. Outre ces changements, plusieurs modifications mineures sont proposées au Règlement afin de le mettre à jour, d'en clarifier certaines dispositions et de l'harmoniser davantage avec les autres règlements fédéraux sur les carburants. Des propositions de modifications semblables sont présentées parallèlement pour le *Règlement sur le benzène dans l'essence*, de façon à assurer la cohérence des règlements sur les carburants.

Les dispositions suivantes, proposées au Règlement, remplaceront la méthode d'essai, mettront à jour le Règlement et en clarifieront certaines dispositions :

- changer les méthodes d'essai pour mesurer le soufre dans l'essence, les produits oxygénés et le butane;
- exprimer les unités des limites de soufre en milligrammes par kilogramme (mg/kg) plutôt qu'en pourcentage par poids afin de pouvoir employer les unités métriques, qui sont utilisées dans les méthodes d'essai;
- mettre à jour les renvois aux normes californiennes qui s'appliquent à l'essence en Californie;
- faire passer de trois à cinq ans le nombre d'années qu'il faut conserver les registres après la date d'inscription des renseignements et clarifier les exigences relatives à la désignation et à la tenue des registres.

Les modifications proposées suivantes harmoniseront le Règlement avec les dispositions de la section Combustibles de la partie 7 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* (LCPE (1999)) :

- exempt gasoline that is imported in the fuel tank of a vehicle from the Regulations and exempt gasoline produced or sold for export or gasoline that is in transit through Canada, if that gasoline is accompanied by written evidence establishing that it is for export or is in transit; and
- adjust the requirements for making and transferring records pertaining to gasoline-like blendstock to focus on the person providing the blendstock rather than on the person receiving the blendstock.

The changes to be put in place by the proposed Regulations are of a minor technical nature and do not alter the intent of the Regulations. The Government of Canada is as interested as industry is in ensuring use of the most precise test method available, in order to ensure that the objective of the Regulations — namely the reduction of sulphur content — is being achieved. Changes such as the use of metric units instead of a percentage to express sulphur content likewise do not change the intent of the Regulations or the importance of reducing the sulphur levels, but achieve consistency with units used in the sulphur test method.

### Background

The test method for measuring the concentration of sulphur in gasoline is currently specified in the *Sulphur in Gasoline Regulations* as the National Standard of Canada method CAN/CGSB-3.0 No. 16.1. The Regulations state that, if the method is not amended to include sulphur levels as low as 10 p.p.m. before November 2, 2004, the test method will change to ASTM D2622. The Canadian General Standards Board (CGSB) Petroleum Coordinating Committee has indicated that there are no plans to amend CAN/CGSB-3.1 No. 16.1 by November 2004. Through the CGSB, industry has therefore requested that the Regulations be amended to change the test method to ASTM D5453, a method which is becoming the method of choice in Canadian petroleum laboratories and is considered by CGSB and Environment Canada to be superior to ASTM D2622.

In a letter dated February 20, 2002, the Canadian General Standards Board informed Environment Canada that “it would be appropriate to amend the *Sulphur in Gasoline Regulations* to replace the current method of analysis for sulphur in gasoline, CAN/CGSB-3.0 No. 16.1, with the American Society for Testing and Materials method, ASTM D5453, and to delete the reference to the American Society for Testing and Materials method ASTM D2622”. In the letter, CGSB states that the current test method is not applicable below about 50 p.p.m. sulphur, and that the suggested method, ASTM D5453, “is viewed by industry as superior for measuring low sulphur levels in gasoline”. The replacement test method recommended by the CGSB has been specified as the test method for measuring sulphur concentrations in the *Sulphur in Diesel Fuel Regulations*, which were published in Part II of the *Canada Gazette* on July 31, 2002. CGSB indicated that changing the test method would provide industry with the advantage of using the same equipment to test both sulphur in diesel fuel and gasoline. Accordingly, the proposed Regulations are being put forth to effect this change.

### Alternatives

Two alternatives were considered in response to the request from industry to revise the test method.

- soustraire au Règlement l’essence importée dans le réservoir d’un véhicule de même que l’essence produite ou vendue pour exportation ou en transit au Canada, si elle est accompagnée d’une preuve écrite attestant qu’elle est destinée à l’exportation ou est en transit;
- adapter les exigences relatives à la tenue et au transfert des registres des composés de base de type essence automobile de manière à mettre l’accent sur la personne qui fournit ces composés plutôt que sur celle qui les reçoit.

Les modifications qui seront mises en place par le règlement proposé sont mineures et n’altèrent pas l’esprit du Règlement. Le gouvernement fédéral est aussi désireux que l’industrie d’adopter la méthode d’essai la plus précise possible afin qu’on atteigne l’objectif du Règlement, à savoir la réduction de la teneur en soufre. Dans le même ordre d’idées, une modification comme le remplacement des pourcentages par des unités métriques pour exprimer la teneur en soufre ne fausse pas l’esprit du Règlement et ne diminue pas l’importance de réduire la concentration en soufre, mais permet d’employer les mêmes unités que celles utilisées dans la méthode d’essai du soufre.

### Contexte

La méthode d’essai pour mesurer la concentration du soufre dans l’essence est actuellement désignée dans le *Règlement sur le soufre dans l’essence* comme la méthode indiquée dans la Norme nationale du Canada CAN/CGSB-3.0 numéro 16.1. Le Règlement stipule que si d’ici le 2 novembre 2004 la méthode n’a pas été modifiée de façon à permettre de mesurer une concentration de soufre aussi faible que 10 p.p.m., elle sera remplacée par la méthode ASTM D2622. Le Comité de coordination des produits pétroliers de l’Office des normes générales du Canada (ONGC) a indiqué qu’on ne prévoit pas modifier la norme CAN/CGSB-3.1 numéro 16.1 d’ici novembre 2004. En conséquence, l’industrie a demandé, par l’intermédiaire de l’ONGC, que le Règlement soit modifié afin que la méthode d’essai actuelle soit remplacée par la méthode ASTM D5453, qui est en train de devenir la méthode de choix des laboratoires canadiens analysant les produits pétroliers et qui est considérée par l’ONGC et Environnement Canada comme supérieure à la méthode ASTM D2622.

Dans une lettre datée du 20 février 2002, l’Office des normes générales du Canada a informé Environnement Canada qu’il conviendrait de modifier le *Règlement sur le soufre dans l’essence* d’une part, afin de remplacer l’actuelle méthode d’analyse du soufre dans l’essence, CAN/CGSB-3.0 numéro 16.1, par la méthode ASTM D5453 de l’American Society for Testing and Materials et, d’autre part, de supprimer le renvoi à la méthode ASTM 2622 de cette dernière. Dans sa lettre, l’ONGC affirme que la méthode d’essai actuelle est inefficace pour les concentrations de soufre n’atteignant pas 50 p.p.m. et que la méthode suggérée, ASTM D5453, est considérée par l’industrie comme supérieure à la méthode actuelle lorsqu’il faut mesurer de faibles concentrations de soufre dans l’essence. L’ONGC précise que la méthode d’essai recommandée est la méthode d’essai prescrite pour mesurer des concentrations de soufre dans le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*, lequel a été publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 31 juillet 2002. L’ONGC signale qu’en changeant de méthode d’essai, on donnera à l’industrie la possibilité d’utiliser le même matériel pour calculer le soufre dans le carburant diesel aussi bien que dans l’essence. Le règlement proposé est mis de l’avant pour donner effet à ce changement.

### Solutions envisagées

Deux possibilités ont été envisagées en réponse à la demande de l’industrie de changer la méthode d’essai.



## Status Quo

The Minister considered making no changes to the *Sulphur in Gasoline Regulations*. Industry has requested a change in the test method to ASTM D5453, a test method superior to ASTM D2622, the method specified in the Regulations after November 2, 2004. The test equipment required to perform the ASTM D2622 method is expensive and is not currently in widespread use in Canada. If the current test method is not changed, the *Sulphur in Gasoline Regulations*, the *Benzene in Gasoline Regulations* and the *Sulphur in Diesel Fuels Regulations* would all specify different test methods for measuring sulphur levels. For these reasons, and given industry's request to change the test method, the status quo was rejected.

## Amendments to Change the Test Method

The Minister considered amending the *Sulphur in Gasoline Regulations* to change the test method for measuring sulphur levels specified in those regulations. Changing the test method would provide for a lower detection limit and better precision for determining the concentration of sulphur in gasoline. Furthermore, changing the test method as recommended by industry would result in the same test method being used in the *Sulphur in Gasoline Regulations*, the *Benzene in Gasoline Regulations* and the *Sulphur in Diesel Fuel Regulations*. This option will be put in place by the proposed Regulations.

## Benefits and Costs

### Industry

The test equipment for the method currently specified in the *Sulphur in Gasoline Regulations* is expensive and is not in widespread use in Canada. The change in test methods would result in the same test method being used in the *Sulphur in Gasoline Regulations* as is already specified under the *Sulphur in Diesel Fuels Regulations*. Since many fuel producers and importers handle both gasoline and diesel fuel, the change will reduce the costs to industry of measuring the sulphur concentration of fuels.

Changing the requirements for retaining records from three years to five years may result in some minor additional costs to industry. The other changes are not expected to impose additional costs on industry.

While the impact on costs to industry of the proposed amendments has not been quantified, it is expected to result in overall savings, since there will be only one method for measuring sulphur in gasoline and diesel, instead of three. This will allow for consistency between the various fuels regulations.

### Government

The proposed Regulations are not expected to impose additional costs on the Government of Canada. Changing the test method will streamline testing requirements to determine sulphur levels under the three regulations. This will facilitate enforcement and is expected to result in reduced costs to the federal government. The five-year retention period for records is consistent with other regulations under CEPA 1999 that contain record-keeping requirements.

## Le statu quo

Le ministre a étudié la possibilité de n'apporter aucune modification au *Règlement sur le soufre dans l'essence*. L'industrie a demandé que la méthode d'essai prescrite soit dorénavant la méthode ASTM D5453, qui est supérieure à la méthode ASTM D2622, qu'il lui faudrait employer après le 2 novembre 2004 en vertu du Règlement. La méthode ASTM D2622 exige un matériel coûteux qui n'est pas d'usage courant au Canada à l'heure actuelle. Si la méthode actuelle d'essai ne change pas, le *Règlement sur le soufre dans l'essence*, le *Règlement sur le benzène dans l'essence* et le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* prescriront des méthodes d'essai différentes pour mesurer les concentrations de soufre. Pour ces raisons, et compte tenu de la demande de l'industrie de changer la méthode d'essai, le statu quo a été rejeté.

## Modifications du Règlement afin de changer la méthode d'essai

Le ministre a étudié la possibilité de modifier le *Règlement sur le soufre dans l'essence* afin de changer la méthode qui y est stipulée pour mesurer la concentration de soufre. La nouvelle méthode d'essai permettrait d'obtenir un seuil de détection plus bas et de déterminer avec plus de précision la concentration de soufre dans l'essence. De plus, en adoptant la méthode recommandée par l'industrie, on aurait la même méthode d'essai dans le *Règlement sur le soufre dans l'essence*, le *Règlement sur le benzène dans l'essence* et le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*. Cette option sera mise en œuvre grâce au règlement proposé.

## Avantages et coûts

### Industrie

Le matériel de mesure que nécessite la méthode prévue actuellement par le *Règlement sur le soufre dans l'essence* est coûteux et n'est pas d'usage courant au Canada. En changeant la méthode d'essai, on inclut dans le *Règlement sur le soufre dans l'essence* la même méthode d'essai que celle déjà prévue dans le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*. Étant donné que de nombreux producteurs et importateurs offrent à la fois de l'essence et du carburant diesel, le changement réduira les coûts que l'industrie doit assumer pour mesurer la concentration en soufre dans les carburants.

En faisant passer de trois à cinq ans le nombre d'années que les registres doivent être conservés, il se peut qu'on impose certains coûts additionnels mineurs à l'industrie. Les autres modifications ne devraient rien coûter à l'industrie.

Bien que l'on n'ait pas quantifié l'incidence que les propositions de modifications auront sur les coûts de l'industrie, on s'attend à ce que cette dernière fasse des économies globales, car, au lieu d'employer trois méthodes pour mesurer le soufre dans l'essence et le carburant diesel, elle n'en emploiera qu'une, ce qui permettra d'harmoniser les divers règlements sur les carburants.

### Gouvernement

On ne pense pas que le règlement proposé imposera des coûts additionnels au gouvernement fédéral. En changeant la méthode d'essai, on simplifiera les exigences des trois règlements concernant la détermination des concentrations de soufre. L'application de la Loi en sera facilitée, et on suppose que les coûts assumés par le gouvernement fédéral diminueront. La période de conservation des registres de cinq ans est conforme aux autres règlements adoptés en vertu de la LCPE (1999) qui comportent des exigences en matière de tenue des registres.

**Public**

The proposed Regulations will not affect the required sulphur levels and timing and do not alter the intent of the Regulations. They will not affect the level of environmental protection that will be achieved with these Regulations, therefore, there will be no impact on the public.

*Consultation*

The changes to be put in place by the proposed Regulations are of a minor technical nature and will not alter the intent of the Regulations. The changes relating to the sulphur test method are being proposed at the request of industry to change the test method to a recently developed method that provides for more accurate measurement of sulphur at low levels.

Consistent with the requirements of subsection 145(2) of CEPA 1999, in August 2002, the Minister of the Environment offered to consult on a draft of the Regulations with the governments of provinces and territories and members of the CEPA National Advisory Committee who are representatives of aboriginal governments. None of the parties took up the offer to consult within 60 days of the offer being made.

In addition, any person wishing to provide comments on the proposed *Regulations Amending the Sulphur in Gasoline Regulations* can do so during the 60-day period after the pre-publication of these Regulations in the *Canada Gazette*, Part I.

*Compliance and Enforcement*

Since the proposed Regulations will be promulgated under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, CEPA enforcement officers will apply the Compliance and Enforcement Policy implemented under the Act. Their compliance promotion activities are limited to the distribution of the Act, the Regulations and the CEPA 1999 Compliance and Enforcement Policy. The Policy outlines measures to be implemented by Environment Canada scientists and engineers to promote compliance, including education, information and consultation on the development of proposed Regulations.

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

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

- Nature of the alleged violation: This includes consideration of the seriousness of the harm or potential harm to the environment, the intent of the alleged violator, whether it is a repeat violation, and whether an attempt has been made to conceal information or otherwise subvert the objectives and requirements of the Act.
- Effectiveness in achieving the desired result with the alleged violator: The desired result is compliance with the Act within the shortest possible time and with no further repetition of the violation. Factors to be considered include the violator's

**Population**

Le règlement proposé n'aura pas d'incidence sur les concentrations en soufre et les échéanciers prescrits et n'altérera pas l'esprit du Règlement. Il n'aura pas d'incidence sur le degré de protection de l'environnement qui est atteint grâce au Règlement, et, par conséquent, n'aura pas de répercussion sur la population.

*Consultations*

Les modifications à être mises en place par le règlement proposé sont mineures et n'altéreront pas l'esprit du Règlement. Celles qui concernent la méthode d'essai du soufre sont proposées à la demande de l'industrie qui souhaite remplacer la méthode d'essai par une autre, élaborée récemment, qui permet de mesurer avec plus d'exactitude le soufre présent en faible concentration.

En août 2002, conformément aux exigences du paragraphe 145(2) de la LCPE (1999), le ministre de l'Environnement a offert aux gouvernements des provinces et des territoires et aux membres du Comité consultatif national de la LCPE qui représentent les gouvernements autochtones de les consulter sur le projet de règlement. Aucune des parties n'a accepté l'offre dans les 60 jours après qu'elle a été faite.

Par ailleurs, toute personne qui souhaite formuler des commentaires sur le projet de *Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans l'essence* peut le faire durant la période de 60 jours suivant la publication préalable de ce projet de Règlement dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

*Respect et exécution*

Puisque le règlement proposé sera pris en vertu de la LCPE (1999), les agents de l'autorité appliqueront la Politique d'observation et d'application mise en œuvre en vertu de cette Loi. Leurs activités de promotion de la conformité sont limitées à la distribution de la Loi, des règlements et de la Politique d'observation et d'application de la LCPE (1999). La Politique indique les mesures à prendre par les scientifiques et les ingénieurs pour promouvoir l'application de la Loi, ce qui comprend l'éducation, l'information et la consultation sur l'élaboration des règlements proposés.

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

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

- La nature de l'infraction présumée : Il convient notamment de déterminer la gravité des dommages réels ou potentiels causés à l'environnement, s'il y a eu action délibérée de la part du contrevenant, s'il s'agit d'une récidive et s'il y a eu tentative de dissimuler de l'information ou de contourner, d'une façon ou d'une autre, les objectifs ou exigences de la Loi.
- L'efficacité du moyen employé pour obliger le contrevenant à obtempérer : Le but visé est de faire respecter la Loi dans les meilleurs délais tout en empêchant les récidives. Il sera tenu compte, notamment, du dossier du contrevenant pour

history of compliance with the Act, willingness to cooperate with enforcement officers, and evidence of corrective action already taken.

- Consistency in enforcement: Enforcement officers will consider how similar situations have been handled in determining the measures to be taken to enforce the Act.

#### Contacts

Mark Tushingham, Fuels Division, Environment Canada, Hull, Quebec K1A 0H3, (819) 994-0510 (Telephone), (819) 953-8903 (Facsimile), mark.tushingham@ec.gc.ca (Electronic mail); or Céline Labossière, Regulatory and Economic Analysis Branch, Environment Canada, Hull, Quebec K1A 0H3, (819) 997-2377 (Telephone), (819) 997-2769 (Facsimile), celine.labossiere@ec.gc.ca (Electronic mail).

l'observation de la Loi, de sa volonté de coopérer avec les agents de l'autorité et de la preuve que des correctifs ont été apportés.

- La cohérence dans l'application : Les agents de l'autorité tiendront compte de ce qui a été fait dans des cas semblables pour décider de la mesure à prendre pour appliquer la Loi.

#### Personnes-ressources

Mark Tushingham, Division des carburants, Environnement Canada, Hull (Québec) K1A 0H3, (819) 994-0510 (téléphone), (819) 953-8903 (télécopieur), mark.tushingham@ec.gc.ca (courrier électronique); ou Céline Labossière, Direction des analyses réglementaires et économiques, Environnement Canada, Hull (Québec) K1A 0H3, (819) 997-2377 (téléphone), (819) 997-2769 (télécopieur), celine.labossiere@ec.gc.ca (courrier électronique).

## PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 332(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*<sup>a</sup>, that the Governor in Council proposes, pursuant to section 140 of that Act, to make the annexed *Regulations Amending the Sulphur in Gasoline Regulations*.

Any person may, within 60 days after the publication of this notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to the proposed Regulations or a notice of objection requesting that a board of review be established under section 333 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*<sup>a</sup> and stating the reasons for the objection. All comments and notices must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to the Director General, Air Pollution Prevention Directorate, Environmental Protection Service, Department of the Environment, Ottawa, Ontario K1A 0H3.

A person who provides information to the Minister may submit with the information a request for confidentiality under section 313 of that Act.

Ottawa, January 30, 2003

EILEEN BOYD  
*Assistant Clerk of the Privy Council*

## REGULATIONS AMENDING THE SULPHUR IN GASOLINE REGULATIONS

### AMENDMENTS

1. (1) The definition “California Phase 2 Gasoline” in subsection 1(1) of the *Sulphur in Gasoline Regulations*<sup>1</sup> is repealed.

(2) Paragraphs (a) and (b) of the definition “blend” in subsection 1(1) of the Regulations are replaced by the following:

- (a) the mixing of only low-sulphur gasolines or California gasolines, or both; or
- (b) the adding of only additives, sulphur-limited butane or sulphur-limited oxygenates to low-sulphur gasoline or California gasoline. (*mélange*).

<sup>a</sup> S.C. 1999, c. 33

<sup>1</sup> SOR/99-236

## PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 332(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*<sup>a</sup>, que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 140 de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans l'essence*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre de l'Environnement, dans les soixante jours suivant la date de publication du présent avis, leurs observations au sujet du projet de règlement ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution de la commission de révision prévue à l'article 333 de cette loi. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout au directeur général, Direction générale de la prévention de la pollution atmosphérique, Service de la protection de l'environnement, ministère de l'Environnement, Ottawa (Ontario) K1A 0H3.

Quiconque fournit des renseignements au ministre peut en même temps présenter une demande de traitement confidentiel aux termes de l'article 313 de cette loi.

Ottawa, le 30 janvier 2003

La greffière adjointe du Conseil privé,  
EILEEN BOYD

## RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE SOUFRE DANS L'ESSENCE

### MODIFICATIONS

1. (1) La définition de « essence Californie Phase 2 » du paragraphe 1(1) du *Règlement sur le soufre dans l'essence*<sup>1</sup>, est abrogée.

(2) Les alinéas a) et b) de la définition de « mélange » au paragraphe 1(1) du même règlement, sont remplacés par ce qui suit :

- a) le mélange uniquement d'essences à faible teneur en soufre ou d'essences Californie ou toute combinaison des deux;
- b) l'addition, à de l'essence à faible teneur en soufre ou à de l'essence Californie, des seuls produits suivants : additifs,

<sup>a</sup> L.C. 1999, ch. 33

<sup>1</sup> DORS/99-236

**(3) Paragraphs (a) and (b) of the definition “sulphur-limited butane” in subsection 1(1) of the Regulations are replaced by the following:**

- (a) in respect of butane added to gasoline until December 31, 2004, 140 mg/kg; and
- (b) in respect of butane added to gasoline after December 31, 2004, 40 mg/kg. (*butane à concentration limitée en soufre*)

**(4) Paragraphs (a) and (b) of the definition “sulphur-limited oxygenate” in subsection 1(1) of the Regulations are replaced by the following:**

- (a) in respect of oxygenate added to gasoline until December 31, 2004, 170 mg/kg; and
- (b) in respect of oxygenate added to gasoline after December 31, 2004, 40 mg/kg. (*produit oxygéné à concentration limitée en soufre*)

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

“California gasoline” means gasoline that

- (a) meets the compositional requirements described in *The California Reformulated Gasoline Regulations*, Title 13, California Code of Regulations, Division 3, Chapter 5, Article 1, Subarticle 2; and
- (b) has been identified as California gasoline under subsection 5(1) of these Regulations. (*essence Californie*)

**2. (1) Subparagraphs 2(1)(a)(i) and (ii) of the Regulations are replaced by the following:**

- (i) for the period beginning on October 1, 2003 and ending on December 31, 2004, 300 mg/kg, and
- (ii) on or after January 1, 2005, 80 mg/kg; and

**(2) Subparagraphs 2(1)(b)(i) and (ii) of the Regulations are replaced by the following:**

- (i) for the period beginning on July 1, 2002 and ending on December 31, 2004, 170 mg/kg, and
- (ii) on or after January 1, 2005, 40 mg/kg.

**(3) Paragraphs 2(2)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:**

- (a) for the period beginning on July 1, 2002 and ending on December 31, 2004, 150 mg/kg; and
- (b) on or after January 1, 2005, 30 mg/kg.

**(4) Paragraphs 2(3)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:**

- (a) for the period beginning on January 1, 2004 and ending on March 31, 2005, 300 mg/kg; and
- (b) on or after April 1, 2005, 80 mg/kg.

**(5) Subsection 2(4) of the Regulations is amended by striking out the word “or” at the end of paragraph (c) and by adding the following after paragraph (e):**

- (f) gasoline being imported in a fuel tank that supplies the engine of a conveyance that is used for transportation, whether by water, land or air;
- (g) gasoline in transit through Canada, from a place outside Canada to another place outside Canada, accompanied by written evidence establishing that the gasoline is in transit; or
- (h) gasoline produced or sold for export and accompanied by written evidence establishing that the gasoline will be exported.

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

butane à concentration limitée en soufre ou produits oxygénés à concentration limitée en soufre. (*blend*)

**(3) Les alinéas a) et b) de la définition de « butane à concentration limitée en soufre », au paragraphe 1(1) du même règlement, sont remplacés par ce qui suit :**

- a) pour le butane ajouté à l'essence jusqu'au 31 décembre 2004, 140 mg/kg;
- b) pour le butane ajouté à l'essence après le 31 décembre 2004, 40 mg/kg. (*sulphur - limited butane*)

**(4) Les alinéas a) et b) de la définition de « produit oxygéné à concentration limitée en soufre », au paragraphe 1(1) du même règlement, sont remplacés par ce qui suit :**

- a) pour le produit oxygéné ajouté à l'essence jusqu'au 31 décembre 2004, 170 mg/kg;
- b) pour le produit oxygéné ajouté à l'essence après le 31 décembre 2004, 40 mg/kg. (*sulphur-limited oxygenate*)

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

« essence californie » Essence qui à la fois :

- (a) possède une composition conforme aux exigences énoncées dans le règlement intitulé *The California Reformulated Gasoline Regulations*, titre 13, California Code of Regulations, division 3, chapitre 5, article 1, paragraphe 2;
- (b) est désignée comme telle conformément au paragraphe 5(1) du présent règlement. (*California gasoline*)

**2. (1) Les sous-alinéas 2(1)a)(i) et (ii) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

- (i) pour la période du 1<sup>er</sup> octobre 2003 au 31 décembre 2004, 300 mg/kg;
- (ii) à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2005, 80 mg/kg;

**(2) Les sous-alinéas 2(1)b)(i) et (ii) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

- (i) pour la période du 1<sup>er</sup> juillet 2002 au 31 décembre 2004, 170 mg/kg;
- (ii) à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2005, 40 mg/kg.

**(3) Les alinéas 2(2)a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

- a) pour la période du 1<sup>er</sup> juillet 2002 au 31 décembre 2004, 150 mg/kg;
- b) à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2005, 30 mg/kg.

**(4) Les alinéas 2(3)a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

- a) pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 2004 au 31 mars 2005, 300 mg/kg;
- b) à compter du 1<sup>er</sup> avril 2005, 80 mg/kg.

**(5) Le paragraphe 2(4) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa e), de ce qui suit :**

- f) à l'essence qui est importée dans un réservoir de carburant qui sert à alimenter le moteur du moyen de transport utilisé, que ce dernier soit terrestre, aérien ou par eau;
- g) à l'essence qui est en transit au Canada, en provenance et à destination d'un lieu à l'extérieur du Canada et qui est accompagnée d'une preuve écrite attestant qu'elle est en transit;
- h) à l'essence qui est produite ou vendue pour être exportée et qui est accompagnée d'une preuve écrite attestant qu'elle sera exportée.

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

(5) Subparagraph (1)(b)(ii) does not apply to California gasoline.

**3. Subsections 3(2) to (5) of the Regulations are replaced by the following:**

(2) For the purposes of these Regulations, the following concentrations described in paragraphs (a) to (c) shall be measured as indicated:

- (a) the concentration of sulphur in gasoline shall be measured
  - (i) until December 31, 2003, in accordance with the method set out in National Standard of Canada CAN/CGSB-3.0 No. 16.1-98, *Sulphur in Gasoline by Energy-Dispersive X-Ray Fluorescence Spectrometry (EDXRF)*, and
  - (ii) after December 31, 2003, in accordance with the American Society for Testing and Materials method D 5453-00, *Standard Test Method for Determination of Total Sulfur in Light Hydrocarbons, Motor Fuels and Oils by Ultraviolet Fluorescence*;
- (b) the concentration of sulphur in an oxygenate shall be measured in accordance with the American Society for Testing and Materials method D 5453-00, *Standard Test Method for Determination of Total Sulfur in Light Hydrocarbons, Motor Fuels and Oils by Ultraviolet Fluorescence*; and
- (c) the concentration of sulphur in butane shall be measured in accordance with the American Society for Testing and Materials method D 6667-01, *Standard Test Method for Determination of Total Volatile Sulfur in Gaseous Hydrocarbons and Liquefied Petroleum Gases by Ultraviolet Fluorescence*.

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

4. (1) For each year in which a primary supplier produces or imports gasoline identified under subsections 5(1) or (2) as low-sulphur gasoline, California gasoline or gasoline-like blendstock, the primary supplier shall submit to the Minister a report, on or before February 15 of the following year,

**(2) Paragraph 4(2)(d) of the Regulations is replaced by the following:**

- (d) for gasoline produced or imported by the primary supplier and identified under subsection 5(1) as California gasoline, the volume of that gasoline and, subject to subsection (3), the highest concentration of sulphur in that gasoline; and

**5. (1) The portion of subsection 5(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

5. (1) A primary supplier may, before importing a batch of gasoline or dispatching one from a refinery or blending facility, identify the gasoline by recording it as one of the following types:

**(2) Paragraph 5(1)(g) of the Regulations is replaced by the following:**

- (g) California gasoline; or

**(3) Paragraph 5(3)(b) of the Regulations is replaced by the following:**

- (b) that each batch that it identified under paragraph (1)(g) meets the compositional requirements for California gasoline.

**6. Sections 6 and 7 of the Regulations are replaced by the following:**

6. (1) Before any batch of gasoline-like blendstock is dispatched from a refinery or blending facility, or imported or sold, the person who dispatches, imports or sells the batch shall make a

(5) Le sous-alinéa (1)b(ii) ne s'applique pas à l'essence Californie.

**3. Les paragraphes 3(2) à (5) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

(2) Pour l'application du présent règlement, les concentrations ci-après sont mesurées conformément aux méthodes précisées :

- a) la concentration de soufre dans l'essence :
  - (i) jusqu'au 31 décembre 2003, selon la méthode exposée dans la norme nationale du Canada CAN/CGSB-3.0 N° 16.1-98, intitulée *Soufre dans l'essence par spectrométrie de fluorescence X à dispersion d'énergie (EDXRF)*,
  - (ii) après le 31 décembre 2003, selon la méthode D 5453-00 de l'*American Society for Testing and Materials* intitulée *Standard Test Method for Determination of Total Sulfur in Light Hydrocarbons, Motor Fuels and Oils by Ultraviolet Fluorescence*;
- b) la concentration de soufre dans un produit oxygéné, selon la méthode D 5453-00 de l'*American Society for Testing and Materials*, intitulée *Standard Test Method for Determination of Total Sulfur in Light Hydrocarbons, Motor Fuels and Oils by Ultraviolet Fluorescence*;
- c) la concentration de soufre dans le butane, selon la méthode D 6667-01 de l'*American Society for Testing and Material*, intitulée *Standard Test Method for Determination of Total Volatile Sulfur in Gaseous Hydrocarbons and Liquefied Petroleum Gases by Ultraviolet Fluorescence*.

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

4. (1) Pour chaque année où le fournisseur principal produit ou importe de l'essence désignée conformément aux paragraphes 5(1) ou (2) comme de l'essence à faible teneur en soufre, de l'essence Californie ou un composé de base de type essence automobile, il doit, au plus tard le 15 février de l'année suivante, présenter au ministre :

**(2) L'alinéa 4(2)d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- d) pour l'essence produite ou importée par le fournisseur principal et désignée conformément au paragraphe 5(1) comme de l'essence Californie, le volume et, sous réserve du paragraphe (3), la concentration la plus élevée de soufre dans cette essence;

**5. (1) Le passage du paragraphe 5(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

5. (1) Le fournisseur principal peut, avant d'importer un lot d'essence ou de l'expédier d'une raffinerie ou d'une installation de mélange, désigner l'essence comme étant l'un des types ci-après en la consignnant au registre :

**(2) L'alinéa 5(1)g) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- g) essence Californie;

**(3) L'alinéa 5(3)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- b) chaque lot désigné conformément à l'alinéa (1)g) possède une composition conforme aux exigences visant l'essence Californie.

**6. Les articles 6 et 7 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

6. (1) Avant que tout lot de composé de base de type essence automobile ne soit expédié d'une raffinerie ou d'une installation de mélange, ou qu'il ne soit importé ou vendu, la personne

record that identifies the fuel as “gasoline-like blendstock that is intended to be further refined or blended to produce low-sulphur gasoline” and that contains the following information:

- (a) the name and address of the person who dispatched, imported or sold the batch;
- (b) the name and address of the primary supplier who originally produced or imported the batch;
- (c) the registration number pertaining to the refinery or blending facility at which the batch was produced or to the province into which the batch had originally been imported;
- (d) the name and address of the person who purchases or receives the batch and the name and address of the facility to which the batch is dispatched;
- (e) the date of the dispatch, importation or sale of the batch; and
- (f) the volume of the batch.

(2) No person shall sell a batch of gasoline-like blendstock without providing the person purchasing or receiving the batch, before the transfer of possession or ownership of the batch, with a copy of the record that the seller is required to make under subsection (1).

(3) Every primary supplier shall provide the Minister with the information prescribed under subsection (1) as an annex to the report required under section 4, for each batch of gasoline-like blendstock that was dispatched or imported during the period covered by the report.

#### *Retention of Records*

7. Every person required to make a record under section 5 or 6 shall maintain the record in Canada for a period of five years after the day on which the record was made.

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

**12.** A primary supplier shall maintain a record in Canada, for a period of five years after the day on which the record was made, for each batch in respect of which it made an election under section 9, that includes

#### COMING INTO FORCE

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

[5-1-o]

l'expédiant, l'important ou le vendeur consigne dans un registre la désignation du carburant comme composé de base de type essence automobile destiné à être davantage raffiné ou mélangé pour produire de l'essence à faible teneur en soufre et ainsi que les renseignements suivants :

- a) les nom et adresse de la personne qui a expédié, importé ou vendu le lot;
- b) les nom et adresse du fournisseur principal qui en premier lieu a produit ou importé le lot;
- c) le numéro d'enregistrement relatif à la raffinerie ou à l'installation de mélange où le lot a été produit ou à la province dans laquelle il a, à l'origine, été importé;
- d) les nom et adresse de la personne achetant ou recevant le lot et ceux de l'installation où le lot est expédié;
- e) la date d'expédition, d'importation ou de vente du lot;
- f) le volume du lot.

(2) Nul ne peut vendre un lot de composé de base de type essence automobile sans fournir à la personne achetant ou recevant le lot, avant le transfert de possession ou de propriété du lot, une copie de de la désignation et des renseignements visés au paragraphe (1).

(3) Le fournisseur principal fournit au ministre la désignation et les renseignements visés au paragraphe (1) en annexe du rapport exigé à l'article 4, pour chaque lot de composé de base de type essence automobile expédié ou importé au cours de la période visée par le rapport.

#### *Conservation des registres*

7. Toute personne tenue de consigner des renseignements dans un registre aux termes des articles 5 ou 6 doit les conserver au Canada pendant cinq ans suivant la date de leur consignation.

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

**12.** Pour chaque lot à l'égard duquel il a exercé un choix en vertu de l'article 9, le fournisseur principal doit consigner les renseignements ci-après et les conserver au Canada pendant cinq ans :

#### ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[5-1-o]

## Regulations Amending the Benzene in Gasoline Regulations

### Statutory Authority

Canadian Environmental Protection Act, 1999

### Sponsoring Departments

Department of the Environment and Department of Health

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

#### Description

This statement describes the proposed *Regulations Amending the Benzene in Gasoline Regulations*, hereinafter referred to as the proposed Regulations. The *Benzene in Gasoline Regulations*, hereinafter referred to as the Regulations, were published in the *Canada Gazette*, Part II, on November 26, 1997. These current Regulations limit the level of benzene in gasoline to one percent by volume and control the benzene emission number, which relates gasoline composition to estimated emissions of benzene from vehicles. These Regulations also specify sulphur limits for commercially pure butane and oxygenate, and the required test methods for measuring these limits.

The *Regulations Amending the Benzene in Gasoline Regulations* are being proposed in parallel with the *Regulations Amending the Sulphur in Gasoline Regulations*, which propose a new and more precise test method for measuring sulphur content. The proposed Regulations will align the sulphur limits for commercially pure butane and oxygenate in the *Benzene in Gasoline Regulations* with the levels and timings of the sulphur limits in the *Sulphur in Gasoline Regulations*. The test methods for sulphur will also be updated to align the two Regulations.

A number of other minor changes are being proposed at the same time to update the Regulations, clarify some provisions, and make the Regulations more consistent with other federal fuels regulations. The proposed changes will ensure consistency between the fuels regulations.

The following proposed changes will align the Regulations with provisions in the current *Sulphur in Gasoline Regulations* and provisions being proposed in the *Regulations Amending the Sulphur in Gasoline Regulations*:

- revise the test methods for measuring sulphur in gasoline, in oxygenates and in butane;
- change the units for expressing the sulphur limits from percent by weight to milligrams per kilogram (mg/kg) to express the units in metric and provide consistency with the units of the test methods;
- update references in the Regulations to the California Requirements applicable to California gasoline;
- update the definitions of commercially pure oxygenate and commercially pure butane to align with the sulphur levels and timing requirements of the *Sulphur in Gasoline Regulations*;

## Règlement modifiant le Règlement sur le benzène dans l'essence

### Fondement législatif

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

### Ministères responsables

Ministère de l'Environnement et ministère de la Santé

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

#### Description

Ce résumé décrit le projet de *Règlement modifiant le Règlement sur le benzène dans l'essence*, ci-après le règlement proposé. Le *Règlement sur le benzène dans l'essence*, ci-après le Règlement, a été publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 26 novembre 1997. Le règlement actuel limite la teneur en benzène de l'essence à 1 p. 100 par volume et fixe l'indice des émissions de benzène, paramètre qui lie la composition de l'essence aux émissions estimées de benzène produites par les véhicules. Le Règlement prescrit également les limites de la teneur en soufre pour le butane pur et les produits oxygénés de qualité commerciale et les méthodes d'essai qui précisent ces limites.

Le *Règlement modifiant le Règlement sur le benzène dans l'essence* est proposé parallèlement au *Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans l'essence* qui propose une nouvelle méthode d'essai plus précise pour mesurer la teneur en soufre. Le règlement proposé harmonisera les limites de soufre dans le butane pur et les produits oxygénés de qualité commerciale prescrites par le *Règlement sur le benzène dans l'essence* avec les teneurs et les échéanciers du *Règlement sur le soufre dans l'essence*. Les méthodes d'essai servant à mesurer le soufre seront aussi modifiées pour se conformer à ces deux règlements.

Plusieurs modifications mineures sont aussi proposées au *Règlement sur le benzène dans l'essence* afin de le mettre à jour, d'en clarifier certaines dispositions et de l'harmoniser davantage aux autres règlements fédéraux sur les carburants. Ces modifications proposées permettront d'assurer la cohérence des règlements sur les carburants.

Les propositions de modifications suivantes harmoniseront le Règlement avec les dispositions de l'actuel *Règlement sur le soufre dans l'essence* et les dispositions proposées dans le projet de *Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans l'essence* :

- changer les méthodes d'essai pour mesurer le soufre dans l'essence, les produits oxygénés et le butane;
- exprimer les unités des limites de soufre en milligrammes par kilogramme (mg/kg) plutôt qu'en pourcentage par poids afin de pouvoir employer les unités métriques qui sont utilisées dans les méthodes d'essai;
- mettre à jour les renvois aux normes californiennes qui s'appliquent à l'essence en Californie;
- mettre à jour les définitions de produit oxygéné pur de qualité commerciale et de butane pur de qualité commerciale pour les adapter aux teneurs en soufre et aux échéanciers prescrits dans le *Règlement sur le soufre dans l'essence*;

- exempt gasoline produced or sold for export or gasoline that is in transit through Canada, if that gasoline is accompanied by written evidence establishing that it is for export or is in transit (these changes also align the Regulations with provisions of the Fuels Division of Part 7 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*) (CEPA 1999);
- align the records section with the structure of the records section of the *Sulphur in Gasoline Regulations*; and,
- change the requirement for retaining records from three years after the records are made to five years.

Additional changes included in the proposed Regulations are as follows:

- clarify the timing requirements to cancel yearly pool average elections, the definition of complying gasoline and the specific test methods that may be used for taking samples; and,
- change the quantity of sample required to be retained for analysis to 1.7L to allow for adequate head space in the sample container.

The proposed changes are of a minor technical nature and do not alter the intent of the Regulations. The Government of Canada is as interested as industry in ensuring use of the most precise test method available, in order to ensure that the objective of the Regulations — namely reduction of sulphur content — is being achieved. Changes such as the use of metric units instead of a percentage to express sulphur content likewise do not change the intent of the Regulations, but achieve consistency with units used in the sulphur test method.

#### Background

The current test method for measuring sulphur levels specified in the *Benzene in Gasoline Regulations* is CAN/CGSB-3.0 No. 16.1. This method is not applicable below 50 mg/kg (50 p.p.m.). With the introduction of lower sulphur limits for gasoline, through the *Sulphur in Gasoline Regulations*, a more accurate test method for sulphur is required.

In a letter dated February 20, 2002, the Canadian General Standards Board (CGSB) informed Environment Canada that “it would be appropriate to replace the current method of analysis for sulphur in gasoline, CAN/CGSB-3.0 No. 16.1, with the American Society for Testing and Materials method, ASTM D5453”. The replacement test method recommended by the CGSB is becoming the method of choice in Canadian petroleum laboratories and has already been specified as the test method for measuring sulphur concentrations in the *Sulphur in Diesel Fuel Regulations*, which were published in the *Canada Gazette*, Part II, on July 31, 2002. Environment Canada agrees that this new method is a superior method that provides the means to measure sulphur concentrations at low levels with precision. Accordingly, the proposed Regulations are being put forth to effect this change.

#### Alternatives

Two alternatives were considered in response to industry’s request to revise the methods.

#### Status Quo

The Minister considered making no changes to the *Benzene in Gasoline Regulations*.

Since the *Regulations Amending the Sulphur in Gasoline Regulations* are being proposed to update the test method for

- soustraire au Règlement l’essence produite ou vendue pour exportation ou en transit au Canada, si elle est accompagnée d’une preuve écrite attestant qu’elle est destinée à l’exportation ou qu’est en transit (ces modifications rendent aussi le Règlement conforme aux dispositions de la section Combustibles de la partie 7 de la *Loi canadienne sur la protection de l’environnement (1999)* (LCPE (1999));
- harmoniser la partie sur les registres avec celle du *Règlement sur le soufre dans l’essence*;
- faire passer de trois à cinq ans le nombre d’années qu’il faut conserver les registres après la date d’inscription des renseignements.

Voici les modifications additionnelles du règlement proposé :

- clarifier les échéanciers prescrits pour annuler une décision de choisir la moyenne annuelle et préciser la définition d’essence conforme ainsi que les méthodes d’essai spécifiques de prélèvement des échantillons;
- afin de disposer d’un espace libre adéquat dans le conteneur d’échantillon, faire passer à 1,7 L la quantité d’échantillons prévue qui doit être conservée aux fins d’analyse.

Les modifications proposées sont mineures et n’altèrent pas l’esprit du Règlement. Le gouvernement du Canada est aussi désireux que l’industrie d’adopter la méthode d’essai la plus précise possible afin qu’on atteigne l’objectif du Règlement, à savoir la réduction de la teneur en soufre. Dans le même ordre d’idées, une modification comme le remplacement des pourcentages par des unités métriques pour exprimer la teneur en soufre ne fausse pas l’esprit du Règlement et ne diminue pas l’importance de réduire la concentration en soufre, mais permet d’employer les mêmes unités que celles utilisées dans la méthode d’essai du soufre.

#### Contexte

La méthode d’essai actuelle servant à mesurer les teneurs en soufre prescrites par le *Règlement sur le benzène dans l’essence* est la méthode CAN/CGSB-3.0 n° 16.1. Cette méthode ne s’applique pas à des concentrations inférieures à 50 mg/kg (50 p.p.m.). La prescription par le *Règlement sur le soufre dans l’essence* de limites plus faibles pour le soufre dans l’essence nécessitera une méthode d’essai plus précise.

Dans une lettre datée du 20 février 2002, l’Office des normes générales du Canada (ONGC) a informé Environnement Canada qu’il conviendrait de remplacer la méthode d’analyse actuelle de la teneur en soufre dans l’essence, CAN/CGSB-3.0 No. 16.1, par la méthode ASTM D5453 de l’American Society for Testing and Materials. La méthode d’essai recommandée par l’ONGC est en voie de devenir la méthode d’essai dans les laboratoires d’analyse de produits pétroliers canadiens et a déjà été prescrite comme méthode d’essai de référence pour mesurer les concentrations en soufre du *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*, lequel a été publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 31 juillet 2002. Environnement Canada convient que cette nouvelle méthode est supérieure et qu’elle permet de mesurer avec précision de faibles teneurs de concentrations en soufre. Le règlement proposé est mis de l’avant pour donner effet à ce changement.

#### Solutions envisagées

Deux possibilités ont été envisagées en réponse à la demande de l’industrie de changer la méthode d’essai.

#### Le statu quo

Le ministre a étudié la possibilité de n’apporter aucune modification au *Règlement sur le benzène dans l’essence*.

Étant donné que le *Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans l’essence* est proposé pour mettre à jour la méthode



measuring sulphur in gasoline, this would result in different test methods between the two Regulations. For this reason, and given industry's request to change the test method for the *Sulphur in Gasoline Regulations*, the status quo was rejected.

#### Amendments to Change the Test Method

The Minister considered amending the *Benzene in Gasoline Regulations* to change the test method for measuring sulphur levels specified in those regulations. Changing the test method would provide for a lower detection limit and better precision for determining the concentration of sulphur in gasoline. Furthermore, changing the test method would result in the same test method being used in the *Sulphur in Gasoline Regulations*, the *Benzene in Gasoline Regulations* and the *Sulphur in Diesel Fuel Regulations*. This option has been selected.

#### Benefits and Costs

##### Industry

The test equipment for the method to determine sulphur content that is specified in the current *Benzene in Gasoline Regulations* is expensive and is not in widespread use in Canada. The change in test method would result in the same test method being used in the proposed *Regulations Amending the Benzene in Gasoline Regulations* as is already specified under the *Sulphur in Diesel Fuels Regulations* and the proposed *Regulations Amending the Sulphur in Gasoline Regulations*. Since many fuel producers and importers handle both gasoline and diesel fuel, the change will reduce the costs to industry of measuring the sulphur concentration of fuels.

Changing the requirements for retaining records from three years to five years may result in some minor additional costs to industry. The other changes are not expected to impose additional costs on industry.

While the impact on costs to industry of the proposed Regulations has not been quantified, it is expected to result in overall savings, since there will be only one method for measuring sulphur in gasoline and diesel, instead of three. This will allow for consistency between the various fuels regulations.

##### Government

The proposed Regulations are not expected to impose additional costs on the federal government. Changing the test method will streamline testing requirements to determine sulphur levels under three federal fuels regulations. This will facilitate enforcement and is expected to result in reduced costs to the federal government. The five-year retention period for records is consistent with other regulations under CEPA 1999 that contain record-keeping requirements.

##### Public

The proposed Regulations will not affect the required benzene level or Benzene Emissions Number and will not alter the intent of the Regulations. They will not affect the level of environmental protection that will be achieved with these Regulations, therefore, there will be no impacts on the public.

#### Consultation

The changes to be put in place by the proposed Regulations are of a minor technical nature and do not alter the intent of the Regulations. The changes relating to the sulphur test method are

d'essai servant à mesurer le soufre dans l'essence, choisir le statu quo nous donnerait deux règlements qui prévoient des méthodes d'essai différentes. Pour cette raison, et compte tenu de la demande de l'industrie de changer la méthode d'essai dans le *Règlement sur le soufre dans l'essence*, le statu quo a été rejeté.

#### Modifications visant à changer la méthode d'essai

Le ministre a étudié la possibilité de modifier le *Règlement sur le benzène dans l'essence* afin de changer la concentration de soufre. La nouvelle méthode d'essai permettrait d'obtenir un seuil de détection plus bas et de déterminer avec plus de précision la concentration en soufre dans l'essence. De plus, en changeant la méthode d'essai de référence, on prescrit la même méthode dans le *Règlement sur le soufre dans l'essence*, le *Règlement sur le benzène dans l'essence* et le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*. Cette option a été retenue.

#### Avantages et coûts

##### Industrie

Le matériel de mesure que nécessite la méthode prévue actuellement par le *Règlement sur le benzène dans l'essence* est coûteux et n'est pas d'usage courant au Canada. En changeant la méthode d'essai, on ferait en sorte que la méthode d'essai prescrite dans le projet de *Règlement modifiant le Règlement sur le benzène dans l'essence* soit la même que celle déjà prévue dans le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* et que celle qui est proposée conformément au projet de *Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans l'essence*. Étant donné que de nombreux producteurs et importateurs offrent à la fois de l'essence et du carburant diesel, le changement permettra à l'industrie de réduire les coûts qu'entraîne la mesure de la concentration en soufre des carburants.

En faisant passer de trois à cinq ans le nombre d'années que les registres doivent être conservés, il se peut qu'on impose certains coûts additionnels mineurs à l'industrie. Les autres modifications ne devraient rien coûter à l'industrie.

Bien que l'on n'ait pas quantifié l'incidence que le règlement proposé aura sur les coûts de l'industrie, on s'attend à ce que cette dernière fasse des économies globales, car, au lieu d'employer trois méthodes pour mesurer le soufre dans l'essence et le carburant diesel, elle n'en emploiera qu'une, ce qui permettra d'harmoniser les divers règlements sur les carburants.

##### Gouvernement

On ne prévoit pas que le règlement proposé imposera des coûts additionnels au gouvernement fédéral. En changeant la méthode d'essai, on simplifie les exigences des trois règlements concernant la détermination des concentrations de soufre. L'application de la loi en sera facilitée, et on suppose que les coûts assumés par le gouvernement fédéral diminueront. La période de conservation des registres de cinq ans est conforme aux autres règlements adoptés en vertu de la LCPE (1999) qui comportent des exigences en matière de tenue des registres.

##### Population

Le règlement proposé n'aura pas d'incidence sur la concentration en benzène ou l'indice des émissions de benzène et n'altérera pas l'esprit du Règlement. Il n'aura pas d'incidence sur le degré de protection de l'environnement qui est atteint grâce au Règlement, et, par conséquent, n'aura pas de répercussion sur la population.

#### Consultations

Les modifications à être mises en place par le règlement proposé sont mineures et n'altèrent pas l'esprit du Règlement. Celles qui concernent la méthode d'essai du soufre sont proposées à la

being proposed at the request of industry to change the test method to a recently developed method that provides for more accurate measurement of sulphur at low levels. As stated earlier, these changes are being proposed in parallel with the proposed *Regulations Amending the Sulphur in Gasoline Regulations*.

Consistent with the requirements of subsection 93(3) of CEPA 1999, in July 2002, the Minister of the Environment offered to consult on a draft of the Regulations with the governments of provinces and territories and members of the CEPA National Advisory Committee who are representatives of aboriginal governments. None of the parties took up the offer to consult within 60 days of the offer being made.

In addition, any person wishing to provide comments on the proposed *Regulations Amending the Benzene in Gasoline Regulations* can do so during the 60-day period after the pre-publication of these proposed Regulations in the *Canada Gazette*, Part I.

### *Compliance and Enforcement*

Since the proposed Regulations will be promulgated under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, CEPA enforcement officers will apply the Compliance and Enforcement Policy implemented under the Act. Their compliance promotion activities are limited to the distribution of the Act, the Regulations, and the CEPA 1999 Compliance and Enforcement Policy. The Policy outlines measures to be implemented by Environment Canada scientists and engineers to promote compliance, including education, information and consultation on the development of proposed regulations.

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

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

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

### *Contacts*

Mark Tushingham, Fuels Division, Environment Canada, Hull, Quebec K1A 0H3, (819) 994-0510 (Telephone), (819) 953-8903

demande de l'industrie qui souhaite remplacer la méthode d'essai par une autre, élaborée récemment, laquelle permet de mesurer avec plus d'exactitude le soufre présent en faible concentration. Comme il a été mentionné ci-dessus, ces modifications sont proposées parallèlement avec le projet de *Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans l'essence*.

En juillet 2002, conformément aux exigences du paragraphe 93(3) de la LCPE (1999), le ministre de l'Environnement a offert aux gouvernements des provinces et des territoires et aux membres du Comité consultatif national de la LCPE qui représentent les gouvernements autochtones, de les consulter sur le projet de règlement. Aucune des parties n'a accepté l'offre dans les 60 jours après qu'elle a été faite.

Par ailleurs, toute personne qui souhaite formuler des commentaires sur le projet de *Règlement modifiant le Règlement sur le benzène dans l'essence* peut le faire durant la période de 60 jours suivant la publication préalable de ce projet de règlement dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

### *Respect et exécution*

Puisque le règlement proposé sera pris en vertu de la LCPE (1999), les agents de l'autorité appliqueront la Politique d'observation et d'application mise en œuvre en vertu de cette loi. Leurs activités de promotion de la conformité sont limitées à la distribution de la Loi, des règlements et de la Politique d'observation et d'application de la LCPE (1999). La Politique indique les mesures à prendre par les scientifiques et les ingénieurs pour promouvoir l'application de la Loi, ce qui comprend l'éducation, l'information et la consultation sur l'élaboration des règlements proposés.

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

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

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

### *Personnes-ressources*

Mark Tushingham, Division des carburants, Environnement Canada, Hull (Québec) K1A 0H3, (819) 994-0510 (téléphone),

(Facsimile), mark.tushingham@ec.gc.ca (Electronic Mail), or Céline Labossière, Regulatory and Economic Analysis Branch, Environment Canada, Hull, Quebec K1A 0H3, (819) 997-2377 (Telephone), (819) 997-2769 (Facsimile), celine.labossiere@ec.gc.ca (Electronic Mail).

(819) 953-8903 (télécopieur), mark.tushingham@ec.gc.ca (courrier électronique), ou Céline Labossière, Direction des analyses réglementaires et économiques, Environnement Canada, Hull (Québec) K1A 0H3, (819) 997-2377 (téléphone), (819) 997-2769 (télécopieur), celine.labossiere@ec.gc.ca (courrier électronique).

## PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 332(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*<sup>a</sup>, that the Governor in Council, pursuant to subsection 93(1) of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Benzene in Gasoline Regulations*.

Any person may, within 60 days after the date of publication of this notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to the proposed Regulations or a notice of objection requesting that a board of review be established under section 333 of that Act and stating the reasons for the objection. All comments and notices must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Director General, Air Pollution Prevention Directorate, Environmental Protection Service, Department of the Environment, Ottawa, Ontario K1A 0H3.

A person who provides information to the Minister of the Environment may submit with the information a request for confidentiality under section 313 of that Act.

Ottawa, January 30, 2003

EILEEN BOYD  
Assistant Clerk of the Privy Council

## REGULATIONS AMENDING THE BENZENE IN GASOLINE REGULATIONS

### AMENDMENTS

1. (1) The definition “California Phase 2 gasoline” in subsection 1(1) of the *Benzene in Gasoline Regulations*<sup>1</sup> is repealed.

(2) The definition “complying gasoline” in subsection 1(1) of the Regulations is replaced by the following:

“complying gasoline” means gasoline that meets the compositional requirements of these Regulations relating to benzene and the benzene emissions number and that has been identified as

- (a) complying gasoline under subsection 9(1) or (2); or
- (b) northern winter complying gasoline under subsection 9(1). (*essence conforme*)

(3) Paragraphs (a) and (b) of the definition “blend” in subsection 1(1) of the Regulations are replaced by the following:

- (a) the mixing of only complying gasolines, U.S. reformulated gasolines, California gasolines or any combination of those gasolines; or
- (b) the adding of only additives, commercially pure butane or commercially pure oxygenates to complying gasoline, U.S. reformulated gasoline or California gasoline. (*mélange*)

## PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 332(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l’environnement (1999)*<sup>a</sup>, que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 93(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur le benzène dans l’essence*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre de l’Environnement, dans les soixante jours suivant la date de publication du présent avis, leurs observations au sujet du projet de règlement ou un avis d’opposition motivé demandant la constitution de la commission de révision prévue à l’article 333 de cette loi. Ils sont priés d’y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d’envoyer le tout au directeur général, Direction générale de la prévention de la pollution atmosphérique, Service de la protection de l’environnement, ministère de l’Environnement, Ottawa (Ontario) K1A 0H3.

Quiconque fournit des renseignements au ministre peut en même temps présenter une demande de traitement confidentiel aux termes de l’article 313 de cette loi.

Ottawa, le 30 janvier 2003

La greffière adjointe du Conseil privé,  
EILEEN BOYD

## RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE BENZÈNE DANS L’ESSENCE

### MODIFICATIONS

1. (1) La définition de « essence Californie Phase 2 », au paragraphe 1(1) du *Règlement sur le benzène dans l’essence*<sup>1</sup>, est abrogée.

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

« essence conforme » Essence dont la composition est conforme aux exigences du présent règlement relatives au benzène ainsi qu’à l’indice des émissions de benzène, laquelle essence est désignée :

- a) soit comme telle en vertu des paragraphes 9(1) ou (2);
- b) soit comme essence conforme pour l’hiver boréal en vertu du paragraphe 9(1).

(3) Les alinéas a) et b) de la définition de « mélange », au paragraphe 1(1) du même règlement, sont remplacés par ce qui suit :

- a) le mélange uniquement d’essences conformes, d’essences reformulées É.-U. ou d’essences Californie, ou toute combinaison de celles-ci;
- b) l’addition, à de l’essence conforme, à de l’essence reformulée É.-U. ou à de l’essence Californie, des seuls produits suivants : additifs, butane pur de qualité commerciale ou produits oxygénés purs de qualité commerciale. (*blend*)

<sup>a</sup> S.C. 1999, c. 33

<sup>1</sup> SOR/97-493

<sup>a</sup> L.C. 1999, ch. 33

<sup>1</sup> DORS/97-493

**(4) Paragraph (c) of the definition of “commercially pure butane” in subsection 1(1) of the Regulations is replaced by the following:**

- (c) a sulphur concentration that does not exceed
- (i) until December 31, 2004, 140 mg/kg, and
  - (ii) after December 31, 2004, 40 mg/kg. (*butane pur de qualité commerciale*)

**(5) Paragraph (c) of the definition “commercially pure oxygenate” in subsection 1(1) of the Regulations is replaced by the following:**

- (c) a sulphur concentration that does not exceed
- (i) until December 31, 2004, 170 mg/kg, and
  - (ii) after December 31, 2004, 40 mg/kg. (*produit oxygéné pur de qualité commerciale*)

**(6) Paragraph (b) of the definition “model parameters” in subsection 1(1) of the Regulations is replaced by the following:**

- (b) the concentration of sulphur in mg/kg;

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

“California gasoline” means gasoline that

- (a) meets the compositional requirements described in *The California Reformulated Gasoline Regulations*, Title 13, *California Code of Regulations*, Division 3, Chapter 5, Article 1, Subarticle 2; and
- (b) has been identified as California gasoline under subsection 9(1). (*essence Californie*)

**2.(1) Subsections 2(2) and (3) of the Regulations are replaced by the following:**

(2) Subject to sections 9 to 11, these Regulations do not apply to

- (a) gasoline in transit through Canada, from a place outside Canada to another place outside Canada, accompanied by written evidence establishing that the gasoline is in transit; or
- (b) gasoline produced or sold for export and accompanied by written evidence establishing that the gasoline will be exported.

(3) Subsection 3(1) and sections 4, 16 and 17 do not apply to U.S. reformulated gasoline or California gasoline.

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

(5) Any batch that is supplied during the summer but is intended for use during the winter in the northern supply area is considered to be supplied during the winter if the primary supplier identifies the batch under subsection 9(1) as northern winter complying gasoline.

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

5.(1) Subject to subsection 6(1), all samples must be taken in accordance with any one of the American Society for Testing and Materials sampling methods specifically set out in section 7 of the National Standard of Canada Standard CAN/CGSB-3.5-99, *Unleaded Automotive Gasoline*.

**(2) Subsections 5(4) to (6) of the Regulations are replaced by the following:**

(4) The concentration of sulphur in gasoline referred to in Schedule 1 must be measured in accordance with

- (a) until December 31, 2003, the National Standard of Canada method CAN/CGSB-3.0 No. 16.1-98, *Sulphur in Gasoline by*

**(4) L’alinéa c) de la définition de « butane pur de qualité commerciale », au paragraphe 1(1) du même règlement, est remplacé par ce qui suit :**

- c) concentration de soufre ne dépassant pas :
- (i) jusqu’au 31 décembre 2004, 140 mg/kg,
  - (ii) après le 31 décembre 2004, 40 mg/kg. (*commercially pure butane*)

**(5) L’alinéa c) de la définition de « produit oxygéné pur de qualité commerciale », au paragraphe 1(1) du même règlement, est remplacé par ce qui suit :**

- c) concentration de soufre ne dépassant pas :
- (i) jusqu’au 31 décembre 2004, 170 mg/kg,
  - (ii) après le 31 décembre 2004, 40 mg/kg. (*commercially pure oxygenate*)

**(6) L’alinéa b) de la définition de « paramètres du modèle », au paragraphe 1(1) du même règlement, est remplacé par ce qui suit :**

- b) la concentration de soufre en mg/kg;

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

« essence Californie » Essence qui, à la fois :

- a) possède une composition conforme aux exigences énoncées dans le règlement intitulé *The California Reformulated Gasoline Regulations*, titre 13, *California Code of Regulations*, division 3, chapitre 5, article 1, paragraphe 2;
- b) est désignée comme telle conformément au paragraphe 9(1). (*California gasoline*)

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

(2) Sous réserve des articles 9 à 11, le présent règlement ne s’applique pas :

- a) à l’essence qui est en transit au Canada, en provenance et à destination d’un lieu à l’extérieur du Canada, et qui est accompagnée d’une preuve écrite attestant qu’elle est en transit;
- b) à l’essence qui est produite ou vendue pour être exportée et qui est accompagnée d’une preuve écrite attestant qu’elle sera exportée.

(3) Le paragraphe 3(1) et les articles 4, 16 et 17 ne s’appliquent ni à l’essence reformulée É.-U., ni à l’essence Californie.

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

(5) Tout lot fourni en été mais destiné à être utilisé en hiver dans la zone d’approvisionnement du Nord est considéré comme étant fourni en hiver, à condition que le fournisseur principal le désigne comme essence conforme pour l’hiver boréal conformément au paragraphe 9(1).

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

5. (1) Sous réserve du paragraphe 6(1), tous les échantillons doivent être prélevés conformément à l’une ou l’autre des méthodes d’échantillonnage de l’American Society For Testing and Materials spécifiquement énoncées à l’article 7 de la norme nationale du Canada CAN/CGSB-3.5-99 intitulée *Essence automobile sans plomb*.

**(2) Les paragraphes 5(4) à (6) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

(4) La concentration de soufre dans l’essence mentionnée à l’annexe 1 doit être mesurée :

- a) jusqu’au 31 décembre 2003, conformément à la méthode énoncée dans la norme nationale du Canada CAN/CGSB-3.0

*Energy Dispersive X-Ray Fluorescence Spectrometry (EDXRF)*; and

(b) after December 31, 2003, the American Society for Testing and Materials method D 5453-00, *Standard Test Method for Determination of Total Sulphur in Light Hydrocarbons, Motor Fuels and Oils by Ultraviolet Fluorescence*.

(5) The vapour pressure of gasoline at 37.8°C (100°F) referred to in Schedule 1 must be measured in accordance with the American Society for Testing and Materials method D 5191-01, *Standard Test Method for Vapour Pressure of Petroleum Products (Mini Method)* and converted to “dry vapour pressure equivalent” as described in that method.

(6) The evaporative fractions of gasoline at 93.3°C (200°F) and 148.9°C (300°F) referred to in Schedule 1 must be measured in accordance with the American Society for Testing and Materials method D 86-01, *Standard Test Method for Distillation of Petroleum Products at Atmospheric Pressure*.

**(3) Subsections 5(9) to (11) of the Regulations are replaced by the following:**

(9) The concentration of benzene and that of aromatics in butane referred to in the definition “commercially pure butane” in subsection 1(1) must be measured in accordance with the American Society for Testing and Materials method D 2163-91, *Standard Test Method for Analysis of Liquefied Petroleum (LP) Gases and Propene Concentrates by Gas Chromatography*.

(10) The concentration of sulphur in oxygenates referred to in the definition “commercially pure oxygenate” in subsection 1(1) must be measured in accordance with the American Society for Testing and Materials method D 5453-00, *Standard Test Method for Determination of Total Sulphur in Light Hydrocarbons, Motor Fuels and Oils by Ultraviolet Fluorescence*.

(11) The concentration of sulphur in butane referred to in the definition “commercially pure butane” in subsection 1(1) must be measured in accordance with the American Society for Testing and Materials method D 6667-01, *Standard Test Method for Determination of Total Volatile Sulphur in Gaseous Hydrocarbons and Liquefied Petroleum Gases by Ultraviolet Fluorescence*.

**4. Paragraph 6(2)(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) the equivalency of the alternative method to the normally applicable method be validated in accordance with the American Society for Testing and Materials method D 4855-97, *Standard Practice for Comparing Test Methods*, or the American Society for Testing and Materials method D 3764-01, *Standard Practice for Validation of Process Stream Analyzer Systems*; and

**5. Subsection 8(3) of the Regulations is replaced by the following:**

(3) Despite sections 5 and 6, a record of analysis as required by the *Regulation of Fuels and Fuel Additives: Standards for Reformulated and Conventional Gasoline*, Title 40, *Code of Federal Regulations* of the United States, Part 80, section 80.74 or 80.104, or as required by *The California Reformulated Gasoline Regulations*, Title 13, *California Code of Regulations*, Division 3, Chapter 5, Article 1, Subarticle 2, section 2270, may be used to provide the information on gasoline composition for a report referred to in subsection (1).

n° 16.1-98 intitulée *Soufre dans l'essence par spectrométrie de fluorescence X à dispersion d'énergie (EDXRF)*;

b) après le 31 décembre 2003, conformément à la méthode D 5453-00 de l'American Society for Testing and Materials intitulée *Standard Test Method for Determination of Total Sulfur in Light Hydrocarbons, Motor Fuels and Oils by Ultraviolet Fluorescence*.

(5) La tension de vapeur de l'essence à 37,8°C (100°F) mentionnée à l'annexe 1 doit être mesurée conformément à la méthode D 5191-01 de l'American Society for Testing and Materials intitulée *Standard Test Method for Vapor Pressure of Petroleum Products (Mini Method)*, et convertie en tension de vapeur sèche (*dry vapor pressure equivalent*) conformément à cette méthode.

(6) Les fractions de l'essence s'évaporant à 93,3°C (200°F) et à 148,9°C (300°F) mentionnées à l'annexe 1 doivent être mesurées conformément à la méthode D 86-01 de l'American Society for Testing and Materials intitulée *Standard Test Method for Distillation of Petroleum Products at Atmospheric Pressure*.

**(3) Les paragraphes 5(9) à (11) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

(9) La concentration de benzène et celle d'aromatiques dans le butane visées à la définition de « butane pur de qualité commerciale » au paragraphe 1(1) doivent être mesurées conformément à la méthode D 2163-91 de l'American Society for Testing and Materials intitulée *Standard Test Method for Analysis of Liquefied Petroleum (LP) Gases and Propene Concentrates by Gas Chromatography*.

(10) La concentration de soufre dans les produits oxygénés visée à la définition de « produit oxygéné pur de qualité commerciale » au paragraphe 1(1) doit être mesurée conformément à la méthode D 5453-00 de l'American Society for Testing and Materials intitulée *Standard Test Method for Determination of Total Sulfur in Light Hydrocarbons, Motor Fuels and Oils by Ultraviolet Fluorescence*.

(11) La concentration de soufre dans le butane visée à la définition de « butane pur de qualité commerciale » au paragraphe 1(1) doit être mesurée conformément à la méthode D 6667-01 de l'American Society for Testing and Materials intitulée *Standard Test Method for Determination of Total Volatile Sulfur in Gaseous Hydrocarbons and Liquefied Petroleum Gases by Ultraviolet Fluorescence*.

**4. L'alinéa 6(2)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) l'équivalence entre la méthode de rechange et la méthode normalement applicable est validée conformément à l'une ou l'autre des méthodes suivantes de l'American Society for Testing and Materials : la méthode D 4855-97 intitulée *Standard Practice for Comparing Test Methods* et la méthode D 3764-01 intitulée *Standard Practice for Validation of Process Stream Analyzer Systems*;

**5. Le paragraphe 8(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(3) Malgré les articles 5 et 6, le rapport visé au paragraphe (1) peut être basé sur les renseignements relatifs à la composition de l'essence contenus dans le dossier d'analyse exigé par le règlement intitulé *Regulation of Fuels and Fuel Additives: Standards for Reformulated and Conventional Gasoline*, titre 40, *Code of Federal Regulations* des États-Unis, partie 80, article 80.74 ou 80.104 ou par le règlement intitulé *The California Reformulated Gasoline Regulations*, titre 13, *California Code of Regulations*, division 3, chapitre 5, article 1, paragraphe 2, point 2270.

**6. Sections 9 and 10 of the Regulations are replaced by the following:**

9. (1) A primary supplier may, before dispatching a batch from a refinery or blending facility or importing a batch, identify the gasoline by recording it as one of the following types:

- (a) complying gasoline;
- (b) gasoline for use in aircraft;
- (c) gasoline for use in competition vehicles;
- (d) gasoline for use in scientific research;
- (e) gasoline for export;
- (f) gasoline in transit through Canada;
- (g) U.S. reformulated gasoline;
- (h) California gasoline;
- (i) gasoline-like blendstock; and
- (j) northern winter complying gasoline.

(2) Any batch of gasoline dispatched by a primary supplier from a refinery or blending facility, or imported by a primary supplier, that has not been identified under subsection (1) is considered, for the purposes of these Regulations, to have been identified as complying gasoline.

(3) Every primary supplier must have a record for each batch it dispatches or imports that includes

- (a) the type of gasoline as identified under subsection (1), unless it is complying gasoline;
- (b) the date on which the batch was dispatched or imported;
- (c) the volume and the grade of each batch; and
- (d) the name and address of the person to whom the gasoline was sold or the address of the storage facility or refuelling facility to which the gasoline was delivered.

(4) For each batch of complying gasoline received at a refinery or non-mobile blending facility, every primary supplier must record the name and address of the seller or provider, the date of the purchase or transfer of ownership, and the volume and the grade.

(5) Every primary supplier must have written evidence that establishes that each batch identified under subsection (1) as one of the following types of gasoline was sold or delivered for the use appropriate to the identified type:

- (a) gasoline for use in aircraft;
- (b) gasoline for use in competition vehicles;
- (c) gasoline for use in scientific research;
- (d) gasoline for export; and
- (e) gasoline in transit through Canada.

(6) For each batch identified under subsection (1) as U.S. reformulated gasoline or California gasoline, every primary supplier must have written evidence that establishes that the batch meets the compositional requirements for U.S. reformulated gasoline or California gasoline, as the case may be.

*Retention of Records*

10. Every primary supplier must retain in Canada any record and any related written evidence referred to in section 9, 13 or 20

- (a) for a period of three years from the day on which the record was made, if it was made before January 1, 2004; and
- (b) for a period of five years from the day on which the record was made, if it was made on or after January 1, 2004.

**6. Les articles 9 et 10 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

9. (1) Le fournisseur principal peut, avant d'expédier un lot d'une raffinerie ou d'une installation de mélange ou d'importer un lot, désigner l'essence comme étant de l'un des types ci-après en la consignnant au registre :

- a) essence conforme;
- b) essence aviation;
- c) essence pour véhicules de compétition;
- d) essence pour recherche scientifique;
- e) essence pour exportation;
- f) essence en transit au Canada;
- g) essence reformulée É.-U.;
- h) essence Californie;
- i) composé de base de type essence automobile;
- j) essence conforme pour l'hiver boréal.

(2) Tout lot — expédié d'une raffinerie ou d'une installation de mélange par le fournisseur principal ou importé par un tel fournisseur — qui n'a pas été désigné conformément au paragraphe (1) est considéré comme ayant été désigné comme essence conforme pour l'application du présent règlement.

(3) Le fournisseur principal doit tenir un registre dans lequel il consigne, pour chaque lot qu'il expédie ou importe, les renseignements suivants :

- a) le type d'essence désigné conformément au paragraphe (1), sauf s'il s'agit d'essence conforme;
- b) la date d'expédition ou d'importation;
- c) le volume et la qualité du lot;
- d) les nom et adresse de la personne à qui l'essence a été vendue ou l'adresse de l'installation d'entreposage ou de ravitaillement où elle a été livrée.

(4) Pour chaque lot d'essence conforme reçu à une raffinerie ou à une installation de mélange fixe, le fournisseur principal doit consigner au registre les nom et adresse du vendeur ou du fournisseur, la date d'achat ou de transfert de propriété, ainsi que le volume et la qualité du lot.

(5) Le fournisseur principal doit avoir la preuve écrite que chaque lot désigné conformément au paragraphe (1) comme étant l'un des types ci-après a été vendu ou livré pour l'utilisation correspondant au type indiqué :

- a) essence aviation;
- b) essence pour véhicules de compétition;
- c) essence pour recherche scientifique;
- d) essence pour exportation;
- e) essence en transit au Canada.

(6) Pour chaque lot désigné, conformément au paragraphe (1), comme essence reformulée É.-U. ou essence Californie, le fournisseur principal doit avoir la preuve écrite établissant que le lot est conforme aux exigences de composition visant l'essence en cause.

*Conservation des registres*

10. Le fournisseur principal doit conserver au Canada tout renseignement consigné au registre ainsi que toute preuve écrite connexe visés aux articles 9, 13 ou 20 :

- a) pour une période de trois ans commençant à la date de consignation au registre au registre, si l'inscription a été faite avant le 1<sup>er</sup> janvier 2004;

**7. (1) Paragraphs 12(1)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:**

- (a) more than 100 m<sup>3</sup> of gasoline identified under subsection 9(1) or (2) as complying gasoline, U.S. reformulated gasoline, California gasoline or northern winter complying gasoline; or
- (b) any amount of gasoline identified under subsection 9(1) as gasoline-like blendstock.

**(2) Paragraph 12(2)(b) of the Regulations is replaced by the following:**

- (b) the type of gasoline identified under subsection 9(1), unless it is complying gasoline;

**(3) Paragraph 12(3)(e) of the Regulations is replaced by the following:**

- (e) the type of gasoline identified under subsection 9(1), unless it is complying gasoline.

**8. Subsection 13(1) of the Regulations is replaced by the following:**

13.(1) For every batch identified under subsection 9(1) as gasoline-like blendstock, every primary supplier must, before dispatching the batch from its refinery or blending facility or before importing the batch, record the name and address of the person who purchases or receives the batch, the date of dispatch or importation and the volume of the batch.

**9. Subsection 15(2) of the Regulations is replaced by the following:**

(2) A primary supplier may cancel the election by notifying the Minister by registered mail or courier any time prior to 60 days before the start of the first year for which the basis will not be a yearly pool average.

**10. Subparagraph 18(2)(b)(i) of the Regulations is replaced by the following:**

- (i) all batches that it supplied during the year that were identified under subsection 9(1) as a type of gasoline other than complying gasoline or northern winter complying gasoline,

**11. Paragraph 19(8)(b) of the Regulations is replaced by the following:**

- (b) a sufficient quantity, at least 1.7 L, of the sample so that analysis for each model parameter can be performed by the Minister.

**12. Paragraph 22(2)(b) of the Regulations is replaced by the following:**

- (b) the identification of types of batches dispatched or imported by the primary supplier during the year, under subsection 9(1) or (2);

**13. Schedule 1 to the Regulations is amended by replacing the reference “(Section 1)” after the heading “Schedule 1” with the reference “(Sections 1 and 5)”.**

**14. The definition “SUL” in section 1 of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:**

“SUL” means the concentration of sulphur in the gasoline, in mg/kg. (SUL)

b) pour une période de cinq ans commençant à la date de consignation au registre, si l’inscription a été faite le 1<sup>er</sup> janvier 2004 ou après cette date.

**7. (1) Les alinéas 12(1)a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

- a) plus de 100 m<sup>3</sup> d’essence désignée, conformément aux paragraphes 9(1) ou (2), comme essence conforme, essence reformulée É.-U., essence Californie ou essence conforme pour l’hiver boréal;
- b) toute quantité d’essence désignée, conformément au paragraphe 9(1), comme composé de base de type essence automobile.

**(2) L’alinéa 12(2)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- b) le type d’essence désigné conformément au paragraphe 9(1), sauf s’il s’agit d’essence conforme;

**(3) L’alinéa 12(3)e) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- e) le type d’essence désigné conformément au paragraphe 9(1), sauf s’il s’agit d’essence conforme.

**8. Le paragraphe 13(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

13. (1) Pour chaque lot désigné, conformément au paragraphe 9(1), comme composé de base de type essence automobile, chaque fournisseur principal doit, avant de l’expédier de sa raffinerie ou de son installation de mélange, ou avant de l’importer, consigner au registre les nom et adresse de la personne qui l’achète ou le reçoit, la date d’expédition ou d’importation, ainsi que le volume.

**9. Le paragraphe 15(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) Le fournisseur principal peut annuler son choix à tout moment avant la période de soixante jours précédant le début de la première année pour laquelle la moyenne annuelle ne sert plus de base, en avisant le ministre par courrier recommandé ou par messenger.

**10. Le sous-alinéa 18(2)b)(i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- (i) qu’il a fournis au cours de l’année et qui ont été désignés, conformément au paragraphe 9(1), comme essence d’un type autre que l’essence conforme ou l’essence conforme pour l’hiver boréal,

**11. L’alinéa 19(8)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- b) d’autre part, une quantité suffisante C au moins 1,7 L C de l’échantillon pour que le ministre puisse analyser tous les paramètres du modèle de l’échantillon.

**12. L’alinéa 22(2)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- b) la désignation des types de lots qu’il expédie ou importe au cours de l’année, conformément aux paragraphes 9(1) ou 9(2);

**13. La mention « (article 1) » qui suit le titre « Annexe 1 » du même règlement est remplacée par « (articles 1 et 5) ».**

**14. La définition de « SUL », à l’article 1 de l’annexe 1 du même règlement, est remplacée par ce qui suit :**

« SUL » Concentration de soufre dans l’essence, en mg/kg. (SUL)

15. The table to subsection 2(1) of Schedule 1 to the Regulations is amended by replacing the expression “0.000 to 0.100% by weight” opposite the reference “SUL” with the expression “0 to 1,000 mg/kg”.

16. The portion of item 2 of the table to section 2 of Schedule 3 to the Regulations in column 1 is replaced by the following:

Column 1	
Item	Parameter
2.	Sulphur concentration (mg/kg)

COMING INTO FORCE

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

[5-1-o]

15. Dans le tableau du paragraphe 2(1) de l'annexe 1 du même règlement, la mention « 0,000 à 0,100 % au poids » placée en regard de « SUL » est remplacée par « 0 à 1 000 mg/kg ».

16. La colonne 1 de l'article 2 du tableau de l'article 2 de l'annexe 3 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	
Article	Paramètre
2.	Concentration de soufre (mg/kg)

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[5-1-o]



## Regulations Amending the Manitoba Fishery Regulations, 1987

### Statutory Authority

*Fisheries Act*

### Sponsoring Department

Department of Fisheries and Oceans

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

#### Description

The *Manitoba Fishery Regulations, 1987* (MFR) are made pursuant to the federal *Fisheries Act* and control fishing activity in that province. The Manitoba provincial government manages the province's freshwater fisheries by agreement with the federal government. However, all amendments to the Regulations must be processed by the Department of Fisheries and Oceans (DFO) and must be approved by the Governor in Council because they are made under federal legislation. Manitoba Conservation, the provincial government agency responsible for fisheries management in Manitoba, has requested the current regulatory amendments.

Items 1 to 3 below outline the substantive elements of these amendments and are proposed to maintain healthy, sustainable recreational fisheries throughout the province and to make the Regulations easier to understand and enforce.

Items 4 to 7 are administrative changes which are intended to clarify regulatory requirements so as to improve the management and administration of provincial fisheries and recreational fishing activity.

#### 1. Adjustment of possession quotas for unlicensed individuals

Currently, at any given time, a person, whether or not they are licensed to fish and whether or not they caught the fish, is allowed to possess a number of fish up to the possession quota established for holders of Angling Licences. Such a person may possess fish given to them as long as the fish have been caught legally (i.e. by a licensed angler) using recreational fishing methods.

However, possession quotas for people fishing under a Conservation Angling Licence are lower for certain species of fish than those for Angling Licence holders. The former licence is sold at a reduced price and was established for those people who only fish occasionally or who routinely practice catch and release. These lower possession quotas for angling under a Conservation licence results in a situation where a person who didn't catch the fish and isn't licensed to fish may possess more fish than a licensed angler.

Manitoba Conservation has traditionally taken the view that, while it is not appropriate to require a person to obtain a licence merely to possess legally caught fish, neither is it

## Règlement modifiant le Règlement de pêche du Manitoba de 1987

### Fondement législatif

*Loi sur les pêches*

### Ministère responsable

Ministère des Pêches et des Océans

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

#### Description

Le *Règlement de pêche du Manitoba de 1987* (RPM) est pris en vertu de la *Loi sur les pêches* fédérale et contrôle les activités de pêche dans cette province. Le gouvernement provincial du Manitoba gère les pêches en eaux douces de la province en vertu d'une entente conclue avec le gouvernement fédéral. Toutefois, toutes les modifications apportées au règlement doivent être traitées par le ministère des Pêches et de Océans (MPO) et être approuvées par le gouverneur en conseil étant donné qu'elles sont apportées en vertu d'une loi fédérale. Manitoba Conservation, l'organisme provincial responsable de la gestion des pêches au Manitoba a demandé que les modifications actuelles soient apportées.

Les points 1 à 3 ci-dessous présentent les éléments de fond de ces modifications et sont proposés dans le but de maintenir des pêches récréatives saines et durables à l'échelle de la province et de rendre le Règlement plus facile à comprendre et à appliquer.

Les points 4 à 7 sont des changements administratifs visant à clarifier les exigences réglementaires de façon à améliorer la gestion et l'administration des pêches provinciales et des activités de pêches récréatives.

#### 1. Rajustement des limites de possession pour les non-détenteurs de permis

À l'heure actuelle, en tout temps, une personne, qu'elle détienne un permis de pêche ou non et qu'elle ait capturé du poisson ou non, peut posséder un certain nombre de poissons jusqu'à concurrence de la limite de possession établie pour les détenteurs de permis de pêche à la ligne. Cette personne peut posséder le poisson qui lui a été donné, tant que celui-ci a été capturé légalement (c'est-à-dire par un détenteur de permis) à l'aide des méthodes de pêche récréative.

Toutefois, les limites de possession pour les personnes qui pêchent en vertu d'un permis à des fins de conservation sont inférieures pour certaines espèces à celles prescrites pour les détenteurs de permis de pêche réguliers. Le premier type de permis est vendu à prix réduit et a été établi pour les personnes qui ne pêchent qu'à l'occasion ou qui pratiquent d'habitude la remise à l'eau. Ces limites de possession plus basses pour la pêche de conservation créent une situation dans laquelle une personne qui n'a pas capturé de poisson et ne détient pas de permis peut posséder plus de poisson qu'un détenteur de permis.

Manitoba Conservation a toujours été d'avis qu'il n'était pas approprié d'obliger une personne à se procurer un permis de pêche récréative simplement pour posséder un poisson capturé

appropriate or intended for unlicensed individuals to be able to possess more fish than licensed anglers.

Therefore, the Regulations will be amended to set possession quotas for unlicensed individuals to the lower possession quota established for holders of Conservation Angling Licences. The possession quotas currently applicable to licensed anglers and to Canadians under 16 (who are eligible to fish without a licence) will not be affected. The change will be more equitable and will reflect a more consistent conservation message.

## 2. Addition and Deletion of High Quality Management Waters

The current regulations contain a list of High Quality Management Waters most of which are located in northern areas of the province, where native fish populations take long periods to mature and breed. Daily quotas for species in these waters are lower in order to improve conservation of fish stocks and maintain the sustainability of the angling activity.

These amendments will add 19 bodies of water to the schedule in order to protect and sustain fish stocks in those waters so that angling may continue. Conservation of fish stocks in these waters is important for tourism related businesses (i.e. fishing lodges, tackle shops, etc.) in the area.

One body of water, Gem Lake, will be removed from the list of High Quality Management Waters. In 2000, a size limit was established for walleye in this lake as it was considered to be a more appropriate way to ensure the conservation of breeding stock. This size limit requires the release of all walleye between 38 cm and 70 cm in length. Since the size limit effectively protects fish of breeding size and since walleye is the main conservation concern in these waters, Gem Lake no longer needs to be a High Quality Management Water, subject to a reduced quota.

## 3. Deletion of Stocked Trout Waters

Three bodies of water, Chocolate Lake, Silver Beach Lake and Clandeboye Ponds, will be deleted from the schedule of Stocked Trout Waters as these waters are no longer being stocked.

## 4. Updating references to the provincial Agency and Minister responsible for fisheries

In 1999, a new Department of Conservation was established in Manitoba to assume responsibility for fisheries in that province. As a result, the definitions of "Department" and "Minister" require revision to reflect this change in the department's name. Any adjustments necessary in the Regulations to reflect these changes are also being made.

## 5. Addition of "conservation angling licence" definition

In Manitoba, there are two categories of recreational fishing licences, the Angling Licence and the Conservation Angling Licence. The latter licence is sold at a reduced price and licence holders are subject to lower daily and possession quotas (usually half) for certain species of fish.

A definition for "conservation angling licence" is being added to the MFR to ensure that holders of this licence know which

légalement et qu'il n'est pas approprié ni voulu non plus que des personnes qui ne détiennent pas de permis puissent posséder plus de poisson que les détenteurs de permis.

Par conséquent, le Règlement sera modifié de façon à établir les limites de possession des personnes qui ne détiennent pas de permis à la limite de possession la plus basse établie pour les détenteurs de permis de pêche de conservation. Les limites de possession appliquées actuellement aux détenteurs de permis et aux citoyens canadiens de moins de 16 ans (qui peuvent pêcher sans permis) ne seront pas touchées. Ce changement sera plus équitable et véhiculera un message de conservation plus cohérent.

## 2. Ajout et retrait d'eaux de haute qualité

Le règlement actuel contient une liste des eaux à gestion de haute qualité situées principalement dans les régions septentrionales de la province où les populations de poisson indigènes prennent plus de temps à arriver à maturité et à se reproduire. Les limites quotidiennes de prises des espèces de ces eaux sont inférieures afin d'améliorer la conservation des stocks et de maintenir la durabilité de la pêche.

Ces modifications ajouteront 19 plans d'eau à l'annexe afin d'en protéger et d'en soutenir les stocks de poisson pour que la pêche puisse se poursuivre. La conservation des stocks de poissons de ces eaux est importante pour les entreprises associées au tourisme (c'est-à-dire pavillons de pêche, boutiques de matériel de pêche, etc.) dans la région.

Un plan d'eau, le lac Gem, sera retiré de la liste des eaux à gestion de haute qualité. En 2000, une limite de taille a été établie pour le doré jaune dans ce lac étant donné qu'on y voyait une façon plus appropriée de garantir la conservation du stock géniteur. Il faut donc remettre à l'eau tous les dorés jaunes de 38 à 70 cm de longueur. Étant donné que la limite de taille protège efficacement le poisson de taille reproductrice et étant donné que le doré jaune constitue la principale préoccupation de conservation dans ces eaux, le lac Gem n'a plus besoin d'être classifié comme plan d'eau à gestion de haute qualité assujéti à une limite réduite.

## 3. Retrait des eauxensemencées de truites

Trois plans d'eau, le lac Chocolate, le lac Silver Beach et les étangs Clandeboye, seront retirés de la liste des eauxensemencées puisqu'ils ne le sont plus.

## 4. Mise à jour des références à l'organisme provincial et au ministre responsable des pêches

En 1999, un nouveau ministère de la Conservation a été créé au Manitoba pour assumer la responsabilité des pêches de la province. Par conséquent, les définitions de « ministère » et de « ministre » appellent une révision pour traduire ce changement dans le nom du ministère. En outre, tous les rajustements jugés nécessaires dans le Règlement pour traduire ces changements sont apportés.

## 5. Ajout de la définition de permis à des fins de conservation

Au Manitoba, il y a deux catégories de permis de pêche récréative, le permis de pêche à la ligne et le permis de pêche à fins de conservation. Ce dernier est vendu à prix réduit et les détenteurs doivent respecter des limites quotidiennes et de possession inférieures (la moitié généralement) pour certaines espèces de poisson.

Une définition de « permis de pêche à des fins de conservation » est ajoutée au RPM de façon à ce que les détenteurs de

daily and possession quotas apply to them. The addition of this definition will ensure consistency with the provincial *Fishing Licensing Regulations*.

#### 6. Revision of “recreational fishing” definition

The current definition of “recreational fishing” includes the phrase “for recreational purposes”. This implies that enforcement personnel must prove that fishing was for those purposes. This was never the intent of the definition. The original intent was simply to group several different methods of fishing under one term so as to reduce repetitiveness in the Regulations.

Therefore, the definition is being revised to remove ambiguity and clarify what fishing methods are included in the definition and to whom it applies. The words “for recreational purposes” will be removed, which will be consistent with the provincial *Fishing Licensing Regulations*.

#### 7. Reorganizing provisions for close times, daily quotas, possession quotas, annual quotas and size limits

The current Regulations contain many different provisions, tables and schedules which set out requirements and prohibitions pertaining to the daily, possession, and annual quotas and size limits applicable to Angling Licence holders and to holders of Conservation Angling Licences. The present organization of these provisions make the Regulations difficult to understand and, in some instances, ambiguities imply restrictions that are not intended.

Reorganization of these provisions will consolidate all the above requirements and prohibitions into one section rather than three, and will, in turn, refer to three related schedules instead of two tables and three schedules.

The result of these administrative adjustments will simplify the Regulations into a clearer, more logical and concise progression of regulatory requirements. These amendments make no substantive changes to current provisions and will not affect anglers except to make the Regulations more user friendly.

#### *Alternatives*

The only alternative to the substantive elements of these amendments is the status quo which would not provide the adjustments necessary to maintain healthy and sustainable recreational fisheries. The additions and deletions of high quality management waters will have less impact on anglers than would closing those waters to fishing, and allows the continuation of more sustainable angling.

The administrative amendments are the only way to simplify the Regulations while making them more user friendly and consistent with related provincial regulations.

#### *Benefits and Costs*

Lower possession quotas for unlicensed individuals will have no significant impact as they will only apply to the possession of certain species of fish. This change will be more equitable for persons fishing under Conservation Angling Licences.

The additions and deletions of high quality management waters will ensure continuation of more sustainable angling in areas

ce type de permis sachent quelles limites quotidiennes et de possession s'appliquent à eux. L'ajout de cette définition assurera la cohérence avec le *Règlement sur la délivrance de permis de pêche* provincial.

#### 6. Révision de la définition de « pêche récréative »

La définition actuelle de « pêche récréative » comprend l'expression « à des fins récréatives ». Cela laisse entendre que le personnel chargé de l'application du règlement doit prouver que la pêche était à des fins récréatives. Cela n'a jamais été l'intention de la définition. L'intention originale était tout simplement de regrouper plusieurs méthodes de pêche différentes sous une appellation de façon à réduire les répétitions dans le Règlement.

Par conséquent, on révisé la définition pour éliminer toute ambiguïté et préciser quelles méthodes de pêche sont comprises dans la définition et à qui elle s'applique. Les mots « à des fins récréatives » seront éliminés, ce qui sera conforme au *Règlement sur la délivrance de permis de pêche* provincial.

#### 7. Réorganisation des dispositions relatives aux périodes de fermeture, aux limites quotidiennes, aux limites de possession, aux limites annuelles et aux tailles

Le Règlement en vigueur comprend de nombreuses dispositions, tables et annexes différentes qui présentent les exigences et les interdictions concernant les limites quotidiennes, de possession et annuelles et les limites de taille applicables aux détenteurs de permis de pêche à la ligne et aux détenteurs de permis de pêche à des fins de conservation. L'organisation actuelle de ces dispositions rend le Règlement difficile à comprendre et, dans certains cas, des points ambigus portent à croire à des restrictions non voulues.

La réorganisation de ces dispositions regroupera toutes les exigences et interdictions ci-dessus dans un seul article plutôt que dans trois et, en retour, fera référence à trois annexes plutôt qu'à deux tableaux et à trois annexes.

Ces rajustements d'ordre administratif simplifieront le Règlement pour en faire une progression plus claire, plus logique et concise des exigences réglementaires. Ces modifications n'entraîneront aucun changement de fond aux dispositions actuelles et n'auront aucune incidence sur les pêcheurs à la ligne sinon celle de rendre le Règlement plus convivial.

#### *Solutions envisagées*

La seule autre solution aux éléments de fond de ces modifications est le statu quo qui ne permettrait pas d'apporter les rajustements nécessaires pour maintenir des pêches récréatives saines et durables. L'ajout et le retrait d'eaux de gestion de haute qualité auront moins de répercussions pour les pêcheurs à la ligne qu'en aurait leur fermeture totale et permettent la poursuite d'une pêche à la ligne davantage durable.

Les modifications administratives sont les seules façons de simplifier le Règlement tout en le rendant plus convivial et conforme aux règlements provinciaux connexes.

#### *Avantages et coûts*

La réduction des limites de possession des pêcheurs à la ligne non titulaires de permis n'aura pas de répercussions importantes car ces limites ne seront appliquées qu'à la possession de certaines espèces de poisson. Ce changement sera plus équitable pour les personnes qui pêchent en vertu de permis de pêche à des fins de conservation.

Les ajouts et les retraits d'eaux à gestion de haute qualité assurera la poursuite d'une pêche plus durable dans des régions où les

where tourism-related businesses rely on the angling population for their livelihood.

Consolidating and reorganizing the requirements and prohibitions pertaining to the daily, possession, and annual quotas and size limits for all licence holders is clearer, more concise and logical and significantly simplifies the Regulations and make them more user friendly. Clear, logical regulations also makes enforcement easier. No costs are associated with these amendments or the other administrative amendments.

These amendments apply only to recreational fishing and do not apply to Aboriginal fishing for food, social, ceremonial or commercial purposes.

There are no increased costs to Government associated with these amendments.

#### *Consultation*

The amendments to the *Manitoba Fishery Regulations, 1987* are an accumulation of ideas and suggestions from user groups, aboriginal groups, individuals and fisheries managers and have gone through an extensive two-year review process.

Information on proposed changes and invitations to comment are disseminated in various ways, ranging from publication in the *Manitoba Anglers' Guide*, which is also available on Manitoba Conservation's Web site, to publicizing the proposed amendments in the Manitoba Wildlife Federation newsletter.

Interested individuals or groups are encouraged to write, phone, or e-mail Manitoba Conservation regarding any concerns or comments. The *Manitoba Anglers' Guide* is widely distributed to anglers, angling associations and retail fishing tackle suppliers.

Manitoba Conservation consulted with a variety of stakeholder groups as the amendments were developed. These groups included:

- the Manitoba Wildlife Federation,
- the Tourist Industry Association of Manitoba,
- Fish Futures Inc.,
- the Swan Valley Sport Fishing Enhancement Corporation,
- Intermountain Sport Fishing Enhancement,
- the Manitoba Lodge and Outfitters Association,
- major sport fishing tackle outlets,
- municipal and other provincial government agencies, and
- other affected local and regional groups.

While no concerns were raised by any Aboriginal group, one amendment, the addition of Leftrock Lake to the High Quality Management Waters schedule, was recommended by the Nelson House First Nation Band.

These amendments are considered by stakeholders to be necessary to maintain a healthy, sustainable fishery and to simplify the Regulations so as to make them more user friendly. The proposals received wide support from all those consulted.

#### *Compliance and Enforcement*

Once these amendments are approved, the public along with tourist and angling associations will be informed of the regulatory changes by the press releases and advertisements in local media. Manitoba Conservation also annually produces the *Manitoba Anglers' Guide* which contains the complete Regulations. All new

entreprises associées au tourisme dépendent de la population de pêcheurs pour leur gagne-pain.

Le regroupement et la réorganisation des exigences et des interdictions concernant les limites quotidiennes, de possession et annuelles ainsi que les limites de taille pour tous les détenteurs de permis sont plus clairs, concis et logiques et simplifient grandement le Règlement tout en le rendant plus convivial. En outre, des règles claires et logiques sont plus faciles à appliquer. Aucun coût n'est associé à ces modifications ou aux autres modifications administratives.

Ces modifications ne s'appliquent qu'à la pêche récréative et non pas aux pêches autochtones à des fins alimentaires, sociales, rituelles ou commerciales.

Ces modifications n'entraînent aucun coût supplémentaire pour le Gouvernement.

#### *Consultations*

Les modifications au *Règlement de pêche du Manitoba de 1987* résultent de la combinaison de différentes idées et propositions exprimées par des groupes d'utilisateurs, des groupes autochtones, des particuliers et des gestionnaires des pêches à la suite d'un processus d'examen exhaustif de deux ans.

Divers moyens sont utilisés pour disséminer de l'information sur les modifications proposées et des invitations à les commenter : publication dans le *Manitoba Anglers' Guide*, aussi disponible sur le site Web de Manitoba Conservation, et dans le bulletin de la Manitoba Wildlife Federation.

Les gens ou groupes intéressés sont encouragés à faire part de leurs préoccupations et de leurs commentaires à Manitoba Conservation par écrit, par téléphone ou par courrier électronique. Le *Manitoba Anglers' Guide* est largement distribuée aux pêcheurs, à leurs associations et aux fournisseurs d'agrès de pêche au détail.

Manitoba Conservation a consulté divers groupes d'intervenants au fur et à mesure de l'élaboration des modifications. Ces groupes comprenaient :

- la Manitoba Wildlife Federation,
- la Tourist Industry Association of Manitoba,
- Fish Futures Inc.,
- la Swan Valley Sport Fishing Enhancement Corporation,
- l'Intermountain Sport Fishing Enhancement,
- la Manitoba Lodge and Outfitters Association,
- les principaux détaillants d'agrès et de matériel de pêche récréative,
- les organismes municipaux et d'autres organismes provinciaux
- d'autres groupes locaux et régionaux touchés.

Aucune préoccupation n'a été soulevée par les groupes autochtones mais une modification, l'adjonction du lac Leftrock à l'annexe des eaux à gestion de haute qualité, a été recommandée par la bande des Premières nations Nelson House.

Les intervenants ont jugé ces modifications nécessaires pour maintenir une pêche viable et durable et pour simplifier le Règlement afin de le rendre plus convivial. Les propositions ont reçu un large appui de la part de tous les groupes consultés.

#### *Respect et exécution*

Lorsque ces modifications seront approuvées, le public ainsi que les associations touristiques et de pêcheurs en seront informés par communiqué et par des annonces dans les médias locaux. Manitoba Conservation produit aussi chaque année le *Manitoba Anglers' Guide* dans lequel le Règlement est reproduit

regulations are clearly set out in this brochure and are freely distributed throughout the province. Information about the Regulations is also available on the Manitoba Conservation Internet site, which is updated regularly.

Under the existing provincial program, in addition to regular patrols of popular fishing areas, Manitoba Conservation enforcement officers give information about the Regulations, issue warnings of potential violations and lay charges for regulatory contraventions. Also, the *Fisheries Act* prescribes penalties, upon conviction, for contraventions of the regulations which include jail terms up to 24 months and/or fines up to \$500,000. In addition, the courts may order the seizure of fishing gear, catches, vehicles or other equipment used in the commission of an offence. The courts may also impose licence suspensions and cancellations.

These regulatory amendments will not involve any new enforcement costs.

#### Contacts

Mr. Sherman Fraser, Fisheries Branch, Manitoba Conservation, P.O. Box 20, 200 Saulteaux Crescent, Winnipeg, Manitoba R3J 3W3, (204) 945-7806, or Sharon Budd, Regulatory Analyst, Fisheries and Oceans Canada, 200 Kent Street, Ottawa, Ontario K1A 0E6, (613) 993-0982 (Telephone), (613) 990-2811 (Facsimile).

intégralement. Toute nouvelle modification est clairement indiquée dans cette brochure qui est distribuée gratuitement dans toute la province. On peut aussi se procurer des renseignements au sujet du Règlement sur le site Internet de Manitoba Conservation qui est mis à jour régulièrement.

En vertu du programme provincial existant, en plus des patrouilles régulières dans les zones de pêche les plus fréquentées, les agents de Manitoba Conservation fournissent de l'information au sujet du Règlement, émettent des avertissements d'infractions potentielles et portent des accusations si des infractions sont commises. De plus, la *Loi sur les pêches* prévoit des peines, sur déclaration de culpabilité, pouvant atteindre 24 mois d'emprisonnement et/ou jusqu'à 500 000 \$ d'amende. En outre, le tribunal peut ordonner la saisie du matériel de pêche, des captures, des véhicules ou autre matériel utilisé pour commettre une infraction. Il peut également imposer la suspension ou l'annulation du permis.

Ces modifications n'entraîneront aucun nouveau coût sur le plan de l'application des règlements.

#### Personnes-ressources

M. Sherman Fraser, Direction des pêches, Conservation Manitoba, Case postale 20, 200, croissant Saulteaux, Winnipeg (Manitoba) R3J 3W3, (204) 945-7806 ou Sharon Budd, Analyste de la réglementation, Pêches et Océans Canada, 200, rue Kent, Ottawa (Ontario) K1A 0E6, (613) 993-0982 (téléphone), (613) 990-2811 (télécopieur).

## PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 43<sup>a</sup> of the *Fisheries Act*, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Manitoba Fishery Regulations, 1987*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Mr. Sherman Fraser, Fisheries Branch, Department of Conservation, Box 20, 200 Saulteaux Crescent, Winnipeg, Manitoba R3J 3W3 (Tel.: (204) 945-7806).

Ottawa, January 30, 2003

EILEEN BOYD  
Assistant Clerk of the Privy Council

## REGULATIONS AMENDING THE MANITOBA FISHERY REGULATIONS, 1987

### AMENDMENTS

1. (1) The definition "Minister" in subsection 2(1) of the *Manitoba Fishery Regulations, 1987*<sup>1</sup> is repealed.

<sup>a</sup> S.C. 1991, c. 1, s. 12  
<sup>1</sup> SOR/87-509

## PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 43<sup>a</sup> de la *Loi sur les pêches*, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement de pêche du Manitoba de 1987*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Sherman Fraser, Direction générale des Pêches, ministère de la Conservation, C.P. 20, 200, Saulteaux Crescent, Winnipeg (Manitoba) R3J 3W3 (tél. : (204) 945-7806).

Ottawa, le 30 janvier 2003

La greffière adjointe du Conseil privé,  
EILEEN BOYD

## RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE PÊCHE DU MANITOBA DE 1987

### MODIFICATIONS

1. (1) La définition de « ministre », au paragraphe 2(1) du *Règlement de pêche du Manitoba de 1987*<sup>1</sup>, est abrogée.

<sup>a</sup> L.C. 1991, ch. 1, art. 12  
<sup>1</sup> DORS/87-509

(2) The definitions “Department” and “recreational fishing” in subsection 2(1) of the Regulations are replaced by the following:

“Department” means the Department of Conservation of Manitoba; (*ministère*)

“recreational fishing” means fishing by dip netting, seine netting, minnow trapping, angling, bow fishing or spearfishing, but does not include

(a) fishing by an Indian for food for their personal use or for the use of their immediate family, or

(b) commercial fishing; (*pêche récréative*)

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

“conservation angling licence” means a licence that authorizes the holder to engage in recreational fishing and to catch and retain or to possess fish of a species set out in an item of Part II of Schedule XI in an amount that does not exceed the possession quota, and of a size that complies with the size limit, set out in that item; (*permis de pêche à la ligne (conservation)*)

“provincial Minister” means the Minister of Conservation for Manitoba; (*ministre provincial*)

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

(5) For the purpose of determining whether the size of a filleted fish of a species set out in the table to this subsection complies with the size limit set out for that species, the fillet length shall be multiplied by the conversion factor for that species set out in that table.

TABLE

Item	Column I Species	Column II Conversion Factor
1.	Arctic grayling	1.45
2.	Brook trout	1.38
3.	Brown trout	1.48
4.	Channel catfish	1.57
5.	Lake trout	1.53
6.	Largemouth bass	1.63
7.	Northern pike	1.57
8.	Rainbow trout	1.49
9.	Smallmouth bass	1.65
10.	Walleye and sauger	1.31

(5) The table at the end of section 2 of the Regulations is repealed.

2. The Regulations are amended by adding the following before section 15:

14. (1) Except as otherwise permitted by the Act, the *Freshwater Fish Marketing Act* (Canada), the *Fisheries Act* (Manitoba) or regulations made under those Acts, no person shall possess any species of fish set out in an item of Part II of Schedule XI in an amount that exceeds the possession quota, or of a size that does not comply with the size limit, set out in that item.

(2) Despite subsection (1), a resident of Canada under 16 years of age or a holder of an angling licence, other than a conservation angling licence, may possess fish of a species set out in an item of Part I of Schedule XI in an amount that does not exceed the

(2) Les définitions de « ministère » et « pêche récréative », au paragraphe 2(1) du même règlement, sont remplacées par ce qui suit :

« ministère » Le ministère de la Conservation du Manitoba. (*Department*)

« pêche récréative » Pêche à l'épuisette, à la seine, au moyen d'un piège à ménés, à la ligne, à l'arc ou au harpon. Sont exclues de la présente définition :

a) la pêche pratiquée par un Indien à des fins alimentaires pour son usage personnel ou celui de sa famille immédiate;

b) la pêche commerciale. (*recreational fishing*)

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

« ministre provincial » Le ministre de la Conservation du Manitoba. (*provincial Minister*)

« permis de pêche à la ligne (conservation) » Permis de pêche autorisant son titulaire à pratiquer la pêche récréative et à prendre et à garder ou avoir en sa possession du poisson d'une espèce figurant à un article de la partie II de l'annexe XI dont la quantité ne dépasse pas la limite de possession établie à cet article et dont la taille respecte la limite de taille y figurant. (*conservation angling licence*)

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

(5) Pour déterminer si un poisson fileté d'une espèce visée au tableau du présent paragraphe respecte la limite de taille établie pour cette espèce, la longueur du filet doit être multipliée par le facteur de conversion applicable à l'espèce et indiqué dans le tableau.

TABLEAU

Article	Colonne I Espèce	Colonne II Facteur de conversion
1.	Ombre arctique	1,45
2.	Ombre de fontaine	1,38
3.	Truite brune	1,48
4.	Barbue de rivière	1,57
5.	Touladi	1,53
6.	Achigan à grande bouche	1,63
7.	Grand brochet	1,57
8.	Truite arc-en-ciel	1,49
9.	Achigan à petite bouche	1,65
10.	Doré jaune et doré noir	1,31

(5) Le tableau figurant à la fin de l'article 2 du même règlement est abrogé.

2. Le même règlement est modifié par adjonction, avant l'article 15, de ce qui suit :

14. (1) Sauf disposition contraire de la Loi, de la *Loi sur la commercialisation du poisson d'eau douce* (Canada), de la *Loi sur la pêche* (Manitoba) ou de leurs règlements, il est interdit à quiconque d'avoir en sa possession du poisson d'une espèce figurant à un article de la partie II de l'annexe XI dont la quantité dépasse la limite de possession établie à cet article ou dont la taille ne respecte pas la limite de taille y figurant.

(2) Malgré le paragraphe (1), tout résident du Canada âgé de moins de 16 ans ou le titulaire d'un permis de pêche à la ligne, autre qu'un permis de pêche à la ligne (conservation), peut avoir en sa possession du poisson d'une espèce figurant à un article de

possession quota, and of a size that complies with the size limit, set out in that item.

(3) Subsections (1) and (2) do not apply to

- (a) an Indian who is in possession of the fish for food for their personal use or for the use of their immediate family;
- (b) a person who has purchased the fish from a retail outlet or from a person who is legally authorized to sell such fish; or
- (c) a person who is otherwise legally authorized to possess such fish.

(4) Persons referred to in subsection (3) shall produce without delay, at the request of a fishery officer,

- (a) proof of their Indian status;
- (b) a valid receipt or trade record for any fish in their possession; or
- (c) the relevant document that legally authorizes the possession of the fish.

**3. Sections 19 to 20 of the Regulations are replaced by the following:**

**19.** (1) No person engaged in recreational fishing shall fish for or catch and retain any species of fish from the waters set out in an item of Schedule X by a method set out in that item during the close time set out in that item.

(2) Subject to subsection (6), no person engaged in recreational fishing shall, on any day, catch and retain fish of a species set out in an item of Part I of Schedule XI from the waters set out in that item in an amount that exceeds the daily quota, or of a size that does not comply with the size limit, set out in that item.

(3) Subject to subsection (6), no person engaged in recreational fishing shall, on any day, possess fish of a species set out in an item of Part I of Schedule XI from the waters set out in that item in an amount that exceeds the possession quota, or of a size that does not comply with the size limit, set out in that item.

(4) Subject to subsection (6), no person fishing under a conservation angling licence shall, on any day, catch and retain fish of a species set out in an item of Part II of Schedule XI from the waters set out in that item in an amount that exceeds the daily quota, or of a size that does not comply with the size limit, set out in that item.

(5) Subject to subsection (6), no person fishing under a conservation angling licence shall, on any day, possess fish of a species set out in an item of Part II of Schedule XI from the waters set out in that item in an amount that exceeds the possession quota, or of a size that does not comply with the size limit, set out in that item.

(6) No person engaged in recreational fishing shall catch and retain or possess, during the period beginning on April 1 in any year and ending on March 31 of the following year, fish of a species set out in an item of Schedule XI.1 from the waters set out in

la partie I de l'annexe XI dont la quantité ne dépasse pas la limite de possession établie à cet article et dont la taille respecte la limite de taille y figurant.

(3) Les paragraphes (1) et (2) ne s'appliquent pas aux personnes suivantes :

- a) l'Indien qui a du poisson en sa possession à des fins alimentaires pour son usage personnel ou celui de sa famille immédiate;
- b) la personne qui a acheté du poisson d'un commerce de détail ou d'une personne qui est légalement autorisée à vendre du poisson;
- c) la personne qui est par ailleurs légalement autorisée à avoir ce poisson en sa possession.

(4) Toute personne mentionnée au paragraphe (3) doit fournir, sur demande, sans délai à un agent des pêches, selon le cas :

- a) la preuve de son statut d'Indien;
- b) un reçu ou un document de vente valide pour le poisson qui est en sa possession;
- c) tout document pertinent l'autorisant légalement à avoir du poisson en sa possession.

**3. Les articles 19 à 20 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**19.** (1) Il est interdit à quiconque pratique la pêche récréative de pêcher ou de prendre et de garder du poisson de quelque espèce que ce soit provenant des eaux visées à un article de l'annexe X, selon la méthode mentionnée à cet article pendant la période de fermeture prévue au même article.

(2) Sous réserve du paragraphe (6), il est interdit à quiconque pratique la pêche récréative de prendre et de garder au cours d'une journée du poisson d'une espèce figurant à un article de la partie I de l'annexe XI, provenant des eaux visées à cet article et dont la quantité dépasse le contingent quotidien prévu au même article ou dont la taille ne respecte pas la limite de taille y figurant.

(3) Sous réserve du paragraphe (6), il est interdit à quiconque pratique la pêche récréative d'avoir en sa possession, au cours d'une journée, du poisson d'une espèce figurant à un article de la partie I de l'annexe XI, provenant des eaux visées à cet article et dont la quantité dépasse la limite de possession établie au même article ou dont la taille ne respecte pas la limite de taille y figurant.

(4) Sous réserve du paragraphe (6), il est interdit à quiconque pratique la pêche en vertu d'un permis de pêche à la ligne (conservation) de prendre et de garder, au cours d'une journée, du poisson d'une espèce figurant à un article de la partie II de l'annexe XI, provenant des eaux visées à cet article et dont la quantité dépasse le contingent quotidien prévu au même article ou dont la taille ne respecte pas la limite de taille y figurant.

(5) Sous réserve du paragraphe (6), il est interdit à quiconque pratique la pêche en vertu d'un permis de pêche à la ligne (conservation), d'avoir en sa possession, au cours d'une journée, du poisson d'une espèce figurant à un article de la partie II de l'annexe XI, provenant des eaux visées à cet article et dont la quantité dépasse la limite de possession établie au même article ou dont la taille ne respecte pas la limite de taille y figurant.

(6) Il est interdit à quiconque pratique la pêche récréative de prendre et de garder ou d'avoir en sa possession, pendant la période commençant le 1<sup>er</sup> avril d'une année et se terminant le 31 mars de l'année suivante, du poisson d'une espèce figurant à un

that item in an amount that exceeds the annual quota for the size limit set out in that item.

(7) Non-residents of Canada under 16 years of age, while engaged in recreational fishing, must

- (a) hold a valid angling licence; or
- (b) be accompanied by
  - (i) the holder of a valid angling licence, or
  - (ii) a resident of Canada under 16 years of age.

(8) All fish caught by non-residents accompanied by persons referred to in paragraph (7)(b) shall be counted as part of the catch of the person accompanying the non-resident.

**4. (1) Items 4.02, 16.1, 26.02 and 50.03 of Schedule II to the Regulations are repealed.**

**(2) Items 28.001 to 28.1 of Schedule II to the Regulations are replaced by the following:**

28.1	McGavock Lake
28.2	McGhee Lake
28.3	McGranachan Lake
28.4	McLeod Lake (54°57'N., 100°00'W.)
28.5	McMurray Lake
28.6	Manapaywi Lake

**(3) Schedule II to the Regulations is amended by adding the following in numerical order:**

4.11	Bennett Lake (53°27'N., 96°05'W.)
4.12	Berge Lake
6.001	Border Lake (56°47'N., 101°56'W.)
7.1	Buzz Lake
13.211	Dunphy Lake
13.212	Eager Lake
14.01	Eden Lake (56°39'N., 100°13'W.)
16.011	Frances Lake (56°49'N., 101°06'W.)
24.01	Laurie Lake (56°34'N., 101°53'W.)
24.02	Laurie River from the Saskatchewan border east to the CN rail line (56°12'N., 100°36'W.)
24.03	Leftrock Lake
24.2	Little Brightsand Lake
26.11	Liz Lake
30.1	Matheson Lake
33.	Motrick Lake
42.11	Plumbtree Lake
43.1	Rail Lake
45.	Running Bear Lake
50.21	Timewe Lake
50.22	Tod Lake
50.23	Tractor Lake
58.1	Zed Lake

**5. Items 11, 12 and 53 of Part I of Schedule V to the Regulations are repealed.**

**6. Schedule XI to the Regulations is replaced by the following:**

article de l'annexe XI.1, provenant des eaux visées à cet article et dont la quantité dépasse le contingent annuel prévu au même article pour la limite de taille y figurant.

(7) Tout non-résident du Canada âgé de moins de 16 ans, tandis qu'il pratique la pêche récréative, doit être :

- a) soit titulaire d'un permis de pêche à la ligne valide;
- b) soit accompagné, selon le cas :
  - (i) par une personne titulaire d'un permis de pêche à la ligne valide,
  - (ii) par un résident du Canada âgé de moins de 16 ans.

(8) Tout le poisson pris par un non-résident accompagné par une personne visée à l'alinéa (7)b) fait partie des prises de la personne qui accompagne le non-résident.

**4. (1) Les articles 4.02, 16.1, 26.02 et 50.03 de l'annexe II du même règlement sont abrogés.**

**(2) Les articles 28.001 à 28.1 de l'annexe II du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

28.1	Lac McGavock
28.2	Lac McGhee
28.3	Lac McGranachan
28.4	Lac McLeod (54°57'N., 100°00'O.)
28.5	Lac McMurray
28.6	Lac Manapaywi

**(3) L'annexe II du même règlement est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :**

4.11	Lac Bennett (53°27'N., 96°05'O.)
4.12	Lac Berge
6.001	Lac Border (56°47'N., 101°56'O.)
7.1	Lac Buzz
13.211	Lac Dunphy
13.212	Lac Eager
14.01	Lac Eden (56°39'N., 100°13'O.)
16.011	Lac Frances (56°49'N., 101°06'O.)
24.01	Lac Laurie (56°34'N., 101°53'O.)
24.02	Rivière Laurie, à partir de la limite est de la Saskatchewan jusqu'à la voie ferrée du CN (56°12'N., 100°36'O.)
24.03	Lac Leftrock
24.2	Lac Little Brightsand
26.11	Lac Liz
30.1	Lac Matheson
33.	Lac Motrick
42.11	Lac Plumbtree
43.1	Lac Rail
45.	Lac Running Bear
50.21	Lac Timewe
50.22	Lac Tod
50.23	Lac Tractor
58.1	Lac Zed

**5. Les articles 11, 12 et 53 de la partie I de l'annexe V du même règlement sont abrogés.**

**6. L'annexe XI du même règlement est remplacée par ce qui suit :**



SCHEDULE XI  
(Subsections 2(1), 14(1) and (2) and 19(2) to (5))

DAILY QUOTAS, POSSESSION QUOTAS AND SIZE LIMITS

PART I

Item	Column I Species	Column II Waters	Column III Daily Quota	Column IV Possession Quota	Column V Size Limit
1.	Arctic Char	In any Division	8	8	Any size
2.	Arctic Grayling	In any Division	3	3	Only 1 longer than 40 cm
3.	Black Crappie	In any Division	6	6	Any size
4.	Brook Trout	In any Division	1	1	No longer than 45 cm
5.	Channel Catfish	In any Division	4	4	None longer than 60 cm
6.	Freshwater Mussels	In any Division	25	25	Any size
7.	Goldeye and Mooneye, in the aggregate	In any Division	10	10	Any size
8.	Lake Sturgeon	In any Division	0	0	Any size
9.	Lake Trout	In any Division	2	2	Only 1 longer than 65 cm
10.	Lake Whitefish	In any Division	25	25	Any size
11.	Largemouth and Smallmouth Bass, in the aggregate	In any Division	4	4	Only 1 longer than 40 cm
12.	Muskellunge	In any Division	0	0	Any size
13.	Northern Pike	In any Division	6	6	Only 1 longer than 75 cm
14.	Rock Bass	In any Division	6	6	Any size
15.	Stocked Trout (brook, brown, rainbow, cutthroat, splake, arctic char), in the aggregate	In any Division	3	3	Only 1 longer than 45 cm
16.	Walleye and Sauger, in the aggregate	In any Division	6	6	Only 1 longer than 55 cm
17.	White Bass	In any Division	25	25	Any size
18.	Other species not set out in items 1 to 17	In any Division	Any number	Any number	Any size

ANNEXE XI  
(paragrapes 2(1), 14(1) et (2) et 19(2) à (5))

CONTINGENTS QUOTIDIENS, LIMITES DE POSSESSION ET LIMITES DE TAILLE

PARTIE I

Article	Colonne I Espèces	Colonne II Eaux	Colonne III Contingent quotidien	Colonne IV Limite de possession	Colonne V Limite de taille
1.	Ombre chevalier	De toutes les divisions	8	8	De toute taille
2.	Ombre arctique	De toutes les divisions	3	3	Dont un seul de plus de 40 cm
3.	Marigane noire	De toutes les divisions	6	6	De toute taille
4.	Ombre de fontaine	De toutes les divisions	1	1	D'au plus 45 cm
5.	Barbue de rivière	De toutes les divisions	4	4	Dont aucun de plus de 60 cm
6.	Moules d'eau douce	De toutes les divisions	25	25	De toute taille
7.	Laquaiche aux yeux d'or et laquaiche argentée, ensemble	De toutes les divisions	10	10	De toute taille
8.	Esturgeon jaune	De toutes les divisions	0	0	De toute taille
9.	Touladi	De toutes les divisions	2	2	Dont un seul de plus de 65 cm
10.	Grand corégone	De toutes les divisions	25	25	De toute taille
11.	Achigan à grande bouche et achigan à petite bouche, ensemble	De toutes les divisions	4	4	Dont un seul de plus de 40 cm
12.	Maskinongé	De toutes les divisions	0	0	De toute taille
13.	Grand brochet	De toutes les divisions	6	6	Dont un seul de plus de 75 cm
14.	Crapet de roche	De toutes les divisions	6	6	De toute taille
15.	Truite d'ensemencement (omble de fontaine, truite brune, truite fardée, truite arc-en-ciel, truite moulac, omble chevalier), ensemble	De toutes les divisions	3	3	Dont un seul de plus de 45 cm
16.	Doré jaune et doré noir, ensemble	De toutes les divisions	6	6	Dont un seul de plus de 55 cm
17.	Bar blanc	De toutes les divisions	25	25	De toute taille
18.	Espèces autres que celles énumérées aux articles 1 à 17	De toutes les divisions	Nombre illimité	Nombre illimité	De toute taille

## PART II

Item	Column I Species	Column II Waters	Column III Daily Quota	Column IV Possession Quota	Column V Size Limit
1.	Arctic Char	In any Division	8	8	Any size
2.	Arctic Grayling	In any Division	3	3	Only 1 longer than 40 cm
3.	Black Crappie	In any Division	6	6	Any size
4.	Brook Trout	In any Division	1	1	No longer than 45 cm
5.	Channel Catfish	In any Division	1	1	No longer than 60 cm
6.	Freshwater Mussels	In any Division	25	25	Any size
7.	Goldeye and Mooneye, in the aggregate	In any Division	10	10	Any size
8.	Lake Sturgeon	In any Division	0	0	Any size
9.	Lake Trout	In any Division	1	1	Any size
10.	Lake Whitefish	In any Division	25	25	Any size
11.	Largemouth and Smallmouth Bass, in the aggregate	In any Division	2	2	Only 1 longer than 40 cm
12.	Muskellunge	In any Division	0	0	Any size
13.	Northern Pike	In any Division	4	4	Only 1 longer than 75 cm
14.	Rock Bass	In any Division	6	6	Any size
15.	Stocked Trout (brook, brown, rainbow, cutthroat, splake, arctic char), in the aggregate	In any Division	2	2	Only 1 longer than 45 cm
16.	Walleye and Sauger, in the aggregate	In any Division	4	4	Only 1 longer than 55 cm
17.	White Bass	In any Division	25	25	Any size
18.	Other species not set out in items 1 to 17	In any Division	Any number	Any number	Any size

## PARTIE II

Article	Colonne I Espèces	Colonne II Eaux	Colonne III Contingent quotidien	Colonne IV Limite de possession	Colonne V Limite de taille
1.	Ombre chevalier	De toutes les divisions	8	8	De toute taille
2.	Ombre arctique	De toutes les divisions	3	3	Dont un seul de plus de 40 cm
3.	Marigane noire	De toutes les divisions	6	6	De toute taille
4.	Ombre de fontaine	De toutes les divisions	1	1	D'au plus 45 cm
5.	Barbue de rivière	De toutes les divisions	1	1	D'au plus 60 cm
6.	Moules d'eau douce	De toutes les divisions	25	25	De toute taille
7.	Laquaiche aux yeux d'or et laquaiche argentée, ensemble	De toutes les divisions	10	10	De toute taille
8.	Esturgeon jaune	De toutes les divisions	0	0	De toute taille
9.	Touladi	De toutes les divisions	1	1	De toute taille
10.	Grand corégone	De toutes les divisions	25	25	De toute taille
11.	Achigan à grande bouche et achigan à petite bouche, ensemble	De toutes les divisions	2	2	Dont un seul de plus de 40 cm
12.	Maskinongé	De toutes les divisions	0	0	De toute taille
13.	Grand brochet	De toutes les divisions	4	4	Dont un seul de plus de 75 cm
14.	Crapet de roche	De toutes les divisions	6	6	De toute taille
15.	Traite d'ensemencement (omble de fontaine, truite brune, truite fardée, truite arc-en-ciel, truite moulac, omble chevalier), ensemble	De toutes les divisions	2	2	Dont un seul de plus de 45 cm
16.	Doré jaune et doré noir, ensemble	De toutes les divisions	4	4	Dont un seul de plus de 55 cm
17.	Bar blanc	De toutes les divisions	25	25	De toute taille
18.	Espèces autres que celles énumérées aux articles 1 à 17	De toutes les divisions	Nombre illimité	Nombre illimité	De toute taille

SCHEDULE XI.1  
(Subsection 19(6))

## ANNUAL QUOTAS AND SIZE LIMITS

Item	Column I Species	Column II Waters	Column III Annual Quota and Size Limit	Article	Colonne I Espèces	Colonne II Eaux	Colonne III Contingent annuel et limite de taille
1.	Walleye	(a) Red River (b) Winnipeg River downstream from Pine Falls Generating Station up to and including Traverse Bay on Lake Winnipeg	(a) 1, longer than 70 cm (b) 1, longer than 70 cm	1.	Doré jaune	a) Rivière rouge b) Rivière Winnipeg en aval de la centrale électrique de Pine Falls jusqu'à la baie Traverse inclusivement, dans le lac Winnipeg	a) 1, de plus de 70 cm b) 1, de plus de 70 cm

ANNEXE XI.1  
(paragraphe 19(6))

## CONTINGENTS ANNUELS ET LIMITES DE TAILLE

**7. (1) Items 13 to 22 of Schedule XVI to the Regulations are replaced by the following:**

Item	Column I Description of Offence	Column II Provision of these Regulations	Column III Fine
13.	Fishing during the close time	19(1)	\$200
13.1	Catch and retain fish during the close time	19(1)	\$200 plus \$25 for each fish caught and retained to a maximum of \$1,000
14.	Catch and retain more fish than the daily quota	19(2)	\$100 plus \$25 for each fish in excess of quota to a maximum of \$1,000
15.	Catch and retain fish of a size that does not comply with the size limit	19(2)	\$50 plus \$25 for each fish to a maximum of \$1,000
16.	Possess more fish than the possession quota	19(3)	\$100 plus \$25 for each fish in excess of quota to a maximum of \$1,000
17.	Possess fish of a size that does not comply with the size limit	19(3)	\$50 plus \$25 for each fish to a maximum of \$1,000
18.	Catch and retain more fish than the daily quota	19(4)	\$100 plus \$25 for each fish in excess of quota to a maximum of \$1,000
19.	Catch and retain fish of a size that does not comply with the size limit	19(4)	\$50 plus \$25 for each fish to a maximum of \$1,000
20.	Possess more fish than the possession quota	19(5)	\$100 plus \$25 for each fish in excess of quota to a maximum of \$1,000
21.	Possess fish of a size that does not comply with the size limit	19(5)	\$50 plus \$25 for each fish to a maximum of \$1,000
22.	Catch and retain more fish than the annual quota for the size limit	19(6)	\$100 plus \$25 for each fish to a maximum of \$1,000
22.1	Possess more fish than the annual quota for the size limit	19(6)	\$100 plus \$25 for each fish to a maximum of \$1,000

**7. (1) Les articles 13 à 22 de l'annexe XVI du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

Article	Colonne I Description de l'infraction	Colonne II Disposition du règlement	Colonne III Amende
13.	Pêcher pendant la période de fermeture	19(1)	200 \$
13.1	Prendre et garder du poisson pendant la période de fermeture	19(1)	200 \$, plus 25 \$ pour chaque poisson pris et gardé, jusqu'à concurrence de 1 000 \$
14.	Prendre et garder du poisson en une quantité qui dépasse le contingent quotidien	19(2)	100 \$, plus 25 \$ pour chaque poisson excédant le contingent, jusqu'à concurrence de 1 000 \$
15.	Prendre et garder du poisson dont la taille ne respecte pas la limite de taille	19(2)	50 \$, plus 25 \$ pour chaque poisson, jusqu'à concurrence de 1 000 \$
16.	Avoir en sa possession du poisson en une quantité qui dépasse la limite de possession	19(3)	100 \$, plus 25 \$ pour chaque poisson excédant la limite, jusqu'à concurrence de 1 000 \$
17.	Avoir en sa possession du poisson dont la taille ne respecte pas la limite de taille	19(3)	50 \$, plus 25 \$ pour chaque poisson, jusqu'à concurrence de 1 000 \$
18.	Prendre et garder du poisson en une quantité qui dépasse le contingent quotidien	19(4)	100 \$, plus 25 \$ pour chaque poisson excédant le contingent, jusqu'à concurrence de 1 000 \$
19.	Prendre et garder du poisson dont la taille ne respecte pas la limite de taille	19(4)	50 \$, plus 25 \$ pour chaque poisson, jusqu'à concurrence de 1 000 \$
20.	Avoir en sa possession du poisson en une quantité qui dépasse la limite de possession	19(5)	100 \$, plus 25 \$ pour chaque poisson excédant la limite, jusqu'à concurrence de 1 000 \$
21.	Avoir en sa possession du poisson dont la taille ne respecte pas la limite de taille	19(5)	50 \$, plus 25 \$ pour chaque poisson, jusqu'à concurrence de 1 000 \$
22.	Prendre et garder du poisson en une quantité qui dépasse le contingent annuel pour la limite de taille	19(6)	100 \$, plus 25 \$ pour chaque poisson excédant le contingent, jusqu'à concurrence de 1 000 \$
22.1	Avoir en sa possession du poisson en une quantité qui dépasse le contingent annuel pour la limite de taille	19(6)	100 \$, plus 25 \$ pour chaque poisson excédant le contingent, jusqu'à concurrence de 1 000 \$

**(2) Schedule XVI to the Regulations is amended by adding the following in numerical order:**

Item	Column I Description of Offence	Column II Provision of these Regulations	Column III Fine
1.1	Possess more fish than the possession quota	14(1)	\$100 plus \$25 for each fish in excess of quota to a maximum of \$1,000
1.2	Possess fish of a size that does not comply with the size limit	14(1)	\$50 plus \$25 for each fish to a maximum of \$1,000

**(2) L'annexe XVI du même règlement est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :**

Article	Colonne I Description de l'infraction	Colonne II Disposition du règlement	Colonne III Amende
1.1	Avoir en sa possession du poisson en une quantité qui dépasse la limite de possession	14(1)	100 \$, plus 25 \$ pour chaque poisson excédant la limite, jusqu'à concurrence de 1 000 \$
1.2	Avoir en sa possession du poisson dont la taille ne respecte pas la limite de taille	14(1)	50 \$, plus 25 \$ pour chaque poisson, jusqu'à concurrence de 1 000 \$

8. The Regulations are amended by replacing the word “Minister” with the words “provincial Minister” in the following provisions:

- (a) section 4;
- (b) sections 6 and 6.1;
- (c) subsection 12(1);
- (d) section 13.2;
- (e) section 29; and
- (f) section 45.

9. The Regulations are amended by replacing the word “sport” with the word “recreational” in the following provisions:

- (a) subparagraph 25(1)(e)(i); and
- (b) the note to Schedule X.

COMING INTO FORCE

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

[5-1-0]

8. Dans les passages ci-après du même règlement, « ministre » est remplacé par « ministre provincial » :

- a) l'article 4;
- b) les articles 6 et 6.1;
- c) le paragraphe 12(1);
- d) l'article 13.2;
- e) l'article 29;
- f) l'article 45.

9. Dans les passages ci-après du même règlement, « sportive » est remplacé par « récréative » :

- a) le sous-alinéa 25(1)e(i);
- b) la note à l'annexe X.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[5-1-0]

## Regulations Amending the Ontario Fishery Regulations, 1989

*Statutory Authority*

*Fisheries Act*

*Sponsoring Department*

Department of Fisheries and Oceans

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

#### *Description*

The Government of Ontario manages the province's freshwater fisheries by agreement with the federal government and has requested these amendments to the *Ontario Fishery Regulations, 1989* (OFR). These regulations are made pursuant to the federal *Fisheries Act* and, as a result, amendments must be processed by the Department of Fisheries and Oceans (DFO) and approved by the Governor in Council.

The Regulations are being amended to make a number of changes necessary for the conservation and protection of a variety of Ontario's fish stocks. The maintenance of healthy, sustainable fisheries throughout the province will allow for the continuation of recreational fishing which contributes to tourism-related businesses and to others in the supply and service sector (e.g., bait and tackle shops). These amendments will also prevent the fishery closures that would otherwise be required. The changes are as follows.

1. Currently, anglers in the Canadian waters of Lake Superior and the St. Marys River are restricted to using one fishing line when trolling from a boat. In the Canadian parts of the other Great Lakes, however, two lines are permitted, and in the US part of Lake Superior, anglers may use either two or three fishing lines. For example, Wisconsin anglers may use three lines and Minnesota anglers are allowed two, and, on the Michigan side of the St. Marys River, three lines are permitted.

To ensure that this disparity does not negatively impact tourism and to improve consistency with other Great Lakes waters, the Regulations are being amended to allow anglers to use two fishing lines for trolling in the St. Marys River and in Lake Superior, excluding Black Bay, Nipigon Bay and Michipicoten Bay. Current fishing quotas in these waters will remain unchanged.

2. The existing size limit and one-line-only ice fishing restrictions are being repealed on Miskwabi, Long and Farquhar Lakes, three lakes in the Haliburton region of Ontario. The lake trout stocks of these three lakes will be used to support an adaptive lake trout management study. This comparative study is being conducted: (1) to evaluate the efficacy of supplemental stocking with lake trout stocks that have adapted to area waters, (2) to test the effectiveness of slot-size limits for lake trout, and (3) to test whether unregulated fishing causes excessive mortality of fish. The results may lead to changes in overall lake trout management in the future.

## Règlement modifiant le Règlement de pêche de l'Ontario de 1989

*Fondement législatif*

*Loi sur les pêches*

*Ministère responsable*

Ministère des Pêches et des Océans

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

#### *Description*

Le gouvernement de l'Ontario, qui gère les pêches en eau douce dans la province par entente avec le gouvernement fédéral, a demandé que les présentes modifications soient apportées au *Règlement de pêche de l'Ontario de 1989* (RPO). Ce règlement ayant été pris en application de la *Loi sur les pêches*, les modifications doivent être traitées par le ministère des Pêches et des Océans (MPO) et approuvées par le gouverneur en conseil.

Le Règlement est modifié en vue d'apporter un certain nombre de changements nécessaires aux fins de la conservation et de la protection d'une gamme de stocks de poissons de l'Ontario. Le maintien de pêches sportives florissantes et durables à l'échelle de la province permettra d'assurer la poursuite de ce sport, qui alimente de nombreuses entreprises touristiques (par exemple, magasins d'appâts et d'articles de pêche), et préviendra les fermetures de pêcheries qui seraient autrement nécessaires. Voici les modifications demandées.

1. En ce moment, les pêcheurs sportifs qui pêchent à la traîne, à partir d'un bateau, dans les eaux canadiennes du lac Supérieur et de la rivière St. Marys ne peuvent utiliser qu'une ligne alors qu'ils peuvent en utiliser deux partout ailleurs dans les eaux canadiennes des Grands Lacs, et dans les eaux américaines du lac Supérieur, ils peuvent utiliser deux ou trois lignes. Par exemple, dans les eaux du Wisconsin, les pêcheurs peuvent utiliser trois lignes et dans les eaux du Minnesota, deux, tandis que dans les eaux de la rivière St. Marys bordant le Michigan, ils peuvent en utiliser trois.

Afin d'assurer que cet écart n'ait pas de répercussions néfastes sur le tourisme et afin d'accroître la cohérence des dispositions réglementaires visant les eaux des Grands Lacs, les pêcheurs sportifs pourront utiliser deux lignes pour pêcher à la traîne dans la rivière St. Marys et le lac Supérieur, à l'exclusion des baies Black, Nipigon et Michipicoten. Les contingents actuels pour ces eaux demeurent les mêmes.

2. Les dispositions relatives à la limite de taille et à l'utilisation d'une seule ligne applicables à la pêche sous la glace dans les lacs Miskwabi, Long et Farquhar, trois lacs de la région d'Haliburton, sont abrogées. Les stocks de touladi de ces trois lacs serviront à une étude de gestion adaptative de l'espèce. Celle-ci vise les objectifs suivants : (1) évaluer l'efficacité du programme d'ensemencement supplémentaire faisant appel à des stocks de touladi adaptés aux conditions locales, (2) vérifier l'efficacité de la gamme de limites de taille réglementaires du touladi et (3) établir si la pêche non réglementée résulte en une mortalité excessive chez le poisson. Les résultats de

3. The Ottawa River channel catfish fishery is exceptional and unique and has the potential to be a long-term tourism attraction. Currently, however, since the species has not generally been targeted by anglers, this species is unregulated, having no daily catch limits or size restrictions. Channel catfish comprise approximately 75 percent of all fish species in the Ottawa River, the result being that there is an imbalance between populations of catfish and other sport fish such as walleye, northern pike and muskellunge.

To improve the balance among the various species present in the Ottawa River, angling for channel catfish will be promoted by the Ontario Ministry of Natural Resources (OMNR) through a variety of media such as fact sheets, news releases and tourism web sites. By improving the balance among species, it is hoped that the numbers of other stocks will increase.

To offset this promotion of angling for channel catfish, long-term sustainability of the species must be ensured. Therefore, a reasonable daily fishing quota will be established for catfish in the Ottawa River area. Of this quota, anglers will be allowed only one fish over the maximum size.

4. The eastern shore of Georgian Bay and the northern shore of the North channel of Lake Huron support a diverse variety of warm- and cool- water fish species. These species are critical to the area's ecological, economic and social well being. Recent stock assessments indicate reduced numbers or high mortality rates in walleye, northern pike, smallmouth bass and yellow perch populations.

To aid the recovery of these populations while allowing angling to continue, measures are proposed which will establish more conservative daily fishing quotas, reduce possession limits and adjust fishing seasons for these species.

5. In the early 1990s, walleye angling on Crowrock Lake was prohibited all year round to allow an introduced walleye population to become established. The walleye population is now well established and, as a result, the angling restriction on this lake can be eased somewhat.

To further improve walleye numbers in Crowrock Lake, a sanctuary will be created on the portion of the lake where walleye spawn, and fishing will be prohibited during the spring spawning period. In addition, a fishing quota for walleye on the entire lake will be established that is lower than quotas in other waters of the region. These adjustments will help to ensure the conservation of the walleye population while allowing angling opportunities for this species.

6. A number of years ago, a sanctuary was established on Drag Lake which prohibited angling for lake trout during the winter months when lake trout are susceptible to overharvest. This angling restriction has not resulted in the expected improvements in lake trout numbers and has unnecessarily limited winter angling. Therefore, the sanctuary will be repealed but, to prevent overharvest, anglers will be restricted to one line only when ice fishing, and a size limit on lake trout will be imposed.

In addition to the above, the following amendments are proposed which will simplify the Regulations, correct errors and

cette étude pourraient mener à des changements dans la gestion globale du touladi à l'avenir.

3. La pêche de la barbu de rivière dans la rivière des Outaouais est exceptionnelle et unique. Elle a le potentiel de devenir un attrait touristique à long terme. En ce moment, la pêche de l'espèce n'est ni réglementée ni assujettie à des limites de prise quotidiennes ou de taille, car la barbu de rivière n'est généralement pas ciblée par les pêcheurs sportifs. Du fait qu'elle constitue environ 75 p. 100 de la communauté de poissons de la rivière des Outaouais, il existe en ce moment un déséquilibre entre l'espèce et d'autres poissons gibiers, comme le doré jaune, le grand brochet et le maskinongé.

Le ministère des Richesses naturelles de l'Ontario (MRNO) fera la promotion de la pêche sportive de la barbu de rivière par le biais d'une gamme de médias, dont des fiches d'information, des communiqués de presse et des sites de tourisme sur le Web, afin d'améliorer l'équilibre entre les diverses espèces présentes dans la rivière des Outaouais. En ce faisant, on espère que les effectifs des autres espèces augmenteront.

Afin d'assurer que la promotion de la pêche sportive de la barbu de rivière n'ait pas d'incidences néfastes sur cette ressource, on doit veiller à la durabilité à long terme de cette dernière. À cette fin, un contingent quotidien raisonnable sera établi et les pêcheurs sportifs ne pourront capturer qu'une barbu mesurant plus de la limite de taille maximale.

4. La rive est de la baie Georgienne et la rive nord du chenal North du lac Huron abritent une communauté diversifiée de poissons d'eaux tempérées et d'eaux froides essentielle au bien-être écologique, économique et social de la région. De récentes évaluations des stocks ont révélé que les populations de doré jaune, de grand brochet, d'achigan à petite bouche et de perchaude avaient périçité ou affichaient des taux élevés de mortalité.

Afin de favoriser le rétablissement de ces populations sans avoir à fermer la pêche sportive, des mesures sont proposées qui verront l'établissement de limites de prise par jour plus raisonnables, une réduction des limites de possession et des rajustements aux saisons de pêche de ces espèces.

5. Au début des années 1990, la pêche sportive du doré jaune dans le lac Crowrock était interdite toute l'année afin de permettre à une population introduite de doré jaune de s'établir. Celle-ci étant maintenant bien établie, les restrictions à la pêche sportive dans ce lac peuvent être quelque peu assouplies.

Afin d'accroître davantage le nombre de doré jaune dans le lac Crowrock, on créera une réserve dans la partie du lac où il fraie et on interdira la pêche pendant l'époque de la fraie au printemps. En outre, on établira un contingent visant l'ensemble du lac, plus faible que les contingents pour les autres plans d'eau de la région. Ces rajustements aideront à assurer la conservation de la population de doré jaune tout en permettant sa pêche sportive.

6. Il y a de cela quelques années, une réserve a été créée dans le lac Drag, où il était interdit de faire la pêche sportive du touladi en hiver, lorsque celui-ci est vulnérable à la surpêche. Mais cette restriction à la pêche sportive n'a pas résulté en l'augmentation attendue des effectifs et a inutilement limité la pêche sportive en hiver. La réserve sera donc abolie, mais afin d'éviter la surpêche, les pêcheurs sportifs ne pourront utiliser qu'une ligne pour pêcher sous la glace et seront assujettis à une limite de taille.

Outre les changements susmentionnés, les modifications suivantes sont proposées afin de simplifier le Règlement, d'en

increase angling opportunities where the sustainability of fish populations will not be at risk.

- Sanctuaries are being rescinded or close times shortened in several areas where fish populations have been successfully rehabilitated or where increased protection is no longer necessary.
- The ban on the use of bait fish is being repealed in a number of water bodies that were stocked with brook trout several years ago. The ban was originally intended to prevent the introduction of fish that would compete with, or prey upon, stocked brook trout. The bait fish ban is no longer warranted, as introduction of such species of fish has already occurred in these bodies of water or the stocking of brook trout is no longer taking place.
- A number of discrepancies between the English and French versions of the Regulations will be corrected. Also, the wording of a number of provisions will be changed to clarify their meaning. The need for some of these changes was brought to DFO's attention by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations.

#### *Alternatives*

The status quo was not considered an appropriate means of maintaining self-sustaining fisheries while supporting recreational fishing activity.

The only regulatory alternative to the proposed quota restrictions for Georgian Bay and the North Channel of Lake Huron (item 4 above) and the spring sanctuary on a portion of Crowrock Lake (item 5) was to establish longer or all-year-round close times for these fisheries. While closures would have ensured the conservation of fish stocks, they would have had a significant negative effect on the recreational fishing supply and service sector, on the tourism industry and on anglers.

Repealing the current angling restrictions in three Haliburton lakes (item 2) will support the ongoing research study of the effectiveness of current lake trout regulations. The establishment of a fishing quota and possession limit for Ottawa River channel catfish (item 3) will assist in achieving long-term sustainability should the promotion of angling for this species be successful. In both of these instances, the status quo would not be the appropriate alternative.

The status quo is the only alternative to allowing two lines for trolling in the waters of Lake Superior and the St. Marys River (item 1) while maintaining the current fishing quotas in those waters. It is also the only option to repealing the Drag Lake sanctuary, while establishing a one-line angling limit (item 6). Although the status quo would continue to maintain healthy fish stocks, it was rejected in the above instances because the limited angling opportunities could result in losses to tourism and to small businesses involved in the supply and service of recreational fishing. In addition, allowing two lines for trolling in Lake Superior and the St. Marys River will improve consistency throughout the Great Lakes.

#### *Benefits and Costs*

The proposed amendments are not expected to have any negative financial impact on anglers or businesses connected to recreational fishing or to tourism. Changes such as adjusted daily catch and possession limits and season changes for walleye,

corriger les erreurs et d'accroître les possibilités de pêche sportive lorsque la durabilité des populations de poissons n'est pas en péril.

- Des réserves seront abolies et les périodes de fermeture de la pêche seront écourtées dans plusieurs régions où les populations de poisson se sont rétablies ou ne nécessitent plus une protection accrue.
- L'interdiction d'utiliser du poisson-appât est levée dans un certain nombre de plans d'eau ensemencés en omble de fontaine il y a de cela plusieurs années. Cette interdiction visait à l'origine à prévenir l'introduction d'espèces prédatrices ou concurrentes de l'omble de fontaine. Elle n'est plus justifiée étant donné que de telles espèces ont déjà été introduites dans ces plans d'eau ou que l'omble de fontaine n'y est plus ensemencé.
- Un certain nombre d'écart entre les versions française et anglaise du Règlement seront corrigées et le libellé de certaines dispositions sera modifié de sorte à en clarifier la signification. Le Comité mixte d'examen de la réglementation a porté le besoin de certains de ces changements à l'attention du MPO.

#### *Solutions envisagées*

Le statu quo n'a pas été considéré comme un moyen approprié de maintenir la stabilité des pêches alors qu'elles doivent alimenter la pêche sportive.

La fermeture de la pêche dans la baie Georgienne, le chenal North du lac Huron (point 4) et la réserve de printemps dans le lac Crowrock (point 5) pendant une plus longue période ou toute l'année était la seule mesure de substitution aux restrictions aux contingents proposées pour ces pêcheries. Bien que des fermetures auraient permis d'assurer la conservation des stocks, elles auraient eu d'importantes répercussions négatives sur le secteur des services et d'approvisionnement de la pêche sportive, les pêcheurs sportifs et l'industrie touristique.

L'abrogation des restrictions en place visant la pêche sportive dans trois lacs de la région d'Haliburton (point 2) vise à étayer les recherches en cours sur l'efficacité des mesures réglementaires visant actuellement le touladi. L'établissement d'un contingent et d'une limite de possession pour la pêche de la barbu de rivière dans la rivière des Outaouais (point 3) permettra d'assurer la durabilité à long terme de cette ressource advenant le cas que la promotion de la pêche sportive de l'espèce soit fructueuse. Le statu quo n'est pas une solution de rechange privilégiée dans les deux cas.

Le statu quo est la seule solution de rechange à l'autorisation d'utiliser deux lignes pour pêcher à la traîne dans les eaux du lac Supérieur et de la rivière St. Marys (point 1) sans que soient modifiés les contingents actuels. C'est aussi la seule solution de rechange à l'abolition de la réserve dans le lac Drag pourvu qu'une seule ligne soit autorisée pour y pêcher (point 6). Bien que cette option permettrait de continuer à assurer la durabilité des stocks, elle a été rejetée dans les deux cas parce qu'elle limitait les possibilités de pêche et aurait pu nuire au tourisme et aux petites entreprises de services et d'approvisionnement des pêcheurs sportifs. En outre, l'autorisation d'utiliser deux lignes pour pêcher à la traîne dans le lac Supérieur et la rivière St. Marys permettra d'améliorer la cohérence de la réglementation à l'échelle des Grands Lacs

#### *Avantages et coûts*

On ne s'attend pas à ce que les modifications proposées aient des répercussions financières négatives sur les pêcheurs sportifs ou les entreprises des domaines de la pêche sportive ou du tourisme. Les changements apportés aux limites de prise et de

northern pike, smallmouth bass and perch in Georgian Bay and the North Channel of Lake Huron (item 4) and creating a spring sanctuary on Crowrock Lake (item 5) are acceptable to both anglers and small business, since they are intended to improve conservation efforts while allowing recreational fishing to continue as opposed to the fishery closures that would otherwise be necessary.

No costs or negative financial impacts are associated with the establishment of quotas for channel catfish in the Ottawa River (item 3), the proposed changes supporting lake trout research in three Haliburton lakes (item 2) or the Drag Lake sanctuary amendments (item 6). Permitting the use of two lines for angling on Lake Superior and the St. Marys River (item 1) is likely to benefit the local tourism industry by providing similar angling opportunities to those found in other Great Lakes waters.

These Regulations apply only to recreational fishing. They do not apply to aboriginal fishing for food, social, ceremonial or commercial purposes.

Costs to the provincial government will be limited to the production of materials to publicize the amendments and the ongoing costs associated with the province's stocking program.

#### *Consultation*

The Province of Ontario has an extensive consultation process in place to ensure that changes affecting individual water bodies or fishing areas receive an appropriate level of public consultation. Appropriate consultation tools are selected based on the complexity of proposed regulatory changes.

A communications strategy is implemented for all proposed changes to ensure that discussions are open and transparent. Information on proposed changes and invitations to comment are disseminated in various ways, ranging from notices posted in affected areas, radio announcements, advertisements in local newspapers, news releases, postings on the OMNR Internet site and posting of Information Notices on the Environmental Bill of Rights Environmental Registry.

The public, other government agencies, municipalities, conservation authorities, aboriginal groups, individuals involved in commercial and bait fishing, environmental groups, tourist outfitters, cottage associations, anglers, fishing clubs, local citizens committees and area residents were advised of the issues and proposed regulatory solutions, and were invited to provide comments. The following are some of the regional stakeholders groups consulted in the development of these Regulations: Lake Superior Advisory Committee, Northern Ontario Sportsmen's Alliance, Haliburton Highlands Outdoors Association, Ottawa Valley Tourist Association, Eastern Georgian Bay/North Channel Fisheries Stewardship Council, the Georgian Bay Association and local zone representatives of the Ontario Federation of Anglers and Hunters (OFAH).

Consultation with provincial interest groups, associations and industry is undertaken when a proposed change is being made at a regional or provincial level.

The OMNR endeavours to manage fisheries in a manner that respects aboriginal and treaty rights. The Ministry advises local

possession quotidiennes et aux saisons de pêche du doré jaune, du grand brochet, de l'achigan à petite bouche et de la perchaude dans la baie Georgienne et le chenal North du lac Huron (point 4), ainsi que l'établissement d'une réserve de printemps dans le lac Crowrock (point 5) conviennent aux pêcheurs sportifs et aux petites entreprises car ils visent à étayer les efforts de conservation et à éviter les fermetures de pêcheries qui seraient autrement nécessaires.

Aucun coût ou répercussion financière négative n'est lié à l'établissement de contingents pour la barbu de rivière de la rivière des Outaouais (point 3), les changements proposés à l'appui des recherches sur le touladi dans trois lacs de la région d'Haliburton (point 2) et les modifications visant la réserve du lac Drag (point 6). Il est probable que l'autorisation d'utiliser deux lignes pour pêcher dans le lac Supérieur et la rivière St. Marys (point 1) bénéficiera à l'industrie touristique locale car les pêcheurs sportifs disposeront de possibilités de pêche semblables à celles offertes ailleurs dans les Grands Lacs.

Le présent règlement ne s'applique qu'à la pêche sportive. Il ne vise pas la pêche autochtone à des fins alimentaire, sociale, cérémonielle ou commerciale.

Les coûts du gouvernement provincial se limiteront à la production de la documentation nécessaire pour publiciser les modifications et aux coûts permanents liés au programme d'empoisonnement de la province.

#### *Consultations*

La province de l'Ontario dispose d'un vaste processus de consultation visant à assurer que les changements ayant une incidence sur une zone de pêche ou un plan d'eau particulier soient l'objet d'un niveau approprié de consultation du public. Les outils de consultation requis sont choisis en fonction de la complexité des modifications réglementaires proposées.

Pour toutes les modifications proposées, une stratégie de communication est mise en œuvre afin d'assurer que les discussions sont ouvertes et transparentes. Divers moyens sont utilisés pour disséminer de l'information sur les modifications proposées et des invitations à les commenter : avis affichés dans les régions concernées, annonces à la radio, annonces dans les journaux locaux, communiqués de presse, articles sur le site Web du MRNO et avis inscrits au registre environnemental de la Charte des droits environnementaux.

Le public, d'autres organismes gouvernementaux, les municipalités, les offices de protection de la nature, les groupes autochtones, les participants à la pêche commerciale et à la pêche de poissons-appâts, les groupes environnementalistes, les entreprises de services touristiques, les associations de propriétaires de chalet, les pêcheurs à la ligne, les clubs de pêche, les comités civiques locaux et les résidents de la région concernée ont été mis au courant des enjeux et des solutions réglementaires proposées et ont été invités à présenter leurs commentaires. Parmi les groupes régionaux consultés aux fins d'élaboration du présent règlement s'inscrivent les suivants : Lake Superior Advisory Committee, Northern Ontario Sportsmen's Alliance, Haliburton Highlands Outdoors Association, Ottawa Valley Tourist Association, Eastern Georgian Bay/North Channel Fisheries Stewardship Council et Georgian Bay Association, ainsi que des représentants de chapitres locaux de l'Ontario Federation of Anglers and Hunters (OFAH).

Des groupes d'intérêt provinciaux, des associations et l'industrie sont consultés lorsqu'une modification proposée a des incidences au niveau régional ou provincial.

Le MRNO s'efforce de gérer les pêches d'une manière qui respecte les droits des Autochtones et les droits issus de traités. Le



aboriginal groups of proposed changes to recreational fishing regulations and invites them to participate in consultations. The aboriginal groups that participated in the consultation process with respect to these regulations indicated no objections.

Citizens of Ontario are given every opportunity to comment on regulatory proposals through open houses, fisheries management planning meetings, strategic land plans, local advisory committees, lake committees, and other large-scale initiatives such as tourism strategies. Individuals have also been encouraged to write, telephone or contact by electronic mail their concerns or comments.

The results of consultations undertaken on the major proposals in these amendments are detailed as follows. This information is also made available to any interested party at OMNR District, Area, Lake Management and Regional Offices across the province.

1. The possibility of increasing the number of lines that could be used for trolling in the waters of Lake Superior was initially suggested at a meeting of the Lake Superior Advisory Committee. Subsequently, a questionnaire was distributed through local papers and OMNR offices. A large majority were supportive of allowing two lines.

Some stakeholders had conservation concerns regarding the status of lake trout populations. Others were divided on whether certain inshore areas should be excluded because of the potential for increased harvest of species other than lake trout or salmon, particularly where rehabilitative efforts are ongoing. To mitigate these concerns, the OMNR Upper Great Lakes Management Unit will ensure that over-fishing of lake trout does not occur, via monitoring and, if necessary, quota adjustments. Also, Black Bay, Nipigon Bay and Michipicoten Bay will be excluded from the two-line regulation, due to the sensitivity of the overall fish species populations in these waters.

2. Questions from anglers and organizations regarding the effectiveness of the current lake trout regulations prompted the OMNR, with the support of the Haliburton Lake Trout Project Steering Committee (with membership from OMNR, OFAH, and the Haliburton Highlands Outdoors Association), to develop an adaptive management study to evaluate the effectiveness of lake trout supplemental stocking and slot size regulations. No concerns were raised by anglers and other stakeholders at public meetings where the proposed changes, required as part of this study, were discussed.
3. The promotion of the channel catfish fishery in the Ottawa River was discussed at a number of meetings and workshops. Assessments of the population demonstrated that, although channel catfish are numerous, the age structure is largely composed of older fish, and there were concerns that an increased fishing effort might affect long-term sustainability in the absence of any harvest controls. Mitigation was achieved by the development of reasonable fishing quotas and size limits.

Consultation with stakeholders, including Ottawa Valley Economic Development Department of Renfrew County, Ottawa Valley Tourist Association, County of Renfrew, OFAH, the Société de la Faune et des Parcs du Québec, Ottawa River

Ministère signale aux groupes autochtones locaux les modifications proposées au RPO et les invite à participer aux consultations. Ceux qui ont participé au processus de consultation relatif à ce règlement n'ont pas marqué d'objections.

Les citoyens de l'Ontario ont toutes les possibilités de commenter les modifications proposées par le biais de journées portes ouvertes, de réunions de planification de la gestion des pêches et de planification de l'utilisation stratégique des terres, de comités consultatifs locaux, de comités des lacs, et d'autres initiatives de grande envergure, dont des stratégies sur le tourisme. Ils sont aussi encouragés à faire part de leurs préoccupations et de leurs commentaires par écrit, par téléphone ou par courrier électronique.

Les résultats des consultations entreprises au titre des principales modifications au RPO proposées sont présentés en détail ci-dessous. Toute partie intéressée peut aussi obtenir cette information à n'importe quel bureau de district, de secteur, de gestion des lacs et régional du MRNO à l'échelle de la province.

1. La possibilité d'accroître le nombre de lignes autorisées pour pêcher à la traîne dans les eaux du lac Supérieur a été soulevée pour la première fois lors d'une réunion du Lake Superior Advisory Committee. Par la suite, un questionnaire a été diffusé par le biais des journaux locaux et des bureaux du MRNO. La plupart des répondants à ce questionnaire appuyaient l'utilisation de deux lignes.

Un certain nombre d'intervenants ont dit que la conservation des populations de touladi les préoccupait, tandis que d'autres étaient divisés sur le besoin d'exclure des zones littorales en raison de l'accroissement potentiel des prises d'espèces autres que le touladi et le saumon, en particulier dans les eaux faisant actuellement l'objet de programmes de remise en état. Afin d'atténuer ces préoccupations, le bureau du lac Supérieur de l'Unité de gestion du secteur supérieur des Grands Lacs veillera à prévenir la surpêche du touladi en surveillant la pêche et, si nécessaire, en rajustant des contingents. En outre, les baies Black, Nipigon et Michipicoten ne seront pas incluses dans la disposition autorisant l'utilisation de deux lignes à cause de la vulnérabilité des populations de poissons qui y sont retrouvées.

2. Les questions posées par des pêcheurs et des organisations au sujet de l'efficacité de la réglementation de la pêche du touladi ont poussé le MRNO, avec l'appui du Haliburton Lake Trout Project Steering Committee (composé de représentants du MRNO, de l'OFAC et de l'Haliburton Highlands Outdoors Association), à élaborer une étude de gestion adaptative en vue d'évaluer l'efficacité d'un programme d'ensemencement supplémentaire en touladi et de la disposition réglementaire à l'égard de la limite de taille. Les pêcheurs sportifs et les autres intervenants n'ont soulevé aucune préoccupation lors des réunions publiques où les changements proposés requis ont été discutés.
3. La promotion de la pêche de la barbu de rivière dans la rivière des Outaouais a été discutée lors de plusieurs réunions et ateliers de travail. Les évaluations de la population ont démontré qu'elle se compose principalement de poissons âgés, bien qu'abondants. Un effort de pêche accru pourrait donc nuire à la durabilité à long terme de la ressource en l'absence de limites. Cet effet pourrait être atténué par l'établissement de contingents et de limites de taille raisonnables.

Les consultations menées auprès des intervenants, y compris le Ottawa Valley Economic Development Department of Renfrew County, la Ottawa Valley Tourist Association, le comté de Renfrew, l'OFAC, la Société de la Faune et des Parcs du

Management Group, local fish and game clubs, tourist outfitters, anglers and local citizens, indicated unanimous support for promoting the channel catfish fishery and implementing quota restrictions and size limits on this species.

4. The proposed regulations for Georgian Bay and the North Channel of Lake Huron were developed in cooperation with the Eastern Georgian Bay/North Channel Fisheries Stewardship Council (the Council) in partnership with the Upper Great Lakes Management Unit and are supported by the Georgian Bay Association. Representatives from a number of sportsman's and outdoors clubs in the area were consulted during workshops and meetings. A tabloid providing background information, rationale for the recommendations and a questionnaire soliciting feedback from a broader stakeholder base was distributed and posted on the Council's Web site. In addition, a number of local newspapers and magazines ran articles highlighting the recommendations. Responses to the questionnaire were very favourable, indicating a broad level of support for the recommended changes. Also, the communities of twelve First Nations in and around Georgian Bay supported the proposed regulation changes, although some felt that even more action was needed to rehabilitate fish populations.
5. After population assessments indicated that introduced walleye had become established in Crowrock Lake, which was closed to walleye fishing in the early 1990s, stakeholders were invited to help determine the best course of action. Cottagers, tourist outfitters and the local sportsmen's club unanimously supported repealing the closure as long as catch and possession limits for walleye would also be reduced and that a spring sanctuary on a portion of Crowrock Lake would be implemented to protect spawning fish.
6. Stakeholders requested a review of the management direction on Drag Lake which has been closed to winter angling for a number of years in an attempt to improve lake trout numbers. Subsequent research has indicated that lake trout populations could sustain greater angling pressure. A public workshop was held to review the effectiveness of angling regulations. Workshop participants strongly supported the proposal to repeal the winter sanctuary and to impose a one-line-only ice fishing restriction and size limits on lake trout.

Following these consultations, which included measures to mitigate concerns, stakeholders and the public were supportive of the proposed regulatory adjustments as they allow a continuation of recreational fishing while maintaining healthy, sustainable fisheries. Prepublication of the amendments will provide an additional opportunity for comment.

#### *Compliance and Enforcement*

Once regulatory amendments are approved, the public, along with tourist and angling associations, are informed of the regulatory changes by press releases and announcements in local media. The OMNR also produces an annual *Recreational Fishing Regulations Summary*, which contains all new and existing regulatory requirements. This summary is distributed free of charge throughout the province. Information about the regulations is also available on the Ministry's Internet site, which is updated regularly. In addition, information on fishing regulations for every

Québec, le Ottawa River Management Group, les clubs locaux de chasse et pêche, les entreprises de services touristiques, des pêcheurs sportifs et des citoyens, ont révélé qu'ils approuvaient tous la promotion de la pêche de la barbe de rivière et la mise en place de contingents et de limites de taille.

4. Les modifications proposées visant la baie Georgienne et le chenal North du lac Huron ont été élaborées avec le concours de l'Eastern Georgian Bay/North Channel Fisheries Stewardship Council (le Conseil), en partenariat avec le bureau du lac Huron de l'Unité de gestion du secteur supérieur des Grands Lacs, et appuyées par la Georgian Bay Association. Les représentants d'un certain nombre de clubs de chasse et pêche et de plein air de la région ont été consultés par le biais d'ateliers de travail et de réunions. Un tabloïd contenant des renseignements généraux, le fondement des recommandations et un questionnaire visant à obtenir les commentaires d'une plus vaste gamme d'intervenants a été distribué et affiché au site Web du Conseil. Plusieurs journaux et magazines locaux ont aussi publié des articles mettant les recommandations en lumière. Les réponses au questionnaire étaient très favorables, indiquant un appui général des changements recommandés. En outre, douze Premières nations de la région de la baie Georgienne ont appuyé les modifications réglementaires proposées, bien que certaines étaient d'avis que bien d'autres mesures étaient requises pour que ces populations se rétablissent.
5. Des évaluations des populations ayant révélé que le doré jaune introduit s'était établi dans le lac Crowrock, fermé à la pêche de l'espèce au début des années 1990, on a invité les intervenants à participer à la détermination du meilleur plan d'action. Les propriétaires de chalet, les entreprises de services touristiques et le club local de chasse et pêche ont appuyé à l'unanimité l'abolition de l'interdiction de pêcher le doré jaune dans ce lac pourvu que les limites de prise et de possession soient réduites et qu'une réserve de printemps soit créée afin de protéger les reproducteurs.
6. Les intervenants ont demandé un changement d'orientation de la gestion du lac Drag, fermé à la pêche d'hiver depuis un certain nombre d'années afin de permettre à la population de touladi de se rétablir. Les récentes recherches ont révélé que la population pouvait soutenir une plus forte pression par pêche. Un atelier de travail public a donc été organisé pour passer en revue l'efficacité des règlements de pêche sportive. Les participants ont appuyé énergiquement les modifications proposées visant à abolir la réserve d'hiver et à assujettir la pêche sous la glace à l'utilisation d'une ligne seulement et à une limite de taille.

Dans le sillage de ces consultations, qui incluaient des mesures d'atténuation des préoccupations, il a été déterminé que les intervenants et le public étaient ouverts aux modifications réglementaires proposées parce qu'elles permettent la poursuite de la pêche sportive tout en assurant le maintien de pêches viables et durables. La publication préalable des modifications leur offrira une autre possibilité de présenter des commentaires.

#### *Respect et exécution*

Une fois les modifications approuvées, le public, ainsi que les associations touristiques et de pêcheurs sportifs, seront informés par le biais de communiqués de presse et d'annonces dans les médias locaux. Le MRNO prépare aussi chaque année un *Résumé des règlements de la pêche sportive en Ontario*, qui donne toutes les exigences réglementaires nouvelles et existantes. Ce résumé est libéralement distribué à l'échelle de la province. On peut aussi obtenir de l'information sur le *Règlement de pêche de l'Ontario* sur le site Web du Ministère, mis à jour régulièrement. De

province and territory in Canada can be found at [www.SportfishingCanada.ca](http://www.SportfishingCanada.ca).

Compliance and enforcement is planned and scheduled annually in OMNR District Compliance Plans. These plans include promotion and education, monitoring and inspection, and enforcement. The proposed amendments will be incorporated, as required by the districts, into their 2003 annual plans. Compliance with new regulations is encouraged mainly through promotion and education, although warnings, tickets and charges can be issued, where appropriate.

The *Fisheries Act* provides that, upon conviction of a contravention of these Regulations, a violator can be sentenced to imprisonment for up to 24 months and/or fines of up to \$500,000. The courts can also order forfeiture of fishing gear, catch, vessels or other equipment used in the commission of an offence. Licence suspension or cancellation may also be imposed.

These amendments to the Regulations do not involve any new enforcement costs.

#### Contacts

Cameron Mack, Director, Fish and Wildlife Branch, Ontario Ministry of Natural Resources, P.O. Box 7000, Peterborough, Ontario K9J 8M5, (705) 755-1909 (Telephone), (705) 755-1845 (Facsimile), or Sharon Budd, Regulatory Analyst, Fisheries and Oceans Canada, 200 Kent Street, Ottawa, Ontario K1A 0E6, (613) 993-0982 (Telephone), (613) 990-2811 (Facsimile).

l'information sur les règlements de pêche de chaque province et territoire du Canada est disponible sur [www.SportfishingCanada.ca](http://www.SportfishingCanada.ca).

Les mesures de surveillance de la conformité et de contrôle de l'application du Règlement sont établies chaque année dans les plans de conformité préparés par les districts de pêche du MRNO. Ces plans ont pour objet l'éducation, la sensibilisation, la surveillance, l'inspection et l'application du Règlement. Les districts incorporeront au besoin les modifications proposées aux plans annuels pour 2003. On encourage la conformité aux nouvelles dispositions réglementaires par l'éducation et la sensibilisation des pêcheurs sportifs, quoique l'on puisse faire appel à des avertissements, des contraventions et des accusations, le cas échéant.

La *Loi sur les pêches* prévoit que, sur la vue d'une condamnation découlant d'une infraction à ce règlement, un contrevenant peut être condamné à l'incarcération pour une période allant jusqu'à 24 mois et/ou à une amende de jusqu'à 500 000 \$. Les tribunaux peuvent aussi ordonner la confiscation des engins de pêche, des prises, des bateaux ou d'autre matériel utilisé dans la commission d'une infraction. Le permis de pêche du contrevenant peut en outre être suspendu ou annulé.

Les présentes modifications au Règlement n'entraînent pas de nouveaux coûts d'application de la réglementation.

#### Personnes-ressources

Cameron Mack, Directeur, Direction de la pêche et de la chasse, Ministère des Richesses naturelles de l'Ontario, Case postale 7000, Peterborough (Ontario) K9J 8M5, (705) 755-1909 (téléphone), (705) 755-1845 (télécopieur), ou Sharon Budd, Analyste de la réglementation, Pêches et Océans Canada, 200, rue Kent, Ottawa (Ontario) K1A 0E6, (613) 993-0982 (téléphone), (613) 990-2811 (télécopieur).

## PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 43<sup>a</sup> of the *Fisheries Act*, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Ontario Fishery Regulations, 1989*.

Any interested person may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, the date of this notice and must be addressed to Cameron Mack, A/Director, Fish and Wildlife Branch, Ontario Ministry of Natural Resources, P.O. Box 7000, Peterborough, Ontario, K9J 8M5, Telephone: (705) 755-1909, Facsimile: (705) 755-1900.

Ottawa, January 30, 2003

EILEEN BOYD  
Assistant Clerk of the Privy Council

## REGULATIONS AMENDING THE ONTARIO FISHERY REGULATIONS, 1989

### AMENDMENTS

**1. Subsection 7(2) of the *Ontario Fishery Regulations, 1989*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

<sup>a</sup> S.C. 1991, c. 1, s. 12  
<sup>1</sup> SOR/89-93

## PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 43<sup>a</sup> de la *Loi sur les pêches*, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement de pêche de l'Ontario de 1989*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Cameron Mack, Directeur intérimaire, Direction du poisson et de la faune, ministère des Richesses naturelles de l'Ontario, C.P. 7000, Peterborough (Ontario) K9J 8M5 (tél. : (705) 755-1909; téléc. : (705) 755-1900).

Ottawa, le 30 janvier 2003

La greffière adjointe du Conseil privé,  
EILEEN BOYD

## RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE PÊCHE DE L'ONTARIO DE 1989

### MODIFICATIONS

**1. Le paragraphe 7(2) du *Règlement de pêche de l'Ontario de 1989*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :**

<sup>a</sup> L.C. 1991, ch. 1, art. 12  
<sup>1</sup> DORS/89-93

(2) No person shall, for the purpose of fishing, possess a spear on any waters or within 30 m of the edge of any waters, except when spear fishing in accordance with these Regulations.

**2. (1) The portion of subsection 11(2) of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

(2) Il est interdit de pratiquer la pêche en utilisant un appât autre :

**(2) The portion of subsection 11(3) of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

(3) Il est interdit de pratiquer la pêche en utilisant comme appât :

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

17. (1) Subject to subsections (2) to (5), no person shall engage in angling in open water with more than one line.

**(2) Subsection 17(4) of the Regulations is replaced by the following:**

(4) A person who is angling from a boat may use two lines in the waters of Division 35, excluding South Bay on Manitoulin Island east and northeast of a straight line extending due north from the tip of McGraw Point at 45°33'14.8"N., 82°0'48.2"W. across the mouth of the bay to a point on the northwest shore at 45°33'28"N., 82°0'48.2"W.

(5) A person who is angling by trailing lures or baits behind a fishing vessel that is in constant forward motion created by muscle, motor or sail power may use two lines in the following waters:

(a) the waters of the St. Marys River west of 83°45'W. in Division 17; and

(b) the waters of Division 23, excluding

- (i) the waters of Black Bay north of 48°37'N. (Bent Island),
- (ii) the waters of Lake Superior, including Nipigon Bay, lying north of a line drawn northeasterly from the southernmost tip of Magnet Point (48°25'30"N., 88°33'30"W.) on Black Bay Peninsula to Schreiber Point (48°45'30"N., 87°16'W.), and
- (iii) during the period from January 1 to December 31, the waters of that part of Michipicoten Bay east of a line drawn across the bay from Perkwakwia Point (47°56'36"N., 84°54'12"W.) to Smokey Point (47°53'06"N., 84°53'W.).

**4. (1) Subitem 2(3) of the table to subsection 18(3) of the Regulations is replaced by the following:**

Item	Waters
2.	<b>Division 15</b> (3) Paudash Lake (44°58'N., 78°03'W.) and Silent Lake (44°55'N., 78°04'W.) in the geographic Township of Cardiff, Art Lake (45°03'N., 78°27'W.) in the geographic Township of Dysart, Bob Lake (44°55'N., 78°47'W.) in the geographic Township of Anson, Boshkung Lake (45°04'N., 78°44'W.), Kushog Lake (45°04'N., 78°47'W.) and Halls Lake (45°06'N., 78°45'W.) in the geographic Township of Stanhope, Eagle Lake (45°08'N., 78°29'W.) in the geographic Township of Guilford, Esson Lake (45°01'N., 78°16'W.) in the geographic Township of Monmouth, Grace Lake (45°04'N., 78°14'W.) in the geographic Townships of Harcourt and Dudley, Havelock Lake (45°17'N., 78°38'W.) and Johnson Lake (45°16'N., 78°37'W.) in the geographic Township of Havelock,

(2) Il est interdit à toute personne autre que celle qui pêche au harpon en conformité avec le présent règlement d'avoir un harpon en sa possession à des fins de pêche sur l'eau ou à moins de 30 m du bord de l'eau.

**2. (1) Le passage du paragraphe 11(2) de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

(2) Il est interdit de pratiquer la pêche en utilisant un appât autre :

**(2) Le passage du paragraphe 11(3) de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

(3) Il est interdit de pratiquer la pêche en utilisant comme appât :

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

17. (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (5), il est interdit de pratiquer la pêche à la ligne en eaux libres avec plus d'une ligne.

**(2) Le paragraphe 17(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(4) Quiconque pêche à la ligne à partir d'un bateau peut utiliser deux lignes dans les eaux de la division 35, à l'exclusion des eaux de la baie South de l'île Manitoulin à l'est et au nord-est d'une ligne droite s'étendant en direction franc nord de l'extrémité de la pointe McGraw à 45°33'14,8"N., 82°0'48,2"O. en travers de l'embouchure de la baie jusqu'à une pointe sur la côte nord-ouest à 45°33'28"N., 82°0'48,2"O.

(5) Quiconque pêche à la ligne traînante avec leurres ou appâts à partir du pont arrière d'un bateau à rames, à moteur ou à voile en mouvement avant constant, peut utiliser deux lignes dans les eaux suivantes :

a) les eaux de la rivière St. Marys situées à l'ouest de 83°45' de longitude ouest dans la division 17;

b) les eaux de la division 23, à l'exclusion des eaux suivantes :

- (i) les eaux de la baie Black situées au nord de 48°37' de latitude nord (île Bent),
- (ii) les eaux du lac Supérieur, y compris la baie Nipigon, situées au nord d'une ligne tirée de l'extrémité sud de la pointe Magnet (48°25'30"N., 88°33'30"O.) de la péninsule de la baie Black vers le nord-est jusqu'à la pointe Schreiber (48°45'30"N., 87°16"O.),
- (iii) du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre, les eaux de la partie de la baie Michipicoten situées à l'est d'une ligne tirée à travers la baie, de la pointe Perkwakwia (47°56'36"N., 84°54'12"O.) à la pointe Smokey (47°53'06"N., 84°53"O.).

**4. (1) Le paragraphe 2(3) du tableau du paragraphe 18(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

Article	Eaux
2.	<b>Division 15</b> (3) Le lac Paudash (44°58'N., 78°03'O.) et le lac Silent (44°55'N., 78°04'O.) dans le canton géographique de Cardiff, le lac Art (45°03'N., 78°27'O.) dans le canton géographique de Dysart, le lac Bob (44°55'N., 78°47'O.) dans le canton géographique d'Anson, le lac Boshkung (45°04'N., 78°44'O.), le lac Kushog (45°04'N., 78°47'O.) et le lac Halls (45°06'N., 78°45'O.) dans le canton géographique de Stanhope, le lac Eagle (45°08'N., 78°29'O.) dans le canton géographique de Guilford, le lac Esson (45°01'N., 78°16'O.) dans le canton géographique de Monmouth, le lac Grace (45°04'N., 78°14'O.) dans les cantons géographiques de Harcourt et de Dudley, le lac Havelock (45°17'N., 78°38'O.) et le lac Johnson (45°16'N., 78°37'O.) dans le canton géographique de Havelock, le lac

Column I	
Item	Waters
	Kashagawigamog Lake (44°59'N., 78°36'W.), Little Boshkung Lake (45°02'N., 78°44'W.), Mountain Lake (44°59'N., 78°43'W.), Soyers Lake (45°01'N., 78°37'W.) and Twelve Mile Lake (45°01'N., 78°43'W.) in the geographic Township of Minden, Marsden Lake (45°14'N., 78°31'W.) in the geographic Townships of Guilford and Havelock, Moose Lake (45°09'N., 78°28'W.) in the geographic Townships of Guilford and Harburn, Nunikani Lake (45°12'N., 78°44'W.) and Raven Lake (45°12'N., 78°51'W.) in the geographic Township of Sherborne, St. Nora Lake (45°09'N., 78°50'W.) in the geographic Townships of Sherborne and Stanhope, Bear Lake (45°20'N., 78°42'W.), Kimball Lake (45°21'N., 78°21'W.) and Livingstone Lake (45°22'N., 78°43'W.) in the geographic Township of Livingstone, Glamor Lake (44°57'N., 78°22'W.) and Koshlong Lake (44°58'N., 78°29'W.) in the geographic Township of Glamorgan, Gull Lake (44°51'N., 78°47'W.) and Moore Lake (44°47'N., 78°48'W.) in the geographic Township of Lutterworth, Clinto Lake (45°19'N., 78°52'W.) and Oxtongue Lake (45°22'N., 78°55'W.) in the geographic Township of McClintock and Kawagama Lake (45°18'N., 78°45'W.) in the geographic Townships of Sherborne, McClintock, Havelock and Livingstone, all in the County of Haliburton.

**(2) Item 2 of the table to subsection 18(3) of the Regulations is amended by adding the following after subitem (7):**

Column I	
Item	Waters
2.	<i>Division 15</i> (8) Drag Lake (45°05'N., 78°24'W.) in the geographic Townships of Dudley and Dysart, in the County of Haliburton.

**5. (1) Paragraph 24(2)(b) of the Regulations is replaced by the following:**

(b) a total of 50 yellow perch from any waters of Lake Couchiching (44°40'N., 79°22'W.) and the tributaries of Lake Simcoe in Division 4, Lake Simcoe in Division 5, the tributaries of Lake Simcoe in the County of Simcoe and the Regional Municipality of Durham in Division 6, or any waters of Division 28;

**(2) Paragraph 24(2)(c) of the English version of the Regulations is replaced by the following:**

(c) a total of 25 yellow perch from any waters of Marshall, Ara and Meta Lakes in Division 20;

**(3) Paragraphs 24(2)(f) to (h) of the Regulations are replaced by the following:**

(f) a total of 100 yellow perch from any waters of the St. Lawrence River and Lake St. Francis in Division 12A, or the waters in the geographic Townships of Lancaster and Charlottenburgh and the City of Cornwall in Division 9;

(g) 50 yellow perch from the waters of Whitefish Lake (48°13'N., 90°00'W.) in Division 21;

(h) 25 yellow perch from the waters of Lake Nipissing, Division 27;

(i) two walleye, two sauger, two northern pike and 25 yellow perch from the waters of Division 16, excluding the waters of the Key River and connecting waters including the waters of the Little Key River and the waters of Key Harbour from the green marker buoy (DK13) located in Key Harbour to the bottom of the first series of rapids east of Portage Lake on the Upper Key River;

(j) two walleye, two sauger, two northern pike and 25 yellow perch from the waters of Division 17, excluding the waters of the St. Marys River west of 83°45'W. and Lake Wolsey in the Territorial District of Manitoulin;

Colonne I	
Article	Eaux
	Kashagawigamog (44°59'N., 78°36'O.), le lac Little Boshkung (45°02'N., 78°44'O.), le lac Mountain (44°59'N., 78°43'O.), le lac Soyers (45°01'N., 78°37'O.) et le lac Twelve Mile (45°01'N., 78°43'O.) dans le canton géographique de Minden, le lac Marsden (45°14'N., 78°31'O.) dans les cantons géographiques de Guilford et de Havelock, le lac Moose (45°09'N., 78°28'O.) dans les cantons géographiques de Guilford et de Harburn, le lac Nunikani (45°12'N., 78°44'O.) et le lac Raven (45°12'N., 78°51'O.) dans le canton géographique de Sherborne, le lac St. Nora (45°09'N., 78°50'O.) dans les cantons géographiques de Sherborne et de Stanhope, le lac Bear (45°20'N., 78°42'O.), le lac Kimball (45°21'N., 78°21'O.) et le lac Livingstone (45°22'N., 78°43'O.) dans le canton géographique de Livingstone, le lac Glamor (44°57'N., 78°22'O.) et le lac Koshlong (44°58'N., 78°29'O.) dans le canton géographique de Glamorgan, le lac Gull (44°51'N., 78°47'O.) et le lac Moore (44°47'N., 78°48'O.) dans le canton géographique de Lutterworth, le lac Clinto (45°19'N., 78°52'O.) et le lac Oxtongue (45°22'N., 78°55'O.) dans le canton géographique de McClintock et le lac Kawagama (45°18'N., 78°45'O.) dans les cantons géographiques de Sherborne, de McClintock, de Havelock et de Livingstone, tous dans le comté de Haliburton.

**(2) L'article 2 du tableau du paragraphe 18(3) du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (7), de ce qui suit :**

Colonne I	
Article	Eaux
2.	<i>Division 15</i> (8) Le lac Drag (45°05'N., 78°24'O.) dans les cantons géographiques de Dudley et de Dysart, comté de Haliburton.

**5. (1) L'alinéa 24(2)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) plus de 50 perchaudes au total provenant des eaux du lac Couchiching (44°40'N., 79°22'O.) et des tributaires du lac Simcoe dans la division 4, du lac Simcoe dans la division 5, de ses tributaires dans le comté de Simcoe et la municipalité régionale de Durham dans la division 6, ou des eaux de la division 28;

**(2) L'alinéa 24(2)(c) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(c) a total of 25 yellow perch from any waters of Marshall, Ara and Meta Lakes in Division 20;

**(3) Les alinéas 24(2)(f) à (h) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

f) plus de 100 perchaudes au total provenant des eaux du fleuve Saint-Laurent et du lac St. Francis dans la division 12A ou des eaux des cantons géographiques de Lancaster et de Charlottenburgh et de la ville de Cornwall dans la division 9;

g) plus de 50 perchaudes provenant des eaux du lac Whitefish (48°13'N., 90°00'O.), dans la division 21;

h) plus de 25 perchaudes provenant des eaux du lac Nipissing, dans la division 27;

i) plus de deux dorés jaunes, deux dorés noirs, deux grands brochets et 25 perchaudes provenant des eaux de la division 16, à l'exclusion des eaux de la rivière Key et des eaux de communication, y compris celles de la rivière Little Key et celles du port de Key de la bouée verte (DK13) qui y est mouillée jusqu'au pied de la première série de rapides à l'est du lac Portage sur la rivière Upper Key;

j) plus de deux dorés jaunes, deux dorés noirs, deux grands brochets et 25 perchaudes provenant des eaux de la division 17, à l'exclusion des eaux de la rivière St. Marys situées à l'ouest de 83°45' de longitude ouest et du lac Wolsey dans le district territorial de Manitoulin;

(k) 50 yellow perch from the waters of the St. Marys River west of 83°45'W; or

(l) 25 yellow perch from the waters of Lake Wolsey in the Territorial District of Manitoulin.

**(4) Paragraphs 24(4)(a) to (c) of the Regulations are replaced by the following:**

(a) a total of 25 yellow perch from any waters of Lake Couchiching (44°40'N., 79°22'W.) and the tributaries of Lake Simcoe in Division 4, Lake Simcoe in Division 5, and the tributaries of Lake Simcoe in the County of Simcoe and the Regional Municipality of Durham in Division 6;

(b) a total of 50 yellow perch from any waters of Division 12A and any waters in the geographic Townships of Lancaster and Charlottenburgh and the City of Cornwall in Division 9;

(c) 25 yellow perch from the waters of Lake Nipissing, Division 27;

(d) one walleye, one sauger, one northern pike and 12 yellow perch from the waters of Division 16, excluding the waters of the Key River and connecting waters including the waters of the Little Key River and the waters of Key Harbour from the green marker buoy (DK13) located in Key Harbour to the bottom of the first series of rapids east of Portage Lake on the Upper Key River;

(e) one walleye, one sauger, one northern pike and 12 yellow perch from the waters of Division 17, excluding the waters of the St. Marys River west of 83°45'W. and Lake Wolsey in the Territorial District of Manitoulin; or

(f) 12 yellow perch from the waters of Lake Wolsey in the Territorial District of Manitoulin.

**(5) Paragraphs 24(5)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:**

(a) one lake trout from any of the waters described in items 1 and 2 of the table to this subsection; and

(b) two sauger or walleye in the aggregate where

(i) both sauger or walleye are from any of the waters described in items 2 and 3 of the table to this subsection, or

(ii) one sauger or walleye is from any of the waters described in item 1 of the table to this subsection and the other sauger or walleye is from any of the waters described in items 2 and 3 of that table.

**(6) Subsection 24(7) of the Regulations is replaced by the following:**

(7) For the purposes of subsections (1) to (5), fish caught and retained by, or in the possession of, a person under 18 years of age who is engaged in sport fishing under the authority of a licence held by another person shall be attributed to the licence holder and shall be added to the number of fish caught and retained by, or in the possession of, the licence holder.

**6. (1) The portion of paragraph 3(18)(a) of Part I of Schedule III to the Regulations in column II is replaced by the following:**

Column II	
Item	Waters
3.	(18) (a) Division 18, excluding the waters set out in paragraphs (b) and (c)

**(2) Paragraph 3(18)(d) of Part I of Schedule III to the Regulations is repealed.**

k) plus de 50 perchaudes provenant des eaux de la rivière St. Marys situées à l'ouest de 83°45' de longitude ouest;

l) plus de 25 perchaudes provenant des eaux du lac Wolsey, dans le district territorial de Manitoulin.

**(4) Les alinéas 24(4)(a) à (c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

a) plus de 25 perchaudes au total provenant des eaux du lac Couchiching (44°40'N., 79°22'O.) et des tributaires du lac Simcoe dans la division 4, du lac Simcoe dans la division 5, ainsi que des tributaires du lac Simcoe dans le comté de Simcoe et la municipalité régionale de Durham dans la division 6;

b) plus de 50 perchaudes au total provenant des eaux de la division 12A et des eaux des cantons géographiques de Lancaster et de Charlottenburgh et de la ville de Cornwall dans la division 9;

(c) plus de 25 perchaudes provenant des eaux du lac Nipissing, dans la division 27;

d) plus d'un doré jaune, d'un doré noir, d'un grand brochet et de 12 perchaudes provenant des eaux de la division 16, à l'exclusion des eaux de la rivière Key et des eaux de communication, y compris celles de la rivière Little Key et celles du port de Key de la bouée verte (DK13) qui y est mouillée jusqu'au pied de la première série de rapides à l'est du lac Portage sur la rivière Upper Key;

e) plus d'un doré jaune, d'un doré noir, d'un grand brochet et de 12 perchaudes provenant des eaux de la division 17, à l'exclusion des eaux de la rivière St. Marys situées à l'ouest de 83°45' de longitude ouest et du lac Wolsey dans le district territorial de Manitoulin;

f) plus de 12 perchaudes provenant des eaux du lac Wolsey, dans le district territorial de Manitoulin.

**(5) Les alinéas 24(5)(a) et (b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

a) un touladi provenant des eaux décrites aux articles 1 et 2 du tableau du présent paragraphe;

b) deux dorés noirs ou jaunes au total :

(i) soit provenant des eaux décrites aux articles 2 et 3 du tableau du présent paragraphe,

(ii) soit dont l'un provient des eaux décrites à l'article 1 du tableau du présent paragraphe et l'autre, des eaux décrites aux articles 2 et 3 de ce tableau.

**(6) Le paragraphe 24(7) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(7) Pour l'application des paragraphes (1) à (5), si une personne âgée de moins de 18 ans pratique la pêche sportive au titre d'un permis dont une autre personne est titulaire, les poissons qu'elle prend et garde ou qui sont en sa possession sont attribuables au titulaire du permis et sont ajoutés à ceux qu'il a pris et gardés ou qui sont en sa possession.

**6. (1) La colonne II de l'alinéa 3(18)(a) de la partie I de l'annexe III du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

Colonne II	
Article	Eaux
3.	(18) a) Les eaux de la division 18, à l'exclusion des eaux visées aux alinéas b) et c)

**(2) L'alinéa 3(18)(d) de la partie I de l'annexe III du même règlement est abrogé.**

**7. (1) Subitems 7(16) and (17) of Part I of Schedule III to the Regulations are replaced by the following:**

Column I	Column II	Column III	Column IV	Column V	
Item	Species	Waters	Fishing Quota	Length Limits	Angling Close Time
7.		(16) (a) Division 16, excluding the waters set out in paragraph (b)	(16) (a) 3	(16) n/a	(16) (a) December 1 to the Friday before the last Saturday in June
		(b) Key River and connecting waters including the waters of the Little Key River and the waters of Key Harbour from the green marker buoy (DK13) located in Key Harbour to the bottom of the first series of rapids east of Portage Lake on the Upper Key River	(b) 6		(b) December 1 to the Friday before the last Saturday in June
		(17) (a) Division 17, excluding the waters set out in paragraph (b)	(17) (a) 3	(17) n/a	(17) (a) December 1 to the Friday before the last Saturday in June
		(b) St. Marys River west of 83°45'W.	(b) 6		(b) December 1 to the Friday before the last Saturday in June

**7. (1) Les paragraphes 7(16) et (17) de la partie I de l'annexe III du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	Colonne V	
Article	Espèce	Eaux	Contingent	Limite de longueur	Période de fermeture de pêche à la ligne
7.		(16) a) Les eaux de la division 16, à l'exclusion des eaux visées à l'alinéa b)	(16) a) 3	(16) s/o	(16) a) du 1 <sup>er</sup> décembre au vendredi précédant le dernier samedi de juin
		b) les eaux de la rivière Key et les eaux de communication, y compris celles de la rivière Little Key et celles du port de Key de la bouée verte (DK13) qui y est mouillée jusqu'au pied de la première série de rapides à l'est du lac Portage sur la rivière Upper Key	b) 6		b) du 1 <sup>er</sup> décembre au vendredi précédant le dernier samedi de juin
		(17) a) Les eaux de la division 17, à l'exclusion des eaux visées à l'alinéa b)	(17) a) 3	(17) s/o	(17) a) du 1 <sup>er</sup> décembre au vendredi précédant le dernier samedi de juin
		b) les eaux de la rivière St. Marys situées à l'ouest de 83°45'O.	b) 6		b) du 1 <sup>er</sup> décembre au vendredi précédant le dernier samedi de juin

**(2) The portion of paragraph 7(19)(b) of Part I of Schedule III to the Regulations in column II is replaced by the following:**

Column II	
Item	Waters
7. (19)	(b) Labyrinth Lake (48°14'N., 79°31'W.), including that part of Waterhen Creek downstream of the Access Road bridge

**(2) La colonne II de l'alinéa 7(19)(b) de la partie I de l'annexe III du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

Colonne II	
Article	Eaux
7. (19)	b) les eaux du lac Labyrinth (48°14'N., 79°31'O.), y compris la partie du ruisseau Waterhen en aval du pont du chemin Access

**8. (1) Subitems 9(16) and (17) of Part I of Schedule III to the Regulations are replaced by the following:**

Column I	Column II	Column III	Column IV	Column V	
Item	Species	Waters	Fishing Quota	Length Limits	Angling Close Time
9.		(16) (a) Division 16, excluding the waters set out in paragraph (b)	(16) (a) 4	(16) n/a	(16) (a) March 2 to April 30
		(b) Key River and connecting waters including the waters of the Little Key River and the waters of Key Harbour from the green marker buoy (DK13) located in Key Harbour to the bottom of the first series of rapids east of Portage Lake on the Upper Key River	(b) 2		(b) April 1 to the Friday before the 3rd Saturday in May
		(17) (a) Division 17, excluding the waters set out in paragraph (b)	(17) (a) 4	(17) n/a	(17) (a) March 2 to April 30
		(b) St. Marys River west of 83°45'W.	(b) 6		(b) March 2 to April 30

**8. (1) Les paragraphes 9(16) et (17) de la partie I de l'annexe III du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	Colonne V	
Article	Espèce	Eaux	Contingent	Limite de longueur	Période de fermeture de pêche à la ligne
9.		(16) a) Les eaux de la division 16, à l'exclusion des eaux visées à l'alinéa b)	(16) a) 4	(16) s/o	(16) a) du 2 mars au 30 avril
		b) les eaux de la rivière Key et les eaux de communication, y compris celles de la rivière Little Key et celles du port de Key de la bouée verte (DK13) qui y est mouillée jusqu'au pied de la première série de rapides à l'est du lac Portage sur la rivière Upper Key	b) 2		b) du 1 <sup>er</sup> avril au vendredi précédant le troisième samedi de mai

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV	Colonne V
Article	Espèce	Eaux	Contingent	Limite de longueur	Période de fermeture de pêche à la ligne
		(17) <i>a</i> Les eaux de la division 17, à l'exclusion des eaux visées à l'alinéa <i>b</i> )	(17) <i>a</i> 4	(17) <i>s/o</i>	(17) <i>a</i> du 2 mars au 30 avril
		<i>b</i> ) les eaux de la rivière St. Marys situées à l'ouest de 83°45'O.	<i>b</i> ) 6		<i>b</i> ) du 2 mars au 30 avril

(2) The portion of paragraph 9(18)(a) of Part I of Schedule III to the Regulations in column II is replaced by the following:

Column II	
Item	Waters
9.	(18) <i>a</i> ) Division 18, excluding the waters set out in paragraph <i>b</i> )

(2) La colonne II de l'alinéa 9(18)a) de la partie I de l'annexe III du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Colonne II	
Article	Eaux
9.	(18) <i>a</i> ) Les eaux de la division 18, à l'exclusion des eaux visées à l'alinéa <i>b</i> )

(3) Paragraph 9(18)(c) of Part I of Schedule III to the Regulations is repealed.

(3) L'alinéa 9(18)c) de la partie I de l'annexe III du même règlement est abrogé.

(4) The portion of paragraph 9(19)(b) of Part I of Schedule III to the Regulations in column II is replaced by the following:

(4) La colonne II de l'alinéa 9(19)b) de la partie I de l'annexe III du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Column II	
Item	Waters
9. (19)	<i>b</i> ) Labyrinth Lake (48°14'N., 79°31'W.), including that part of Waterhen Creek downstream of the Access Road bridge

Colonne II	
Article	Eaux
9. (19)	<i>b</i> ) les eaux du lac Labyrinth (48°14'N., 79°31'O.), y compris la partie du ruisseau Waterhen en aval du pont du chemin Access

9. (1) Subitems 12(16) and (17) of Part I of Schedule III to the Regulations are replaced by the following:

Item	Column I Species	Column II Waters	Column III Fishing Quota	Column IV Length Limits	Column V Angling Close Time
12.		(16) Division 16 (17) Division 17	(16) 4 (17) 4	(16) n/a (17) n/a	(16) March 2 to April 30 (17) March 2 to April 30

9. (1) Les paragraphes 12(16) et (17) de la partie I de l'annexe III du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Article	Colonne I Espèce	Colonne II Eaux	Colonne III Contingent	Colonne IV Limite de longueur	Colonne V Période de fermeture de pêche à la ligne
12.		(16) Les eaux de la division 16 (17) Les eaux de la division 17	(16) 4 (17) 4	(16) <i>s/o</i> (17) <i>s/o</i>	(16) du 2 mars au 30 avril (17) du 2 mars au 30 avril

(2) The portion of paragraph 12(19)(b) of Part I of Schedule III to the Regulations in column II is replaced by the following:

(2) La colonne II de l'alinéa 12(19)b) de la partie I de l'annexe III du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Column II	
Item	Waters
12. (19)	<i>b</i> ) Labyrinth Lake (48°14'N., 79°31'W.), including that part of Waterhen Creek downstream of the Access Road bridge

Colonne II	
Article	Eaux
12. (19)	<i>b</i> ) les eaux du lac Labyrinth (48°14'N., 79°31'O.), y compris la partie du ruisseau Waterhen en aval du pont du chemin Access

10. (1) Subitems 13(16) and (17) of Part I of Schedule III to the Regulations are replaced by the following:

Item	Column I Species	Column II Waters	Column III Fishing Quota	Column IV Length Limits	Column V Angling Close Time
13.		(16) <i>a</i> ) Division 16, excluding the waters set out in paragraph <i>b</i> ) <i>b</i> ) Key River and connecting waters including the waters of the Little Key River and the waters of Key Harbour from the green marker buoy (DK13) located in Key Harbour to the bottom of the first series of rapids east of Portage Lake on the Upper Key River	(16) <i>a</i> ) 3 <i>b</i> ) 6	(16) n/a	(16) <i>a</i> ) December 1 to the Friday before the last Saturday in June <i>b</i> ) December 1 to the Friday before the last Saturday in June
		(17) <i>a</i> ) Division 17, excluding the waters set out in paragraph <i>b</i> ) <i>b</i> ) St. Marys River west of 83°45'W.	(17) <i>a</i> ) 3 <i>b</i> ) 6	(17) n/a	(17) <i>a</i> ) December 1 to the Friday before the last Saturday in June <i>b</i> ) December 1 to the Friday before the last Saturday in June



**10. (1) Les paragraphes 13(16) et (17) de la partie I de l'annexe III du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV	Colonne V
Article	Espèce	Eaux	Contingent	Limite de longueur	Période de fermeture de pêche à la ligne
13.		(16) a) Les eaux de la division 16, à l'exclusion des eaux visées à l'alinéa b)	(16) a) 3	(16) s/o	(16) a) du 1 <sup>er</sup> décembre au vendredi précédant le dernier samedi de juin
		b) les eaux de la rivière Key et les eaux de communication, y compris celles de la rivière Little Key et celles du port de Key de la bouée verte (DK13) qui y est mouillée jusqu'au pied de la première série de rapides à l'est du lac Portage sur la rivière Upper Key	b) 6		b) du 1 <sup>er</sup> décembre au vendredi précédant le dernier samedi de juin
		(17) a) Les eaux de la division 17, à l'exclusion des eaux visées à l'alinéa b)	(17) a) 3	(17) s/o	(17) a) du 1 <sup>er</sup> décembre au vendredi précédant le dernier samedi de juin
		b) les eaux de la rivière St. Marys situées à l'ouest de 83°45'O.	b) 6		b) du 1 <sup>er</sup> décembre au vendredi précédant le dernier samedi de juin

**(2) The portion of paragraph 13(19)(b) of Part I of Schedule III to the Regulations in column II is replaced by the following:**

Column II	
Item	Waters
13. (19) b)	Labyrinth Lake (48°14'N., 79°31'W.), including that part of Waterhen Creek downstream of the Access Road bridge

**(2) La colonne II de l'alinéa 13(19)b) de la partie I de l'annexe III du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

Colonne II	
Article	Eaux
13. (19) b)	les eaux du lac Labyrinth (48°14'N., 79°31'O.), y compris la partie du ruisseau Waterhen en aval du pont du chemin Access

**11. (1) Subitems 16(16) and (17) of Part I of Schedule III to the Regulations are replaced by the following:**

Column I	Column II	Column III	Column IV	Column V	
Item	Species	Waters	Fishing Quota	Length Limits	Angling Close Time
16.		(16) a) Division 16, excluding the waters set out in paragraph (b)	(16) (a)4	(16) n/a	(16) (a) March 2 to April 30
		b) Key River and connecting waters including the waters of the Little Key River and the waters of Key Harbour from the green marker buoy (DK13) located in Key Harbour to the bottom of the first series of rapids east of Portage Lake on the Upper Key River	(b)2		(b) April 1 to the Friday before the 3rd Saturday in May
		(17) a) Division 17, excluding the waters set out in paragraph (b)	(17) (a)4	(17) n/a	(17) (a) March 2 to April 30
		b) St. Marys River west of 83°45'W.	(b)6		(b) April 15 to the Friday before the 3rd Saturday in May

**11. (1) Les paragraphes 16(16) et (17) de la partie I de l'annexe III du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV	Colonne V
Article	Espèce	Eaux	Contingent	Limite de longueur	Période de fermeture de pêche à la ligne
16.		(16) a) Les eaux de la division 16, à l'exclusion des eaux visées à l'alinéa b)	(16) a) 4	(16) s/o	(16) a) du 2 mars au 30 avril
		b) les eaux de la rivière Key et les eaux de communication, y compris celles de la rivière Little Key et celles du port de Key de la bouée verte (DK13) qui y est mouillée jusqu'au pied de la première série de rapides à l'est du lac Portage sur la rivière Upper Key	b) 2		b) du 1 <sup>er</sup> avril au vendredi précédant le troisième samedi de mai
		(17) a) Les eaux de la division 17, à l'exclusion des eaux visées à l'alinéa b)	(17) a) 4	(17) s/o	(17) a) du 2 mars au 30 avril
		b) les eaux de la rivière St. Marys situées à l'ouest de 83°45'O.	b) 6		b) du 15 avril au vendredi précédant le troisième samedi de mai

**(2) The portion of paragraph 16(18)(a) of Part I of Schedule III to the Regulations in column II is replaced by the following:**

Column II	
Item	Waters
16.	(18) (a) Division 18, excluding the waters set out in paragraphs (b) and (c)

**(2) La colonne II de l'alinéa 16(18)a) de la partie I de l'annexe III du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

Colonne II	
Article	Eaux
16.	(18) a) les eaux de la division 18, à l'exclusion des eaux visées aux alinéas b) et c)

(3) Paragraphs 16(18)(d) and (e) of Part I of Schedule III to the Regulations are repealed.

(4) The portion of paragraph 16(19)(b) of Part I of Schedule III to the Regulations in column II is replaced by the following:

Column II	
Item	Waters
16. (19) (b)	Labyrinth Lake (48°14'N., 79°31'W.), including that part of Waterhen Creek downstream of the Access Road bridge

(5) Paragraph 16(19)(c) of Part I of Schedule III to the Regulations is repealed.

(6) Paragraphs 16(19)(f) and (g) of Part I of Schedule III to the Regulations are repealed.

(7) The portion of paragraph 16(19)(h) of Part I of Schedule III to the Regulations in column II is replaced by the following:

Column II	
Item	Waters
16. (19) (h)	The waters of Obatanga Provincial Park in the geographic Townships of Dahl and Chapais in the Territorial District of Algoma

12. (1) The portion of paragraph 18(2)(a) of Part I of Schedule III to the Regulations in column II is replaced by the following:

Column II	
Item	Waters
18. (2) (a)	Division 2, excluding the waters set out in paragraphs (b) to (d)

(2) The portion of paragraph 18(6)(a) of Part I of Schedule III to the Regulations in column II is replaced by the following:

Column II	
Item	Waters
18. (6) (a)	Division 6, excluding the waters set out in paragraphs (b) to (d)

(3) Subitems 18(16) and (17) of Part I of Schedule III to the Regulations are replaced by the following:

Item	Column I Species	Column II Waters	Column III Fishing Quota	Column IV Length Limits	Column V Angling Close Time
18.		(16) (a) Division 16, excluding the waters set out in paragraph (b)	(16) (a) 50	(16) n/a	(16) (a) March 2 to April 30
		(b) Key River and connecting waters including the waters of the Little Key River and the waters of Key Harbour from the green marker buoy (DK13) located in Key Harbour to the bottom of the first series of rapids east of Portage Lake on the Upper Key River	(b) n/a		(b) March 2 to April 30
		(17) (a) Division 17, excluding the waters set out in paragraphs (b) and (c)	(17) (a) 50	(17) n/a	(17) (a) March 2 to April 30
		(b) St. Marys River west of 83°45'W.	(b) 100		(b) March 2 to April 30
		(c) Lake Wolsey in the Territorial District of Manitoulin	(c) 50		(c) March 2 to April 30

(3) Les alinéas 16(18)d) et e) de la partie I de l'annexe III du même règlement sont abrogés.

(4) La colonne II de l'alinéa 16(19)b) de la partie I de l'annexe III du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Colonne II	
Article	Eaux
16. (19) (b)	les eaux du lac Labyrinth (48°14'N., 79°31'O.), y compris la partie du ruisseau Waterhen en aval du pont du chemin Access

(5) L'alinéa 16(19)c) de la partie I de l'annexe III du même règlement est abrogé.

(6) Les alinéas 16(19)f) et g) de la partie I de l'annexe III du même règlement sont abrogés.

(7) La colonne II de l'alinéa 16(19)h) de la partie I de l'annexe III du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Colonne II	
Article	Eaux
16. (19) (h)	les eaux du parc provincial Obatanga dans les cantons géographiques de Dahl et de Chapais, district territorial d'Algoma

12. (1) La colonne II de l'alinéa 18(2)a) de la partie I de l'annexe III du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Colonne II	
Article	Eaux
18. (2) (a)	Les eaux de la division 2, à l'exclusion des eaux visées aux alinéas b) à d)

(2) La colonne II de l'alinéa 18(6)a) de la partie I de l'annexe III du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Colonne II	
Article	Eaux
18. (6) (a)	Les eaux de la division 6, à l'exception des eaux visées aux alinéas b) à d)

**(3) Les paragraphes 18(16) et (17) de la partie I de l'annexe III du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	Colonne V	
Article	Espèce	Eaux	Contingent	Limite de longueur	Période de fermeture de pêche à la ligne
18.		(16) a) Les eaux de la division 16, à l'exclusion des eaux visées à l'alinéa b)	(16) a) 50	(16) s/o	(16) a) du 2 mars au 30 avril
		b) les eaux de la rivière Key et les eaux de communication, y compris celles de la rivière Little Key et celles du port de Key de la bouée verte (DK13) qui y est mouillée jusqu'au pied de la première série de rapides à l'est du lac Portage sur la rivière Upper Key	b) s/o		b) du 2 mars au 30 avril
		(17) a) Les eaux de la division 17, à l'exclusion des eaux visées aux alinéas b) et c)	(17) a) 50	(17) s/o	(17) a) du 2 mars au 30 avril
		b) les eaux de la rivière St. Marys situées à l'ouest de 83°45'O.	b) 100		b) du 2 mars au 30 avril
		c) les eaux du lac Wolsey dans le district territorial de Manitoulin	c) 50		c) du 2 mars au 30 avril

**13. Part I of Schedule III to the Regulations is amended by adding the following after item 18:**

Column I	Column II	Column III	Column IV	Column V	
Item	Species	Waters	Fishing Quota	Length Limits	Angling Close Time
18.1	Channel Catfish	(1) Division 12	(1) 12, only 1 greater than 55 cm	(1) n/a	(1) n/a

**13. La partie I de l'annexe III du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 18, de ce qui suit :**

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	Colonne V	
Article	Espèce	Eaux	Contingent	Limite de longueur	Période de fermeture de pêche à la ligne
18.1	Barbue de rivière	(1) Les eaux de la division 12	(1) 12, dont au plus une mesure plus de 55 cm	(1) s/o	(1) s/o

**14. The portion of item 19 of Part I of Schedule III to the Regulations in column I is replaced by the following:**

Column I	
Item	Species
19.	Any species of fish not set out in items 1 to 18.1

**14. La colonne I de l'article 19 de la partie I de l'annexe III du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

Colonne I	
Article	Espèce
19.	Toute espèce de poisson non visée aux articles 1 à 18.1

**15. Item 6 of Part III of Schedule III to the Regulations is replaced by the following:**

Column I	Column II	Column III	
Item	Species	Waters	Fishing Quota
6.	Sauger, Pacific salmon	All Divisions	2
6.1	Largemouth and Smallmouth Bass	(1) All Divisions, excluding the waters set out in subitem (2)	2
		(2) (a) Divisions 16 and 17, excluding the waters set out in paragraphs (b) and (c)	1
		(b) Key River and connecting waters including the waters of the Little Key River and the waters of Key Harbour from the green marker buoy (DK13) located in Key Harbour to the bottom of the first series of rapids east of Portage Lake on the Upper Key River	2
		(c) St. Marys River west of 83°45'W.	2

**15. L'article 6 de la partie III de l'annexe III du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

Colonne I	Colonne II	Colonne III	
Article	Espèce	Eaux	Contingent
6.	Doré noir, saumon du Pacifique	Les eaux de toutes les divisions	2
6.1	Achigan à petite bouche, achigan à grande bouche	(1) Les eaux de toutes les divisions, à l'exclusion des eaux visées au paragraphe (2)	2
		(2) a) Les eaux des divisions 16 et 17, à l'exclusion des eaux visées aux alinéas b) et c)	1
		b) les eaux de la rivière Key et les eaux de communication, y compris celles de la rivière Little Key et celles du port de Key de la bouée verte (DK13) qui y est mouillée jusqu'au pied de la première série de rapides à l'est du lac Portage sur la rivière Upper Key	2
		c) les eaux de la rivière St. Marys à l'ouest de 83°45'O.	2

**16. (1) The portion of subitem 7(2) of Part III of Schedule III to the Regulations in column II is replaced by the following:**

Column II	
Item	Waters
7.	(2) The waters of Obatanga Provincial Park in the geographic Townships of Dahl and Chapais in the Territorial District of Algoma

**(2) The portion of subitem 7(5) of Part III of Schedule III to the Regulations in column II is replaced by the following:**

Column II	
Item	Waters
7.	(5) All the waters bounded by a line beginning at the junction of Highways 17 and Highway 71; thence in an easterly direction along Highway 17 to a point approximately 9 km east of Edison Lake; thence in a southwesterly direction along the north shore of Eagle Lake; thence in a southerly direction along the west shore of Eagle Lake and Teggau Lake; thence passing over Teggau Creek and proceeding westerly along Teggau Creek to the Pine Road at a point approximately 2 km north of the Experimental Lakes Area (E.L.A.) Camp; thence following the Highwind Lake Road to its junction with Highway 71; and thence in a northerly direction to the place of beginning, in Division 22

**17. Item 12 of Part III of Schedule III to the Regulations is amended by adding the following after subitem (4):**

Column I	Column II	Column III	
Item	Species	Waters	Fishing Quota
12.		(5) (a) Divisions 16 and 17, excluding the waters set out in paragraphs (b) to (d)	25
		(b) Key River and connecting waters including the waters of the Little Key River and the waters of Key Harbour from the green marker buoy (DK13) located in Key Harbour to the bottom of the first series of rapids east of Portage Lake on the Upper Key River	n/a
		(c) St. Marys River west of 83°45'W.	25
		(d) Lake Wolsey in the Territorial District of Manitoulin	24

**18. Part III of Schedule III to the Regulations is amended by adding the following after item 12:**

Column I	Column II	Column III	
Item	Species	Waters	Fishing Quota
13.	Channel Catfish	(1) Division 12	(1) 6, only 1 greater than 55 cm

**19. Items 4 to 6 of Schedule IV to the Regulations are replaced by the following:**

4. The waters in the counties of Brant, Bruce, Dufferin, Grey, Huron, Oxford, Perth, Simcoe and Wellington; in the regional municipalities of Halton, Hamilton-Wentworth, Peel, Waterloo and York; in the City of Toronto; the Severn River system in the

**16. (1) La colonne II du paragraphe 7(2) de la partie III de l'annexe III du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

Colonne II	
Article	Eaux
7.	(2) Les eaux du parc provincial Obatanga dans les cantons géographiques de Dahl et de Chapais, district territorial d'Algoma

**(2) La colonne II du paragraphe 7(5) de la partie III de l'annexe III du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

Colonne II	
Article	Eaux
7.	(5) Les eaux bornées par une ligne commençant à la jonction des autoroutes numéros 17 et 71; de là, vers l'est, le long de l'autoroute numéro 17 jusqu'à un point situé à environ 9 km à l'est du lac Edison; de là, vers le sud-ouest, le long de la rive nord du lac Eagle; de là, vers le sud, le long de la rive ouest du lac Eagle et du lac Teggau; de là, à travers le ruisseau Teggau, vers l'ouest, le long du ruisseau Teggau jusqu'au point situé sur le chemin Pine, à environ 2 km au nord du camp Experimental Lakes Area (E.L.A.); de là, le long du chemin du lac Highwind jusqu'à la jonction de l'autoroute numéro 71; et de là, vers le nord, jusqu'au point de départ, dans la division 22

**17. L'article 12 de la partie III de l'annexe III du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (4), de ce qui suit :**

Colonne I	Colonne II	Colonne III	
Article	Espèce	Eaux	Contingent
12.		(5) a) Les eaux des divisions 16 et 17, à l'exclusion des eaux visées aux alinéas b) à d)	25
		b) les eaux de la rivière Key et les eaux de communication, y compris celles de la rivière Little Key et celles du port de Key de la bouée verte (DK13) qui y est mouillée jusqu'au pied de la première série de rapides à l'est du lac Portage sur la rivière Upper Key	s/o
		c) les eaux de la rivière St. Marys à l'ouest de 83°45'O.	25
		d) les eaux du lac Wolsey dans le district territorial de Manitoulin	24

**18. La partie III de l'annexe III du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 12, de ce qui suit :**

Colonne I	Colonne II	Colonne III	
Article	Espèce	Eaux	Contingent
13.	Barbue de rivière	(1) Les eaux de la division 12	(1) 6, dont au plus une mesure plus de 55 cm

**19. Les articles 4 à 6 de l'annexe IV du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

4. Les eaux des comtés de Brant, Bruce, Dufferin, Grey, Huron, Oxford, Perth, Simcoe et Wellington; des municipalités régionales de Halton, Hamilton-Wentworth, Peel, Waterloo et York; de la ville de Toronto; de la voie navigable Severn dans la

Regional Municipality of Muskoka; excepting the part of Dalrymple Lake, in the geographic Township of Mara, in the County of Simcoe and the waters described in Divisions 5, 8 and 16.

*Division 5*

5. The waters of Lake Simcoe in the County of Simcoe and in the regional municipalities of Durham and York and the waters of the Beaver River (formerly known as the Beaverton River) and its tributaries in the geographic Township of Brock, in the Regional Municipality of Durham, extending upstream from Lake Simcoe to the first dam.

*Division 6*

6. The waters in the County of Victoria excepting that part lying north and east of a line described as follows:

BEGINNING at the east boundary of the said county and its intersection with the centreline of Highway 503; THENCE westerly along the said centreline to its intersection with the centreline of Highway 35; THENCE northerly along the said centreline to its intersection with the east boundary of the said county.

The waters in the County of Peterborough lying south of a line described as follows:

BEGINNING at the southeast corner of the geographic Township of Methuen; THENCE westerly along the south boundary of the said township to its intersection with the centreline of Peterborough County Road 46; THENCE southerly along the said centreline to its intersection with the centreline of County Road 44; THENCE westerly along the said centreline to its intersection with the centreline of County Road 6; THENCE northerly along the said centreline to its intersection with the centreline of Burleigh Township Road, commonly known as Northey's Bay Road; THENCE westerly and northerly along the said centreline to its intersection with the centreline of Highway 28 at the Hamlet of Woodview; THENCE southwesterly along the said centreline to its intersection with the centreline of Highway 36; THENCE westerly and northerly along the said centreline to the west boundary of the said county; excepting that part of Crow Lake in the geographic Township of Belmont.

The waters in the County of Northumberland excepting the waters described in Division 8; the waters in the Regional Municipality of Durham excepting the waters of the Beaver River (formerly known as the Beaverton River) and its tributaries in the geographic Township of Brock, extending upstream from Lake Simcoe to the first dam, and excepting waters described in Division 8; the waters of the Talbot River, its tributaries and the Trent Canal system in the geographic Township of Brock, in the Regional Municipality of Durham and in the geographic Township of Mara, in the County of Simcoe; together with that part of Dalrymple Lake in the geographic Township of Mara, in the County of Simcoe excepting that part of the Trent River downstream of the Trent-Severn waterway Lock 9 at the head of Percy Reach to the boundary between the counties of Northumberland and Hastings.

**20. Item 17 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:**

17. The waters of the North Channel of Lake Huron, lying northerly and easterly of the international boundary between Canada and the United States, Cockburn Island and Manitoulin Island in the Territorial District of Manitoulin to the west boundary of

municipalité régionale de Muskoka; à l'exception de la partie du lac Dalrymple dans le canton géographique de Mara, comté de Simcoe et des eaux visées dans les divisions 5, 8 et 16.

*Division 5*

5. Les eaux du lac Simcoe dans le comté de Simcoe et dans les municipalités régionales de Durham et de York, et les eaux de la rivière Beaver (connue anciennement sous le nom de la rivière Beaverton) et de ses tributaires, dans le canton géographique de Brock, dans la municipalité régionale de Durham, qui s'étendent en amont du lac Simcoe jusqu'au premier barrage.

*Division 6*

6. Les eaux du comté de Victoria, à l'exception de la partie située au nord et à l'est d'une ligne décrite comme suit :

Commençant à l'intersection de la limite est du comté et de la ligne médiane de l'autoroute 503; de là, vers l'ouest le long de cette ligne médiane jusqu'à son intersection avec la ligne médiane de l'autoroute 35; de là, vers le nord, le long de cette ligne médiane jusqu'à son intersection avec la limite est du comté.

Les eaux du comté de Peterborough situées au sud d'une ligne décrite comme suit :

Commençant à l'angle sud-est du canton géographique de Methuen; de là, vers l'ouest le long de la limite sud de ce canton jusqu'à son intersection avec la ligne médiane de la route du comté de Peterborough 46; de là, vers le sud, le long de cette ligne médiane jusqu'à son intersection avec la ligne médiane de la route de comté 44; de là, vers l'ouest, le long de cette ligne médiane jusqu'à son intersection avec la ligne médiane de la route de comté 6; de là, vers le nord, le long de cette ligne médiane jusqu'à son intersection avec la ligne médiane de la route du canton géographique de Burleigh, communément appelée chemin Northey's Bay; de là, vers l'ouest et le nord, le long de cette ligne médiane jusqu'à son intersection avec la ligne médiane de l'autoroute 28 dans le hameau de Woodview; de là, vers le sud-ouest, le long de cette ligne médiane jusqu'à son intersection avec la ligne médiane de l'autoroute 36; de là, vers l'ouest et le nord, le long de cette ligne médiane jusqu'à la limite ouest du comté; à l'exclusion de la partie du lac Crow, située dans le canton géographique de Belmont.

Les eaux du comté de Northumberland, à l'exclusion des eaux visées dans la division 8; les eaux de la municipalité régionale de Durham, à l'exclusion des eaux de la rivière Beaver (connue anciennement sous le nom de la rivière Beaverton) et de ses tributaires, dans le canton géographique de Brock, dans la municipalité régionale de Durham, qui s'étendent en amont du lac Simcoe jusqu'au premier barrage, et à l'exclusion des eaux visées dans la division 8; les eaux de la rivière Talbot, de ses tributaires et du réseau du canal Trent dans le canton géographique de Brock, dans la municipalité régionale de Durham et dans le canton géographique de Mara, comté de Simcoe; y compris les eaux de la partie du lac Dalrymple dans le canton géographique de Mara, comté de Simcoe, à l'exclusion de la partie de la rivière Trent en aval de l'écluse 9 du réseau Trent-Severn à l'entrée de Percy Reach jusqu'à la limite entre les comtés de Northumberland et de Hastings.

**20. L'article 17 de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

17. Les eaux du chenal North du lac Huron, situées au nord et à l'est de la frontière internationale canado-américaine, de l'île Cockburn et de l'île Manitoulin dans le district territorial de Manitoulin jusqu'à la limite ouest de la division 16, y compris les

Division 16, including the waters of False Detour Channel lying between Drummond Island and Cockburn Island, and the waters of the St. Marys River downstream from the gates of the Compensating Works, from the lower lock of the Sault Ste. Marie Canal National Historic Site of Canada, and from the outflow of the Hydro-electric Power Generation Station, at the city of Sault Ste. Marie, excepting the waters of St. Joseph Island.

**21. Item 22.1 of Schedule IV to the English version of the Regulations is replaced by the following:**

22.1 The waters in the Territorial District of Kenora lying within a line described as follows:

BEGINNING at the mouth of the Cedar River where it enters Rice Lake (which is part of the English River) at 50°34'07"N., 93°17'43"W.; THENCE in a northeasterly direction 7.5 km, crossing the Ontario Hydro Transmission Line right-of-way; THENCE southeasterly for 30.5 km following Highway 105, east of Goose Lake (50°34'02"N., 93°11'33"W.) to a point east of Dennis Lake; THENCE in an easterly direction for 2 km; THENCE east of an unnamed lake at 50°18'15"N., 93°01'15"W.; THENCE southerly for 2.5 km; THENCE in an easterly, southerly and westerly direction, following the height of land for approximately 25 km to a point between the east shore of Square Lake and the west shore of Gary Lake at 50°13'50"N., 92°59'12"W., continuing along the northeast shore of Thaddeus Lake; THENCE southwestly 10 km, to a point west of Fawcett Lake; THENCE westerly 10 km to a point east of Moose Lake at 50°04'24"N., 93°01'54"W.; THENCE southerly 3 km, to a point northwest of Black Lake; THENCE southeasterly 3 km; THENCE southerly 2 km, west of Ladysmith Creek; THENCE westerly 4 km, south of the unnamed lakes at 50°02'23"N., 93°01'27"W. and 50°02'03"N., 93°02'15"W.; THENCE northwestly 2.5 km, east of Meridian Lake; THENCE southerly 6 km, along the east side of Norse and Walsh Lakes; THENCE westerly 3.5 km, to a point east of Wauchope Lake; THENCE northerly 4 km and westerly 5 km, between the north shore of Affleck Lake and the south shore of Ross Lake; THENCE northerly and westerly 14 km, to a point south of an unnamed lake at 50°06'31"N., 93°18'50"W.; THENCE northwestly 2 km; THENCE westerly 1 km, south of Mystery Lake; THENCE southerly 3 km; THENCE westerly 7.5 km, to a point south of an unnamed lake at 50°05'55"N., 93°21'06"W. and the southwest shores of Evening and Twilight Lakes; THENCE northerly 1 km; THENCE northeasterly 10 km, to a point southwest of Cliff Lake; THENCE northerly 4.5 km and northwestly 4.5 km; THENCE northeasterly to a point north of King Lake at 50°10'55"N., 93°23'19"W.; THENCE northerly 2 km; THENCE southwestly 2.5 km, north of Beaton Lake; THENCE southerly 2 km; THENCE westerly 2.5 km, south of two small unnamed lakes draining into Schultz Lake; THENCE northeasterly 2 km; THENCE northwestly 1 km; THENCE southwestly 2 km; THENCE northwestly 8 km intercepting the Fleet Lake Road at approximately 50°13'48"N., 93°32'50"W.; THENCE northerly 10 km, east of Gabby Lake and west of an unnamed lake at 50°19'53"N., 93°05'35"W.; THENCE easterly 4 km; THENCE northeasterly 4.5 km, between the west shore of Aerobus Lake and the east shore of Bornite Lake; THENCE westerly 5 km, north of Bornite Lake; THENCE northwestly 15 km, west of the unnamed lake at 50°17'25"N., 93°04'46"W., east of Toole Lake, west of Anishinabi Lake and between the unnamed lakes at 50°12'55"N., 93°01'08"W. and 50°16'21"N., 93°03'50"W.; THENCE northeasterly 6.5 km, south of Howard Lake and north of Halverson Lake; THENCE northerly 1 km; THENCE easterly 2.5 km; THENCE northeasterly 7 km; THENCE northerly 5 km to the place of beginning.

eaux du chenal False Detour situées entre l'île Drummond et l'île Cockburn, et les eaux de la rivière St. Marys en aval des vannes des Compensating Works, de l'écluse la plus basse du Lieu historique national du Canada du Canal-de-Sault Ste. Marie et de la décharge de la centrale hydroélectrique Power Generation Station, dans la ville de Sault Ste. Marie, à l'exclusion des eaux de l'île St. Joseph.

**21. L'article 22.1 de l'annexe IV de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

22.1 The waters in the Territorial District of Kenora lying within a line described as follows:

BEGINNING at the mouth of the Cedar River where it enters Rice Lake (which is part of the English River) at 50°34'07"N., 93°17'43"W.; THENCE in a northeasterly direction 7.5 km, crossing the Ontario Hydro Transmission Line right-of-way; THENCE southeasterly for 30.5 km following Highway 105, east of Goose Lake (50°34'02"N., 93°11'33"W.) to a point east of Dennis Lake; THENCE in an easterly direction for 2 km; THENCE east of an unnamed lake at 50°18'15"N., 93°01'15"W.; THENCE southerly for 2.5 km; THENCE in an easterly, southerly and westerly direction, following the height of land for approximately 25 km to a point between the east shore of Square Lake and the west shore of Gary Lake at 50°13'50"N., 92°59'12"W., continuing along the northeast shore of Thaddeus Lake; THENCE southwestly 10 km, to a point west of Fawcett Lake; THENCE westerly 10 km to a point east of Moose Lake at 50°04'24"N., 93°01'54"W.; THENCE southerly 3 km, to a point northwest of Black Lake; THENCE southeasterly 3 km; THENCE southerly 2 km, west of Ladysmith Creek; THENCE westerly 4 km, south of the unnamed lakes at 50°02'23"N., 93°01'27"W. and 50°02'03"N., 93°02'15"W.; THENCE northwestly 2.5 km, east of Meridian Lake; THENCE southerly 6 km, along the east side of Norse and Walsh Lakes; THENCE westerly 3.5 km, to a point east of Wauchope Lake; THENCE northerly 4 km and westerly 5 km, between the north shore of Affleck Lake and the south shore of Ross Lake; THENCE northerly and westerly 14 km, to a point south of an unnamed lake at 50°06'31"N., 93°18'50"W.; THENCE northwestly 2 km; THENCE westerly 1 km, south of Mystery Lake; THENCE southerly 3 km; THENCE westerly 7.5 km, to a point south of an unnamed lake at 50°05'55"N., 93°21'06"W. and the southwest shores of Evening and Twilight Lakes; THENCE northerly 1 km; THENCE northeasterly 10 km, to a point southwest of Cliff Lake; THENCE northerly 4.5 km and northwestly 4.5 km; THENCE northeasterly to a point north of King Lake at 50°10'55"N., 93°23'19"W.; THENCE northerly 2 km; THENCE southwestly 2.5 km, north of Beaton Lake; THENCE southerly 2 km; THENCE westerly 2.5 km, south of two small unnamed lakes draining into Schultz Lake; THENCE northeasterly 2 km; THENCE northwestly 1 km; THENCE southwestly 2 km; THENCE northwestly 8 km intercepting the Fleet Lake Road at approximately 50°13'48"N., 93°32'50"W.; THENCE northerly 10 km, east of Gabby Lake and west of an unnamed lake at 50°19'53"N., 93°05'35"W.; THENCE easterly 4 km; THENCE northeasterly 4.5 km, between the west shore of Aerobus Lake and the east shore of Bornite Lake; THENCE westerly 5 km, north of Bornite Lake; THENCE northwestly 15 km, west of the unnamed lake at 50°17'25"N., 93°04'46"W., east of Toole Lake, west of Anishinabi Lake and between the unnamed lakes at 50°12'55"N., 93°01'08"W. and 50°16'21"N., 93°03'50"W.; THENCE northeasterly 6.5 km, south of Howard Lake and north of Halverson Lake; THENCE northerly 1 km; THENCE easterly 2.5 km; THENCE northeasterly 7 km; THENCE northerly 5 km to the place of beginning.

**22. Item 23 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:**

**23.** The waters of Lake Superior and the waters of the St. Marys River upstream from the gates of the Compensating Works, from the lower lock on the Sault Ste. Marie Canal National Historic Site of Canada and from the outflow of the Hydroelectric Power Generation Station, at the city of Sault Ste. Marie, excepting the waters of Vert, St. Ignace and Simpson Islands and the waters of the other islands of Nipigon Bay, all in Lake Superior.

**23. Item 35 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:**

**35.** The waters of Lake Huron, within the area described as follows:

BEGINNING at the Blue Water Bridge at Point Edward; THENCE northerly along the east shore of Lake Huron to the navigational light at Cape Hurd on the Bruce Peninsula; THENCE northwesterly in a straight line to the most southerly point along the shore of Hungerford Point on Manitoulin Island; THENCE westerly along the south shore of Manitoulin Island (including the waters of South Bay) to Latitude 45°55'N. at Mississagi Strait; THENCE westerly along Latitude 45°55'N. to the east shore of Cockburn Island; THENCE westerly along the south shore of Cockburn Island to Latitude 45°55'N.; THENCE westerly along Latitude 45°55'N. to its intersection with the international boundary between Canada and the United States; THENCE southerly along the international boundary to the point of beginning at the Blue Water Bridge at Point Edward.

**24. The portion of subitem 3(50) of Schedule V to the Regulations in column I is replaced by the following:**

Column I	
Item	Description
3.	(50) The waters of that part of the Sydenham River, in the City of Owen Sound and in the geographic Township of Derby, from the base of Inglis Falls downstream to a line drawn due east from the north end of the Chinese or Rainbow Bridge to the point of land marked by a permanent steel post marker affixed to the shore of the Sydenham River in Harrison Park.

**25. Subitem 6(3) of Schedule V to the Regulations is repealed.**

**26. Item 7 of Schedule V to the Regulations is amended by adding the following after subitem (3):**

Item	Description	Column II
		Close Time
7.	(4) The combined waters of that part of the Trent River lying between the first dam north of Lake Ontario downstream to the south side of the Dundas Street Bridge, and that part of the Trent Canal from Lock Number 1 downstream to where it meets the Trent River in the City of Quinte West, in the County of Hastings.	April 1 to the Friday before the first Saturday in May
	(5) The waters of that part of the Napanee River in the Town of Napanee in the County of Lennox and Addington lying between the most easterly side of the bridge that forms part of the street known as Centre Street and the most westerly side of the bridge that forms part of Highway 2.	April 1 to the Friday before the first Saturday in May

**22. L'article 23 de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**23.** Les eaux du lac Supérieur et celles de la rivière St. Marys en amont des vannes des Compensating Works, de l'écluse la plus basse du Lieu historique national du Canada du Canal-de-Sault Ste. Marie et de la décharge de la centrale hydroélectrique Power Generation Station, dans la ville de Sault Ste. Marie, à l'exclusion des eaux des îles Vert, St. Ignace et Simpson et des eaux des autres îles de la baie Nipigon, toutes dans le lac Supérieur.

**23. L'article 35 de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**35.** Les eaux du lac Huron, dans la région décrite comme suit :

Commençant au pont Blue Water à Point Edward; de là, vers le nord le long de la rive est du lac Huron jusqu'au feu de navigation à Cape Hurd sur la péninsule de Bruce; de là, vers le nord-ouest, en ligne droite jusqu'au point le plus au sud le long de la rive de la pointe Hungerford, sur l'île Manitoulin; de là, vers l'ouest, le long de la rive sud de l'île Manitoulin (y compris les eaux de la baie South) jusqu'au parallèle 45°55' de latitude nord au passage Mississagi; de là, vers l'ouest le long de ce parallèle jusqu'à la rive est de l'île Cockburn; de là, vers l'ouest, le long de la rive sud de l'île Cockburn jusqu'au parallèle 45°55' de latitude nord; de là, vers l'ouest le long de ce parallèle jusqu'à son intersection avec la frontière internationale canado-américaine; de là, vers le sud le long de la frontière internationale jusqu'au point de départ au pont Blue Water à Point Edward.

**24. La colonne I du paragraphe 3(50) de l'annexe V du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

Colonne I	
Article	Description
3.	(50) Les eaux de la partie de la rivière Sydenham dans la ville d'Owen Sound et le canton géographique de Derby, à partir du pied des chutes Inglis, en aval, jusqu'à une ligne tirée franc est à partir de la limite nord du pont « Chinese ou Rainbow » jusqu'à la pointe de terre indiquée par un poteau d'acier permanent planté sur la rive de la rivière Sydenham dans le parc Harrison.

**25. Le paragraphe 6(3) de l'annexe V du même règlement est abrogé.**

**26. L'article 7 de l'annexe V du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :**

Article	Description	Colonne II
		Période de fermeture
7.	(4) L'ensemble des eaux de la partie de la rivière Trent comprise entre le premier barrage au nord du lac Ontario et, en aval, le côté sud du pont de la rue connue sous le nom de Dundas Street dans la ville de Quinte West, et de la partie du canal Trent comprise entre l'écluse numéro un et, en aval, le point de confluence avec la rivière Trent, dans cette ville, comté de Hastings.	Du 1 <sup>er</sup> avril au vendredi précédant le premier samedi de mai
	(5) Les eaux de la partie de la rivière Napanee, dans la ville de Napanee, comté de Lennox et Addington, comprises entre le côté le plus à l'est du pont qui fait partie de la rue connue sous le nom de Centre Street et le côté le plus à l'ouest du pont qui fait partie de l'autoroute numéro 2.	Du 1 <sup>er</sup> avril au vendredi précédant le premier samedi de mai

27. Subitem 8(7) of Schedule V to the Regulations is repealed.

28. (1) Subitem 12(5) of Schedule V to the Regulations is replaced by the following:

Column I		Column II
Item	Description	Close Time
12.	(5) The waters of Otter Creek (45°28'N., 78°15'W.), also known as Lower Hay Lake, lying southerly of a dam in Lot 4, Concession I, in the geographic Township of Airy and the waters of Lower Hay Lake, Otter Creek, Hay Lake and Drizzle Lake in the geographic Township of Sabine, in the Territorial district of Nipissing.	December 1 to the Friday before the last Saturday in April

(2) Subitem 12(6) of Schedule V to the Regulations is repealed.

(3) Subitem 12(47) of Schedule V to the Regulations is repealed.

29. The portion of subitem 15(119) of Schedule V to the French version of the Regulations in column I is replaced by the following:

Column I	
Item	Description
15.	(119) Les eaux des tributaires de la rivière Michipicoten situées dans le canton géographique de Rabazo et les eaux du ruisseau Trout (47°56'N., 84°47'O.) et de ses tributaires à partir de la rivière Michipicoten jusqu'à 2 km en amont de la ligne de transmission d'Ontario Hydro dans les cantons géographiques de Rabazo, de Lendrum et de McMurray, district territorial d'Algoma.

30. (1) Subitems 16(57) to (60) of Schedule V to the Regulations are repealed.

(2) Subitem 16(87) of Schedule V to the Regulations is repealed.

(3) The portion of subitem 16(97) of Schedule V to the Regulations in column I is replaced by the following:

Column I	
Item	Description
16.	(97) The waters of Kenogaming Lake in the geographic Township of Kenogaming from the top of the rapids of the creek that flows east from Kaneki Lake to a point on the north shore of Kenogaming Lake at 48°04'39.071"N., 81°52'25.751"W.; thence to a point on the south shore of that lake at 48°04'39.179"N., 81°52'25.748"W.

(4) Subitem 16(98) of Schedule V to the Regulations is repealed.

(5) The portion of subitem 16(123) of Schedule V to the Regulations in column I is replaced by the following:

Column I	
Item	Description
16.	(123) The waters of Shikwamkwa Lake, Windermere River and Goldie River in the geographic Township of Echum, in the Territorial District of Algoma, upstream of a line drawn from a point on the shore of Shikwamkwa Lake at 48°07'38"N., 84°03'47"W., to another point on the shore of that lake at 48°07'36"N., 84°03'40"W.; thence to a point on the Windermere River at 48°06'55"N., 84°01'13"W., and to a point on the Goldie River at 48°08'24"N., 84°02'31"W.

27. Le paragraphe 8(7) de l'annexe V du même règlement est abrogé.

28. (1) Le paragraphe 12(5) de l'annexe V du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne I		Colonne II
Article	Description	Période de fermeture
12.	(5) Les eaux de la partie du ruisseau Otter (45°28'N., 78°15'O.), aussi connu sous le nom de lac Lower Hay, située au sud d'un barrage dans le lot 4, concession I, dans le canton géographique d'Airy et les eaux du lac Lower Hay, du ruisseau Otter, du lac Hay et du lac Drizzle situées dans le canton géographique de Sabine, district territorial de Nipissing.	Du 1 <sup>er</sup> décembre au vendredi précédant le dernier samedi d'avril

(2) Le paragraphe 12(6) de l'annexe V du même règlement est abrogé.

(3) Le paragraphe 12(47) de l'annexe V du même règlement est abrogé.

29. La colonne I du paragraphe 15(119) de l'annexe V de la version française du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Colonne I	
Article	Description
15.	(119) Les eaux des tributaires de la rivière Michipicoten situées dans le canton géographique de Rabazo et les eaux du ruisseau Trout (47°56'N., 84°47'O.) et de ses tributaires à partir de la rivière Michipicoten jusqu'à 2 km en amont de la ligne de transmission d'Ontario Hydro dans les cantons géographiques de Rabazo, de Lendrum et de McMurray, district territorial d'Algoma.

30. (1) Les paragraphes 16(57) à (60) de l'annexe V du même règlement sont abrogés.

(2) Le paragraphe 16(87) de l'annexe V du même règlement est abrogé.

(3) La colonne I du paragraphe 16(97) de l'annexe V du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Colonne I	
Article	Description
16.	(97) Les eaux du lac Kenogaming situées dans le canton géographique de Kenogaming du sommet des rapides du ruisseau qui coule vers l'est à partir du lac Kaneki à un point sur la rive nord du lac Kenogaming (48°04'39,071"N., 81°52'25,751"W.); de là, jusqu'à un point sur la rive sud de ce lac (48°04'39,179"N., 81°52'25,748"W.).

(4) Le paragraphe 16(98) de l'annexe V du même règlement est abrogé.

(5) La colonne I du paragraphe 16(123) de l'annexe V du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Colonne I	
Article	Description
16.	(123) Les eaux du lac Shikwamkwa, de la rivière Windermere et de la rivière Goldie situées dans le canton géographique d'Echum, district territorial d'Algoma en amont, jusqu'à une ligne tirée à partir d'un point sur la rive du lac Shikwamkwa (48°07'38"N., 84°03'47"W.) à un autre point sur la rive de ce lac (48°07'36"N., 84°03'40"W.), de là jusqu'à un point sur la rivière Windermere (48°06'55"N., 84°01'13"W.) et jusqu'à un point sur la rivière Goldie (48°08'24"N., 84°02'31"W.).



(6) The portion of subitem 16(179) of Schedule V to the Regulations in column I is replaced by the following:

Column I	
Item	Description
16.	(179) The waters of the northeast corner of Edna Lake (47°05'N., 81°13'W.) north of a line drawn due east from a point at the center of the island in Edna Lake to the shore of that lake and east of a line drawn due north from the same center point of the same island to the north shore of the lake, and including the waters of Thor Lake (47°08'N., 81°17'W.) and the Vermillion River from the point where the Vermillion River enters Edna Lake and extending 400 m into Thor Lake; all in the Territorial District of Sudbury.

(7) Item 16 of Schedule V to the Regulations is amended by adding the following after subitem (180):

Column I	Column II	
Item	Description	Close Time
16.	(181) The waters of the west arm of Mesomikenda Lake and the Somme River, in the geographic Townships of Somme and Neville, west of a line drawn from a point on the north shore of Mesomikenda Lake (47°41'15"N., 81°53'20"W.) to a point on the south shore of that lake (47°40'45"N., 81°53'10"W.); thence upstream in a southwesterly direction, to the outlet of Neville Lake (47°39'25"N., 81°54'30"W.).	April 1 to June 14

31. (1) Subitems 18(48) and (49) of Schedule V to the Regulations are repealed.

(2) Subitems 18(50) and (51) of Schedule V to the Regulations are replaced by the following:

Column I	Column II	
Item	Description	Close Time
18.	(50) The waters of that part of the Savanne River between its confluence with One Mile Creek and its confluence with Dexter Creek.	April 1 to May 31
	(51) The waters of that part of the Little Savanne River between the C.P.R. right-of-way and the first C.N.R. right-of-way.	April 1 to May 31

32. (1) The portion of subitem 19(1) of Schedule V to the Regulations in column II is replaced by the following:

Column II	
Item	Close Time
19.	(1) January 1 to the Friday before the third Saturday in June and December 1 to December 31

(2) Subitems 19(30) and (31) of Schedule V to the Regulations are repealed.

(3) Subitem 19(35) of Schedule V to the Regulations is repealed.

33. Item 24 of Schedule V to the Regulations is amended by adding the following after subitem (8):

(6) La colonne I de l'article 16(179) de l'annexe V du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Colonne I	
Article	Description
16.	(179) Les eaux de l'angle nord-est du lac Edna (47°05'N., 81°13'O.) au nord d'une ligne tirée franc est à partir d'un point au centre de l'île dans le lac Edna jusqu'à la rive est du lac et à l'est d'une ligne tirée franc nord du même point au centre de l'île jusqu'à la rive nord de ce lac, et y compris les eaux du lac Thor (47°08'N., 81°17'O.) et de la rivière Vermillion à partir d'un point où cette rivière se jette dans le lac Edna et s'étendent sur 400 m dans le lac Thor; toutes dans le district territorial de Sudbury.

(7) L'article 16 de l'annexe V du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (180), de ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	
Article	Description	Période de fermeture
16.	(181) Les eaux du bras ouest du lac Mesomikenda et de la rivière Somme dans les cantons géographiques de Somme et de Neville, à l'ouest d'une ligne tirée à partir d'un point de la rive nord de ce lac (47°41'15"N., 81°53'20"O.) jusqu'à un point de la rive sud du lac (47°40'45"N., 81°53'10"O.); de là en amont vers le sud-ouest jusqu'à la décharge du lac Neville (47°39'25"N., 81°54'30"O.).	Du 1 <sup>er</sup> avril au 14 juin

31. (1) Les paragraphes 18(48) et (49) de l'annexe V du même règlement sont abrogés.

(2) Les paragraphes 18(50) et (51) de l'annexe V du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	
Article	Description	Période de fermeture
18.	(50) Les eaux de cette partie de la rivière Savanne entre sa confluence avec le ruisseau One Mile et sa confluence avec le ruisseau Dexter	Du 1 <sup>er</sup> avril au 31 mai
	(51) Les eaux de cette partie de la rivière Little Savanne entre l'emprise du chemin de fer du Canadien Pacifique et la première emprise du chemin de fer du Canadien National	Du 1 <sup>er</sup> avril au 31 mai

32. (1) La colonne II du paragraphe 19(1) de l'annexe V du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Colonne II	
Article	Période de fermeture
19.	(1) Du 1 <sup>er</sup> janvier au vendredi précédant le troisième samedi de juin et du 1 <sup>er</sup> au 31 décembre

(2) Les paragraphes 19(30) et (31) de l'annexe V du même règlement sont abrogés.

(3) Le paragraphe 19(35) de l'annexe V du même règlement est abrogé.

33. L'article 24 de l'annexe V du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (8), de ce qui suit :

Column I	Column II
Item	Description
24.	(9) The waters of that part of Crowrock Lake (48°58'N., 91°49'W.), in the Territorial District of Rainy River, upstream from the narrows at 49°00'00"N., 91°43'50"W.

**34. Item 25 of Schedule V to the Regulations is amended by adding the following after subitem (16):**

Column I	Column II
Item	Description
25.	(17) Three Finger Lake (48°43'N., 86°19'W.).

**35. (1) Paragraph 4(3)(d) of Part I of Schedule VII to the Regulations is repealed.**

**(2) Paragraphs 4(5)(b) to (d) of Part I of Schedule VII to the Regulations are repealed.**

**(3) Paragraph 4(6)(k) of Part I of Schedule VII to the Regulations is repealed.**

**36. (1) Paragraph 6(1)(f) of Part I of Schedule VII to the Regulations is repealed.**

**(2) Paragraph 6(2)(b) of Part I of Schedule VII to the Regulations is repealed.**

**37. (1) Paragraph 1(4)(a) of Schedule X to the Regulations is replaced by the following:**

- (a) Geographic Township of Foleyet:  
 (i) Spring Lake (48°19'N., 82°27'W.), and  
 (ii) Sherry Lake (48°15'N., 82°26'W.);

**(2) Paragraph 1(4)(c) of Schedule X to the Regulations is replaced by the following:**

- (c) Geographic Township of Chappise:  
 (i) Lake Number 59 (47°46'N., 83°30'W.),  
 (ii) Seven Mile Lake (47°43'N., 83°23'W.), and  
 (iii) Lake Number 8 (47°44'N., 83°23'W.);

**(3) Paragraph 1(4)(g) of Schedule X to the Regulations is replaced by the following:**

- (g) Geographic Township of Halsey:  
 (i) Leatherleaf Lake (47°40'N., 83°12'W.), and  
 (ii) Kennedy Lake (47°40'N., 83°12'W.);

**(4) Subitem 1(4) of Schedule X to the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (nn) and by adding the following after paragraph (oo):**

- (pp) Geographic Township of Chaplin: Red Pine Lake (47°12'N., 82°27'W.);  
 (qq) Geographic Township of Cochrane: Downey Lake (47°52'N., 83°21'W.);  
 (rr) Geographic Township of Gallagher: Sootheran Lake (47°44'N., 83°22'W.);  
 (ss) Geographic Township of Ivanhoe:  
 (i) Lake Number 1 (48°08'N., 82°32'W.),  
 (ii) Lake Number 50 (48°04'N., 82°31'W.), and  
 (iii) Lake Number 53 (48°04'N., 82°31'W.);  
 (tt) Geographic Township of McNaught: Regis Lake (47°45'N., 83°14'W.).

Colonne I	Colonne II
Article	Description
24.	(9) Les eaux de la partie du lac Crowrock (48°58'N., 91°49'O.), dans le district territorial de Rainy River, situées en amont du défilé (49°00'00"N., 91°43'50"O.).

**34. L'article 25 de l'annexe V du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (16), de ce qui suit :**

Colonne I	Colonne II
Article	Description
25.	(17) Les eaux du lac Three Finger (48°43'N., 86°19'O.).

**35. (1) L'alinéa 4(3)d de la partie I de l'annexe VII du même règlement est abrogé.**

**(2) Les alinéas 4(5)b à d de la partie I de l'annexe VII du même règlement sont abrogés.**

**(3) L'alinéa 4(6)k de la partie I de l'annexe VII du même règlement est abrogé.**

**36. (1) L'alinéa 6(1)f de la partie I de l'annexe VII du même règlement est abrogé.**

**(2) L'alinéa 6(2)b de la partie I de l'annexe VII du même règlement est abrogé.**

**37. (1) L'alinéa 1(4)a de l'annexe X du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- a) Canton géographique de Foleyet :  
 (i) Le lac Spring (48°19'N., 82°27'O.),  
 (ii) Le lac Sherry (48°15'N., 82°26'O.);

**(2) L'alinéa 1(4)c de l'annexe X du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- c) Canton géographique de Chappise :  
 (i) Le lac n° 8 (47°44'N., 83°23'O.),  
 (ii) Le lac n° 59 (47°46'N., 83°30'O.),  
 (iii) Le lac Seven Mile (47°43'N., 83°23'O.);

**(3) L'alinéa 1(4)g de l'annexe X du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- g) Canton géographique de Halsey :  
 (i) Le lac Leatherleaf (47°40'N., 83°12'O.),  
 (ii) Le lac Kennedy (47°40'N., 83°12'O.);

**(4) Le paragraphe 1(4) de l'annexe X du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa oo, de ce qui suit :**

- pp) Canton géographique de Chaplin : Le lac Red Pine (47°12'N., 82°27'O.);  
 qq) Canton géographique de Cochrane : Le lac Downey (47°52'N., 83°21'O.);  
 rr) Canton géographique de Gallagher : Le lac Sootheran (47°44'N., 83°22'O.);  
 ss) Canton géographique d'Ivanhoe :  
 (i) Le lac n° 1 (48°08'N., 82°32'O.),  
 (ii) Le lac n° 50 (48°04'N., 82°31'O.),  
 (iii) Le lac n° 53 (48°04'N., 82°31'O.);  
 tt) Canton géographique de McNaught : Le lac Regis (47°45'N., 83°14'O.).

(5) Subitem 1(6) of Schedule X to the Regulations is repealed.

(6) The portion of subitem 1(7) of Schedule X to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(7) *Territorial District of Nipissing*

38. (1) Paragraph 3(a) of Schedule X to the English version of the Regulations is replaced by the following:

(a) the large unnamed lake (50°19'N., 91°21'W.);

(2) Paragraph 3(c) of Schedule X to the English version of the Regulations is replaced by the following:

(c) the unnamed lake (51°38'N., 89°55'W.).

COMING INTO FORCE

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

[5-1-o]

(5) Le paragraphe 1(6) de l'annexe X du même règlement est abrogé.

(6) Le passage du paragraphe 1(7) de l'annexe X du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(7) *District territorial de Nipissing*

38. (1) L'alinéa 3a) de la version anglaise de l'annexe X du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(a) the large unnamed lake (50°19'N., 91°21'W.);

(2) L'alinéa 3c) de la version anglaise de l'annexe X du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(c) the unnamed lake (51°38'N., 89°55'W.).

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[5-1-o]

## Regulations Amending the Boating Restriction Regulations

### Statutory Authority

*Canada Shipping Act*

### Sponsoring Departments

Department of Fisheries and Oceans and Department of Transport

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

#### Description

The *Boating Restriction Regulations* (BRR), made pursuant to the *Canada Shipping Act*, provide for the establishment of restrictions to boating activities and navigation in Canadian waters. Increased water activities due to population growth and the technical evolution of watercraft have resulted in annual requests for restrictions that promote public safety, protect property near shore and ensure safe navigation. The restrictions can prohibit boats from specified areas, restrict the mode of propulsion used, specify engine power or speed limits, or prohibit water-skiing activities and regattas with respect to location and time.

Each year, individual property owners, associations or committees of cottage or property owners and/or municipalities submit requests for new or amended restrictions to their Designated Provincial Authority (DPA), as defined in the Regulations. The DPA of each province, after review and consultation, then submits the requested restrictions to the Department of Fisheries and Oceans (DFO) for inclusion in the Regulations. Where no DPA exists (e.g. British Columbia, Saskatchewan, Nova Scotia), the requests for restrictions are submitted directly to DFO. DFO provides technical advice, reviews submissions for technical accuracy, audits submissions for compliance with the Government of Canada Regulatory Policy and legal authorities and compiles all provincial submissions into one national package of annual amendments. The proposed and final amendments are reviewed by Transport Canada, Marine Safety, with respect to commercial vessels prior to recommendation by the Ministers of Transport and Fisheries and Oceans to the Ministers of the Special Committee of Council for their approval for publication in the *Canada Gazette*. The requested new restrictions, once approved, are added to the schedules of the Regulations and, consequently, do not change the Regulations, but rather designate new areas where restrictions apply.

This year, area specific restrictions were requested only for Quebec and Nova Scotia. In Quebec, there was a request to prohibit vessels from a small swimming area on the shore of Île Saint-Quentin in the Saint-Maurice River; a request to prohibit power-driven vessels from three small lakes where they represent

## Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux

### Fondement législatif

*Loi sur la marine marchande du Canada*

### Ministères responsables

Ministère des Pêches et des Océans et ministère des Transports

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

#### Description

Le *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux* (RRCB), pris en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, prévoit l'établissement de restrictions à la navigation dans les eaux canadiennes. L'accroissement des activités nautiques dû à l'augmentation de la population et aux améliorations techniques apportées aux motomarines donnent lieu tous les ans à des requêtes visant l'établissement de nouvelles restrictions en vue de promouvoir la sécurité du public, de protéger les propriétés riveraines et d'assurer la sécurité nautique. Les restrictions peuvent interdire aux bateaux l'accès à certaines zones ou peuvent restreindre le mode de propulsion utilisé, imposer des limites quant à la puissance des moteurs ou quant à la vitesse des embarcations, ou limiter les activités de ski nautique et de régates à certains lieux et à certains moments établis.

Chaque année, des particuliers qui possèdent des propriétés, des associations ou des comités de propriétaires de chalets ou de terrains et/ou des municipalités présentent des demandes de nouvelles restrictions ou de modification de restrictions à leur autorité provinciale désignée (APD), tel que définie dans le Règlement. L'ADP de chaque province, après examen et consultation, soumet ensuite la demande de restrictions au ministère des Pêches et des Océans (MPO) pour inclusion dans le Règlement. Là où l'ADP n'existe pas (par exemple : Colombie-Britannique, Saskatchewan, Nouvelle-Écosse), les demandes pour les restrictions sont soumises directement au MPO. Le MPO fournit des conseils techniques, passe en revue les demandes afin de vérifier leur exactitude au point de vue technique, vérifie les demandes pour déterminer si elles sont conformes à la politique de réglementation du gouvernement du Canada et les autorités légales et compile toutes les demandes des provinces en un seul dossier national de modifications annuelles. Transports Canada, Sécurité maritime, examine les restrictions finales proposées en ce qui a trait aux navires commerciaux avant que les ministres des Transports et de Pêches et Océans soumettent le dossier à l'approbation des ministres du Comité spécial du Conseil pour publication dans la *Gazette du Canada*. Les nouvelles restrictions, une fois approuvées, sont ajoutées dans les annexes du Règlement, et par conséquent elles ne modifient pas le Règlement, mais désignent plutôt les nouveaux secteurs où les restrictions s'appliquent.

Cette année, seuls le Québec et la Nouvelle-Écosse ont demandé des restrictions spécifiques à un secteur. Au Québec, il y a eu une demande pour interdire l'accès aux navires à une petite zone de baignade sur la rive de l'île Saint-Quentin dans la rivière Saint-Maurice, une demande pour interdire les bateaux à moteur sur

a safety concern for other users; a request to allow only vessels with electric motors on twenty-two other small lakes; and, a request for various speed limits, mostly near shore, on eleven lakes and in specific areas on three rivers, to enhance the safety of users, mostly near shore users. Nova Scotia has requested that power-driven vessels be prohibited from a small area on the shore line of Mushamush Lake for the safety of near shore water users.

Manitoba has requested a correction to the coordinates delineating the boundaries of an existing restriction which were incorrect. In British Columbia, existing shore line speed limits on three bodies of water that were made redundant by the recent adoption of the universal shore line speed restriction are being deleted. False Creek longitude coordinates listed in the *Canada Gazette* SOR/2001-208 are being corrected in these amendments to the BRR.

#### *Alternatives*

Matters of navigation and shipping are within federal jurisdiction and this is Regulation the only mechanism that exists to control boating activities in Canadian waters. The only alternative is the status quo which is unacceptable. The status quo will not improve public safety, promote safe navigation or improve boating safety.

#### *Benefits and Costs*

These restrictions enhance boating safety on specified bodies of water in many ways such as prohibiting vessels or requiring that they reduce speed near swimming areas. The only cost to the federal government is in processing the amendments. The administrative costs related to this process are borne by the respective provinces while costs associated with public consultation at the local level and the posting of appropriate signage, once restrictions are in place, are borne by the requesting municipalities. Costs for enforcement efforts are shared among the enforcement agencies at the federal, provincial and municipal levels with the majority of these costs being borne by the latter two.

#### *Consultation*

These restrictions are at the specific request of local authorities (generally municipalities) and under the provisions of a Memorandum of Understanding between the federal government and the provinces, the latter have responsibility to ensure full consultation with local stakeholders has taken place for each proposed restriction. The public consultation process normally used includes advertisement in local newspapers, posting of signs indicating proposed restrictions being considered at the site and leaflet distribution in the area concerned during the summer period when stakeholders are in the area. This is followed by town hall type meetings and in certain circumstances direct written correspondence to specific stakeholders. This process ensures that persons affected by the proposed regulations are directly consulted by local authorities, and ensures that they have a chance to provide comments and request changes. A detailed guide produced by the Coast Guard on the full process to be followed in order to obtain a new restriction is widely available from Designated Provincial Authorities, at all the Offices of Boating Safety across the country, on the Canadian Coast Guard's Office of Boating Safety Web site and through its 1-800 Infoline (1-800-267-6687).

trois petits lacs où ils représentent un problème de sécurité pour d'autres utilisateurs, une demande pour permettre uniquement les bateaux à propulsion électrique sur vingt-deux autres petits lacs et une demande pour diverses limites de vitesse, en majorité à proximité du rivage, sur onze lacs et dans des secteurs particuliers sur trois rivières, pour améliorer la sécurité des utilisateurs, en majorité ceux à proximité du rivage. La Nouvelle-Écosse a demandé que les bateaux à moteur soient interdits dans une petite zone sur le rivage du lac Mushamush pour la sécurité des utilisateurs des eaux à proximité du rivage.

Le Manitoba a demandé d'apporter des corrections aux coordonnées incorrectes qui délimitaient les paramètres d'une restriction actuelle. En Colombie-Britannique, les limites de vitesse riveraines actuelles sur trois étendues d'eau ont été éliminées, car elles étaient redondantes en raison de l'adoption récente d'une limite de vitesse riveraine universelle. Les coordonnées de longitude de False Creek indiquées dans la *Gazette du Canada* DORS/2001-208 sont corrigées par ces modifications apportées au RRCB.

#### *Solutions envisagées*

La navigation de plaisance et la navigation commerciale sont de compétence fédérale, et ce Règlement fournit le seul mécanisme pour réglementer les activités nautiques sur les eaux canadiennes. La seule solution de rechange est le maintien du statu quo et cette solution est inacceptable. Le statu quo ne permettra pas d'améliorer la sécurité du public, de promouvoir de bonnes pratiques de sécurité nautique ou d'améliorer la sécurité nautique.

#### *Avantages et coûts*

Ces restrictions améliorent la sécurité nautique dans des étendues d'eau particulières de bien des façons, entre autres en interdisant les navires ou en exigeant qu'ils limitent leur vitesse près des zones de baignade. Le gouvernement fédéral assumera seulement le coût de traitement des modifications. Les coûts administratifs liés au processus sont assumés par les provinces respectives tandis que les coûts liés à la consultation publique au niveau local et aux panneaux d'affichage appropriés une fois que les restrictions seront en vigueur sont assumés par les municipalités qui ont demandé les modifications. Les coûts d'application sont partagés entre les organismes chargés de l'application aux paliers fédéral, provincial et municipal, la majorité étant assumée aux paliers provincial et municipal.

#### *Consultations*

Ces restrictions sont établies à la demande spécifique des administrations locales (généralement les municipalités). En vertu des dispositions d'un protocole d'entente entre le gouvernement fédéral et les provinces, ces dernières doivent s'assurer que les intervenants locaux ont été pleinement consultés relativement à chaque restriction proposée. Le mécanisme de consultation publique habituellement utilisé comporte une annonce dans les journaux locaux, l'affichage d'écriteaux indiquant les restrictions proposées sur le site et la distribution de dépliants dans les secteurs visés durant la période estivale, période durant laquelle les intervenants se trouvent dans le secteur concerné. Par la suite, des consultations communautaires ont lieu et dans certaines circonstances des documents sont envoyés par courrier à des intervenants particuliers. Ce processus permet d'assurer que les autorités locales consultent directement les personnes touchées par le projet de réglementation et que ces dernières peuvent exprimer leurs commentaires et demander des changements. Il est possible de se procurer un guide détaillé, produit par la Garde côtière, concernant le processus à respecter pour obtenir une nouvelle restriction nautique en faisant la demande à l'autorité provinciale désignée, dans tous les Bureaux de la sécurité nautique de la Garde côtière

*Compliance and Enforcement*

Enforcement is by way of summary conviction and ticketing by enforcement officers as defined in the *Boating Restriction Regulations*. These include the RCMP, provincial police forces and municipal police as well as persons designated by the Minister for the purpose of these regulations such as municipal inspectors, provincial park wardens, etc.

The *Boating Restriction Regulations* provide for fines of up to \$500 upon conviction of contraventions. The *Contraventions Regulations* provide for the issuance of tickets with prescribed fines for specific contraventions under the *Boating Restriction Regulations*. Also, the *Canada Shipping Act* provides for penalties upon conviction of up to \$2,000.

*Contacts*

Jean Pontbriand, Office of Boating Safety, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 200 Kent Street, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0E6, (613) 998-1433 (Telephone), (613) 996-8902 (Facsimile); or Dave Luck, Policy Analyst, Department of Fisheries and Oceans, 200 Kent Street, 14th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0E6, (613) 990-0199 (Telephone), (613) 990-2811 (Facsimile).

canadienne du pays, sur le site Web du Bureau de la sécurité nautique de la Garde côtière et par l'intermédiaire de la ligne d'information 1-800 (1-800-267-6687).

*Respect et exécution*

L'application du règlement s'effectue par voie de procédure sommaire et les contraventions sont émises par des agents d'exécution tels qu'ils sont définis dans le *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux*, notamment la GRC, les forces policières provinciales et municipales ainsi que les personnes nommées par le Ministre pour l'application de ce règlement, à savoir les inspecteurs municipaux, les gardiens de parc provinciaux, etc.

Le *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux* prévoit des amendes pouvant atteindre 500 \$ dans le cas de personnes trouvées coupables d'infraction. Le *Règlement sur les contraventions* prévoit la délivrance de procès-verbaux comportant des amendes prescrites dans le cadre d'infractions spécifiques au *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux*. En outre, la *Loi sur la marine marchande du Canada* prévoit des amendes pouvant atteindre 2 000 \$ dans le cas de personnes trouvées coupables d'infraction.

*Personnes-ressources*

Jean Pontbriand, Bureau de la sécurité nautique, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 200, rue Kent, 5<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario) K1A 0E6, (613) 998-1433 (téléphone), (613) 996-8902 (télécopieur); ou Dave Luck, Analyste des politiques, Ministère des Pêches et des Océans, 200, rue Kent, 14<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario) K1A 0E6, (613) 990-0199 (téléphone), (613) 990-2811 (télécopieur).

**PROPOSED REGULATORY TEXT**

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 562<sup>a</sup> of the *Canada Shipping Act*, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Boating Restriction Regulations*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Mr. Jean Pontbriand, Office of Boating Safety, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, Ottawa, Ontario, K1A 0E6 (tel: (613) 998-1433; fax: (613) 996-8902).

Ottawa, January 30, 2003

EILEEN BOYD  
*Assistant Clerk of the Privy Council*

**PROJET DE RÉGLEMENTATION**

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 562<sup>a</sup> de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Jean Pontbriand, Bureau de la sécurité nautique, Garde côtière canadienne, ministère des Pêches et des Océans, Ottawa (Ontario) K1A 0E6 (tél. : (613) 998-1433; téléc. : (613) 996-8902).

Ottawa, le 30 janvier 2003

*La greffière adjointe du Conseil privé,*  
EILEEN BOYD

<sup>a</sup> R.S., c. 6 (3rd Supp.), s. 77

<sup>a</sup> L.R., ch. 6 (3<sup>e</sup> suppl.), art. 77

**REGULATIONS AMENDING THE BOATING RESTRICTION REGULATIONS**

AMENDMENTS

1. Part VI of Schedule I to the *Boating Restriction Regulations*<sup>1</sup> is amended by adding the following after item 7:

Item	Column I Name given by the Répertoire toponymique du Québec, or description	Column II Local name	Column III Location reference (Répertoire toponymique du Québec, reference system)
8.	An area of Rivière Saint-Maurice, delineated by the south shore of Île Saint-Quentin and a line drawn from point E on that shore at position 46°21'7.7"N, 72°31'49.2"W to point A, at a position 46°21'4.5"N, 72°31'27.7"W to point B at a position 46°21'2.3"N, 72°31'27.6"W to point C at a position 46°21'1.3"N, 72°31'44.6"W to point D on that shore at a position 46°21'6.0"N, 72°31'51.6"W and ending at point E described above	Rivière Saint-Maurice, in a specific area delineated by Île Saint-Quentin	46°21' 72°31'

2. Part VI of Schedule II to the Regulations is amended by adding the following after item 35:

Item	Column I Name given by the Répertoire toponymique du Québec, or description	Column II Local name	Column III Location reference (Répertoire toponymique du Québec, reference system)
36.	Lac Fiddler	Lac Fiddler	45°48'00" 74°14'00"
37.	Lac Vert	Lac Vert	46°15' 73°32'
38.	Lac des Sœurs	Lac des Sœurs	48°10'50" 77°43'20"

3. Schedule II to the Regulations is amended by adding the following after Part VI:

PART VII  
*Nova Scotia*

Item	Column I Name given by the Gazetteer of Canada or description	Column II Local name	Column III Location reference (Gazetteer of Canada reference system)
1.	Mushamush Lake, the shoreline of Mushamush beach in an area delineated by a line drawn from point A on the shore at coordinates 44°28'33"N 64°31'49"W to point B at coordinates 44°28'34"N 64°31'51"W to point C at coordinates 44°28'32"N 64°31'53"W and to point D on the shore at coordinates 44°28'31"N 64°31'52"W	Mushamush Lake	44°28'32" 64°31'51"

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES RESTRICTIONS À LA CONDUITE DES BATEAUX**

MODIFICATIONS

1. La partie VI de l'annexe I du *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, après l'article 7, de ce qui suit :

Article	Colonne I Nom indiqué dans le Répertoire toponymique du Québec, ou description	Colonne II Nom local	Colonne III Coordonnées géographiques (Système de référence du Répertoire toponymique du Québec)
8.	La section de la rivière Saint-Maurice délimitée par la rive sud de l'île Saint-Quentin et une ligne tracée à partir du point E sur la rive situé par 46°21'7,7"N 72°31'49,2"O jusqu'au point A situé par 46°21'4,5"N 72°31'27,7"O, de là, jusqu'au point B situé par 46°21'2,3"N 72°31'27,6"O, de là, jusqu'au point C situé par 46°21'1,3"N 72°31'44,6"O, de là, jusqu'au point D sur la rive situé par 46°21'6,0"N 72°31'51,6"O et se terminant au point E décrit ci-dessus	Rivière Saint-Maurice, section délimitée par l'île Saint-Quentin	46°21' 72°31'

2. La partie VI de l'annexe II du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 35, de ce qui suit :

Article	Colonne I Nom indiqué dans le Répertoire toponymique du Québec, ou description	Colonne II Nom local	Colonne III Coordonnées géographiques (Système de référence du Répertoire toponymique du Québec)
36.	Lac Fiddler	Lac Fiddler	45°48'00" 74°14'00"
37.	Lac Vert	Lac Vert	46°15' 73°32'
38.	Lac des Sœurs	Lac des Sœurs	48°10'50" 77°43'20"

3. L'annexe II du même règlement est modifiée par adjonction, après la partie VI, de ce qui suit :

PARTIE VII  
*Nouvelle-Écosse*

Article	Colonne I Nom indiqué dans le Répertoire géographique du Canada, ou description	Colonne II Nom local	Colonne III Coordonnées géographiques (Système de référence du Répertoire géographique du Canada)
1.	Section du lac Mushamush délimitée par la rive de la plage Mushamush et une ligne tracée à partir du point A sur la rive situé par 44°28'33"N 64°31'49"O, de là, jusqu'au point B situé par 44°28'34"N 64°31'51"O, de là, jusqu'au point C situé par 44°28'32"N 64°31'53"O, de là, jusqu'au point D sur la rive situé par 44°28'31"N 64°31'52"O	Lac Mushamush	44°28'32" 64°31'51"

<sup>1</sup> C.R.C., c. 1407

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1407

**4. Part V of Schedule III to the Regulations is amended by adding the following after item 222:**

Item	Column I Name given by the Répertoire toponymique du Québec, or description	Column II Local Name	Column III Location reference (Répertoire toponymique du Québec, reference system)
223.	Lac Canard	Lac Canard	45°51' 74°07'
224.	Lac Castor	Lac Castor	45°50' 74°06'
225.	Lac Colette	Lac Colette	45°50' 74°07'
226.	Lac Loiselle	Lac Loiselle	45°52' 74°09'
227.	Lac Melançon	Lac Melançon	45°50' 74°06'
228.	Lac Parent	Lac Parent	45°50' 74°06'
229.	Lac Pelletier	Lac Pelletier	45°51' 74°07'
230.	Lac Rochon	Lac Rochon	45°52' 74°09'
231.	Lac Suzanne	Lac Suzanne	45°50' 74°07'
232.	Lac Gagnon	Lac Gagnon	46°10'43" 74°20'45"
233.	Lac Durocher	Lac Durocher	46°14' 74°20'
234.	Lac Veillette	Lac Veillette	46°53' 72°23'
235.	Lac Rochemaure	Lac Rochemaure	46°22' 74°10'
236.	Lac Gareau	Lac Gareau	46°00'33" 72°00'57"
237.	Petit lac Gareau	Petit lac Gareau	46°00'33" 72°00'57"
238.	Lac Delage	Lac Delage	46°57'33" 71°24'17"
239.	Lac Mooney	Lac Mooney	46°04'12" 73°56'24"
240.	Lac Munich	Lac Munich	45°58'09" 74°30'09"
241.	Lac Charest	Lac Charest	45°58'10" 74°30'51"
242.	Lac du Brochet	Lac du Brochet	45°57'32" 74°32'37"
243.	Lac Verdure	Lac Verdure	46°01'00" 74°28'00"
244.	Lac Noiret	Lac Noiret	45°52'24" 74°18'10"

**5. The portion of items 3 and 4 of Part IV of Schedule IV to the Regulations in columns III and IV is replaced by the following:**

Item	Column III Location reference (Gazetteer of Canada reference system)	Column IV Maximum speed in km/h over the ground
3.	49°51'58" 97°20'18" to 49°53'08" 97°07'36"	Sunrise to Sunset, 37 Sunset to Sunrise, 10*
4.	49°57'45" 97°04'13" to 49°44'14" 97°07'44"	Sunrise to Sunset, 70* Sunset to Sunrise, 50* *Approach within 100 m of public docks, marinas, boat clubs, public boat launches at not more than 9 km/h

**6. Items 20 to 22 of Part I of Schedule IV.1 to the Regulations are repealed.**

**7. Item 26 of Part I of Schedule IV.1 to the Regulations is replaced by the following:**

Item	Column I Name given by the Gazetteer of Canada, or description	Column II General Location (where necessary)	Column III Location reference (Gazetteer of Canada reference system)	Column IV Maximum speed in km/h over the ground
26.	False Creek east of a line drawn from Kitsilano Point at a position 49°16'39"N, 123°9'8"W in a direction of 45° (True) to a position 49°17'01"N, 123°08'34"W	False Creek	49°16' 123°08'	10

**4. La partie V de l'annexe III du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 222, de ce qui suit :**

Article	Colonne I Nom indiqué dans le Répertoire toponymique du Québec, ou description	Colonne II Nom local	Colonne III Coordonnées géographiques (Système de référence du Répertoire toponymique du Québec)
223.	Lac Canard	Lac Canard	45°51' 74°07'
224.	Lac Castor	Lac Castor	45°50' 74°06'
225.	Lac Colette	Lac Colette	45°50' 74°07'
226.	Lac Loiselle	Lac Loiselle	45°52' 74°09'
227.	Lac Melançon	Lac Melançon	45°50' 74°06'
228.	Lac Parent	Lac Parent	45°50' 74°06'
229.	Lac Pelletier	Lac Pelletier	45°51' 74°07'
230.	Lac Rochon	Lac Rochon	45°52' 74°09'
231.	Lac Suzanne	Lac Suzanne	45°50' 74°07'
232.	Lac Gagnon	Lac Gagnon	46°10'43" 74°20'45"
233.	Lac Durocher	Lac Durocher	46°14' 74°20'
234.	Lac Veillette	Lac Veillette	46°53' 72°23'
235.	Lac Rochemaure	Lac Rochemaure	46°22' 74°10'
236.	Lac Gareau	Lac Gareau	46°00'33" 72°00'57"
237.	Petit lac Gareau	Petit lac Gareau	46°00'33" 72°00'57"
238.	Lac Delage	Lac Delage	46°57'33" 71°24'17"
239.	Lac Mooney	Lac Mooney	46°04'12" 73°56'24"
240.	Lac Munich	Lac Munich	45°58'09" 74°30'09"
241.	Lac Charest	Lac Charest	45°58'10" 74°30'51"
242.	Lac du Brochet	Lac du Brochet	45°57'32" 74°32'37"
243.	Lac Verdure	Lac Verdure	46°01'00" 74°28'00"
244.	Lac Noiret	Lac Noiret	45°52'24" 74°18'10"

**5. Les colonnes III et IV des articles 3 et 4 de la partie IV de l'annexe IV du même règlement sont remplacées par ce qui suit :**

Article	Colonne III Coordonnées géographiques (Système de référence du Répertoire géographique du Canada)	Colonne IV Vitesse-sol maximale (km/h)
3.	49°51'58" 97°20'18" à 49°53'08" 97°07'36"	Du lever au coucher du soleil, 37 Du coucher au lever du soleil, 10*
4.	49°57'45" 97°04'13" à 49°44'14" 97°07'44"	Du lever au coucher du soleil, 70* Du coucher au lever du soleil, 50* *L'approche dans un rayon de 100 m des quais publics, des marinas, des clubs nautiques et des rampes de mise à l'eau publiques est limitée à 9 km/h

**6. Les articles 20 à 22 de la partie I de l'annexe IV.1 du même règlement sont abrogés.**

**7. L'article 26 de la partie I de l'annexe IV.1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

Article	Colonne I Nom indiqué dans le Répertoire géographique du Canada, ou description	Colonne II Lieu approximatif (si nécessaire)	Colonne III Coordonnées géographiques (Système de référence du Répertoire géographique du Canada)	Colonne IV Vitesse-sol maximale (km/h)
26.	False Creek, à l'est de la ligne tracée depuis la pointe Kitsilano située par 49°16'39"N, 123°9'8"O dans la direction de 45° (vraie) jusqu'au point situé par 49°17'1"N, 123°8'34"O	False Creek	49°16' 123°08'	10



**8. The portion of item 12.3 of Part II of Schedule IV.1 to the Regulations column I is replaced by the following:**

Column I	
Item	Name given by the Gazetteer of Canada, or description
12.3	Moot Lake, in the Township of Lake of Bays, Muskoka District

**9. Part III of Schedule IV.1 to the Regulations is amended by adding the following after item 244:**

Item	Column I Name given by the Répertoire toponymique du Québec, or description	Column II Local Name	Column III Location reference (Répertoire toponymique du Québec, reference system)	Column IV Maximum speed in km/h over the ground
245.	Lac Orford in the parts of the lake located to the west and southwest of the following coordinates: 45°17'39" 72°16'32" 45°17'46" 72°16'22" 45°17'50" 72°16'27" (a) within 100 metres of the shore, for the band not subject to more severe restrictions; (b) for areas not subject to more severe restrictions	Lac Orford	45°17'46" 72°16'22"	5        10    70
246.	Rivière Saint-François	Rivière Saint-François	From point A at a position 46°05' 72°53' to point B at a position 46°05' 72°52'	40
247.	Lac Patrick (a) within 30 m of shore, and (b) at 30 m or more from shore (i) between 21:00 and 7:00, and (ii) between 7:00 and 21:00	Lac Patrick	46°05'00" 73°59'00"	10   25  70
248.	Rivière Gatineau, from Barrage Farmers to Barrage Paugan (a) within 30 m of either shore (b) at 30 m or more from either shore	Rivière Gatineau	45°28' 75°44'	10  55
249.	Lac William (a) within 90 m of shore	Lac William	46°06'38" 71°34'04"	10
250.	Chenal Bergeron (Lac Saint-Louis) (a) within 90 m of either shore	Chenal Bergeron	45°19'06" 73°51'02"	10
251.	Lac Munich	Lac Munich	45°58'09" 74°30'09"	10
252.	Lac Charest	Lac Charest	45°58'10" 74°30'51"	10
253.	Lac du Brochet	Lac du Brochet	45°57'32" 74°32'37"	10
254.	Lac des Pins	Lac des Pins	45°55'34" 74°29'41"	10
255.	Lac Verdure	Lac Verdure	46°01'00" 74°28'00"	10

**8. La colonne I de l'article 12.3 de la partie II de l'annexe IV.1 du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

Colonne I	
Article	Nom indiqué dans le Répertoire géographique du Canada, ou description
12.3	Le lac Moot, dans le canton de Lake of Bays, district de Muskoka

**9. La partie III de l'annexe IV.1 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 244, de ce qui suit :**

Article	Colonne I Nom indiqué dans le Répertoire toponymique du Québec, ou description	Colonne II Nom Local	Colonne III Coordonnées géographiques (Système de référence du Répertoire toponymique du Québec)	Colonne IV Vitesse-sol maximale en km/h
245.	Les parties du lac Orford, situées à l'ouest et au sud-ouest des coordonnées suivantes : 45°17'39" 72°16'32" 45°17'46" 72°16'22" 45°17'50" 72°16'27" a) dans une bande de 100 m de la berge, pour la bande non régie par des restrictions plus sévères; b) dans les sections non régies par des restrictions plus sévères	Lac Orford	45°17'46" 72°16'22"	5        10    70
246.	Rivière Saint-François	Rivière Saint-François	Du point A situé par 46°05'N, 72°53'O jusqu'au point B situé par 46°05'N, 72°52'O	40
247.	Lac Patrick : (a) à moins de 30 m de la berge; (b) à 30 m ou plus de la berge : (i) entre 21 h et 7 h, (ii) entre 7 h et 21 h	Lac Patrick	46°05'00" 73°59'00"	10   25  70
248.	Rivière Gatineau, du barrage Farmers jusqu'au barrage Paugan : (a) dans une bande de 30 m des berges; (b) à 30 m ou plus des berges	Rivière Gatineau	45°28'N 75°44'O	10  55
249.	Lac William : (a) dans une ceinture de 90 m de la berge	Lac William	46°06'38" 71°34'04"	10
250.	Chenal Bergeron (lac Saint-Louis) : (a) dans une bande de 90 m des rives	Chenal Bergeron	45°19'06" 73°51'02"	10
251.	Lac Munich	Lac Munich	45°58'09" 74°30'09"	10
252.	Lac Charest	Lac Charest	45°58'10" 74°30'51"	10
253.	Lac du Brochet	Lac du Brochet	45°57'32" 74°32'37"	10
254.	Lac des Pins	Lac des Pins	45°55'34" 74°29'41"	10
255.	Lac Verdure	Lac Verdure	46°01'00" 74°28'00"	10

Column I	Column II	Column III	Column IV	Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV		
Item	Name given by the Répertoire toponymique du Québec, or description	Local Name	Location reference (Répertoire toponymique du Québec, reference system)	Maximum speed in km/h over the ground	Article	Nom Local	Coordonnées géographiques (Système de référence du Répertoire toponymique du Québec)	Vitesse-sol maximale en km/h	
256.	Lac Kipawa (in the unorganized territory of Laniel) (a) within 30 m of the shore of the lake from April 1 to November 30 of each year for the following areas: (i) Baie MacAdam, the part consisting of lot 1, at civic address 901, to lot 22, range A, at civic address 989 in the township of Shehyn; (ii) Baie Dorval at the main entrance to the bay; from block 33, civic address 163, to the south side of the end of the bay in the township of Tabaret; and from block 34, civic address 165, as well as the entire north shore of the bay in the township of Tabaret; (iii) Other bays in Lac Kipawa, namely the sectors where dwellings are located, as well as the following tourist sites, namely, Baie du Canal, la Héronnière, Île Clermont and Île du Huard.	Lac Kipawa	46°55' 79°00'	10	256.	Lac Kipawa (dans le territoire non organisé de Laniel) : a) dans une bande de 30 m de la berge du lac, du 1 <sup>er</sup> avril au 30 novembre de chaque année pour les territoires visés; (i) La partie de la baie MacAdam comprenant le terrain 1, au numéro 901, jusqu'au terrain 22 du rang A, au numéro 989 du canton Shehyn; (ii) Baie Dorval à l'entrée principale de la baie; du bloc 33, au numéro 163, jusqu'au fond de la baie côté sud dans le canton de Tabaret; du bloc 34, au numéro 165, ainsi que tout le côté nord de la baie dans le canton de Tabaret; (iii) Autres baies du lac Kipawa, soit les secteurs où se trouvent des habitations, de même que les lieux touristiques suivants : la baie du Canal, la Héronnière, l'île Clermont et l'île du Huard	Lac Kipawa	46°55' 79°00'	10
257.	Rivière Noire sud	Rivière Noire sud	46°12'23" 73°33'44" 5	257.	Rivière Noire Sud	Rivière Noire Sud	46°12'23" 73°33'44" 5		
258.	Lac Noir (a) within 50 m of shore	Lac Noir	46°17' 73°33'	258.	Lac Noir : a) dans une ceinture de 50 m de la berge	Lac Noir	46°17' 73°33'	5	

**10. The portion of item 4 of Part II of Schedule VI to the Regulations in column I is replaced by the following:**

Column I	
Item	Name given by the Gazetteer of Canada, or description
4.	False Creek east of a line drawn from Kitsilano Point at a position 49°16'39"N, 123°9'8"W in a direction of 45° (True) to a position 49°17'1"N, 123°8'34"W.

COMING INTO FORCE

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

[5-1-o]

**10. La colonne I de l'article 4 de la partie II de l'annexe VI du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

Colonne I	
Article	Nom indiqué dans le Répertoire géographique du Canada, ou description
4.	False Creek, à l'est d'une ligne tracée entre la pointe Kitsilano située par 49°16'39"N, 123°9'8"O dans la direction de 45°(vraie) et un point situé par 49°17'1"N, 123°8'34"O.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[5-1-o]

## Regulations Amending the Laurentian Pilotage Authority Regulations

*Statutory Authority*

*Pilotage Act*

*Sponsoring Agency*

Laurentian Pilotage Authority

## Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides

*Fondement législatif*

*Loi sur le pilotage*

*Organisme responsable*

Administration de pilotage des Laurentides

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

#### *Description*

The Laurentian Pilotage Authority (the Authority) is responsible for administering, in the interest of safety, an efficient pilotage service within Canadian waters in and around the Province of Quebec, north of the northern entrance to St. Lambert Lock, except the waters of Chaleur Bay, south of Cap d'Espoir.

In accordance with paragraph 20(1)(c) of the *Pilotage Act*, an Authority may, with the approval of the Governor in Council, make regulations necessary for the attainment of its goals, including regulations prescribing the ships or classes of ships that are subject to compulsory pilotage and prescribing the circumstances under which compulsory pilotage may be waived.

The proposed amendment to the *Laurentian Pilotage Authority Regulations* results in part from a ministerial directive of November 15, 1999, incorporating various recommendations by the Canadian Transportation Agency following its review of outstanding pilotage issues, the whole being more fully explained in a document entitled "Report to Parliament, Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues."

Moreover, the change from net registered tonnage to gross tonnage, pursuant to the regulatory amendments of September 24, 2002, meant that a very small number of ships that were previously exempt became subject to compulsory pilotage upon the coming into force of the regulatory amendments. The addition of section 4.2 to the *Laurentian Pilotage Regulations* does not entail any safety consideration requiring such ships to be subject to compulsory pilotage by reason of their gross tonnage. Therefore, the regulatory amendment specifies that ships registered in Canada, which, prior to September 24, 2002, were not subject to compulsory pilotage by reason of their length or net registered tonnage, remain not subject to compulsory pilotage.

#### *Alternatives*

Retention of the status quo is not an acceptable alternative. This proposed amendment is intended to restore matters to the state that they were in prior to the regulatory amendment of September 24, 2002 (SOR/2002-346) when a small number of ships that were previously exempt were made subject to compulsory pilotage solely because of the change from net registered tonnage to gross tonnage.

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

#### *Description*

L'Administration de pilotage des Laurentides (l'Administration) a pour mission de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes situées dans la province de Québec et les eaux limitrophes, au nord de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert, à l'exception des eaux de la Baie des Chaleurs, au sud du Cap d'Espoir.

Conformément à l'alinéa 20(1)(c) de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil, prendre les règlements généraux nécessaires à l'exécution de sa mission et, notamment, déterminer les navires ou catégories de navires assujettis au pilotage obligatoire et établir les circonstances où il peut y avoir dispense du pilotage obligatoire.

Le projet de modification apportée au *Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides* résulte en partie d'une directive ministérielle datée du 15 novembre 1999 ayant pour effet d'avaliser ou d'accepter diverses recommandations émises par l'Office des transports du Canada à la suite de l'examen des questions de pilotage demeurées en suspens, le tout tel qu'il est plus amplement élaboré dans un rapport au Parlement intitulé « Examen ministériel de questions de pilotage demeurées en suspens ».

Par ailleurs, le changement de la jauge nette au registre à la jauge brute comme critère d'assujettissement des navires au pilotage obligatoire, lors des modifications réglementaires apportées le 24 septembre 2002, a eu comme effet qu'un nombre très restreint de navire qui n'était pas assujettis le sont devenus lors de l'entrée en vigueur des modifications réglementaires. L'ajout de l'article 4.2 au *Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides* n'entraîne aucune considération à l'égard de la sécurité de la navigation qui nécessite l'assujettissement de ces navires au pilotage obligatoire en raison de leur jauge brute. Ainsi, le projet de modification précise que tout navire immatriculé au Canada qui, avant le 24 septembre 2002, n'était pas assujetti au pilotage obligatoire en raison de sa longueur ou de sa jauge nette au registre demeure non assujetti au pilotage obligatoire.

#### *Solutions envisagées*

Le maintien du statu quo n'est pas une solution acceptable. Ce projet de modification a pour objet de remettre les choses dans l'état où elles se trouvaient avant la modification réglementaire du 24 septembre 2002 (DORS/2002-346), alors que quelques navires qui n'étaient pas assujettis au pilotage obligatoire le sont devenus uniquement en raison du passage de la jauge nette à la jauge brute.

*Benefits and Costs*

This proposed amendment has no financial impact with respect to the users of pilotage service, because a number of ships will be exempted from compulsory pilotage, as they were prior to September 24, 2002. The Pilotage Authority will not be required to pay the pilot corporations for the exempted ships.

This proposed amendment will not have any impact on the environment.

*Consultation*

The Pilotage Authority is not required to hold consultations with groups of users or the pilot corporations concerning the proposed amendment, because it is intended to restore matters to the state that they were in prior to September 24, 2002, when a small number of ships that were previously exempt were made subject to compulsory pilotage solely because of the change from net registered tonnage to gross tonnage.

*Compliance and Enforcement*

Section 47 of the *Pilotage Act* provides that, except where an Authority waives compulsory pilotage, the owner, master, or person in charge of a ship subject to compulsory pilotage that proceeds through a compulsory pilotage area not under the conduct of a licensed pilot or the holder of a pilotage certificate is guilty of an offence, and section 48 of the *Pilotage Act* stipulates that every person who fails to comply with the Act or regulations is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding \$5,000.

*Contact*

Mr. Jean-Claude Michaud, Chief Executive Officer, Laurentian Pilotage Authority, 715 Victoria Square, 6th Floor, Montréal, Québec H2Y 2H7, (514) 283-6320 (Telephone), (514) 496-2409 (Facsimile).

*Avantages et coûts*

Ce projet de modification n'a aucun impact financier à l'égard des usagers du service de pilotage puisque quelques navires seront exclus de l'assujettissement au pilotage obligatoire, comme ils l'étaient avant le 24 septembre 2002. Quant à l'Administration de pilotage, les honoraires n'auront pas à être payés aux corporations de pilotes pour ces navires.

Le présent projet de modification n'aura aucun impact sur l'environnement.

*Consultations*

L'Administration de pilotage n'a pas tenu de consultations auprès des groupes d'usagers ou des corporations de pilotes concernant la modification proposée, puisque celle-ci a pour but de remettre les choses dans l'état où elles se trouvaient avant le 24 septembre 2002, alors que quelques navires qui n'étaient pas assujettis au pilotage obligatoire le sont devenus uniquement en raison du passage de la jauge nette au registre à la jauge brute.

*Respect et exécution*

L'article 47 de la *Loi sur le pilotage* prévoit que, sauf si une Administration le dispense du pilotage obligatoire, lorsqu'un navire assujetti au pilotage obligatoire poursuit sa route dans une zone de pilotage obligatoire sans être sous la conduite d'un pilote breveté ou du titulaire d'un certificat de pilotage, le propriétaire du navire, son capitaine ou la personne qui en est responsable commet une infraction, et l'article 48 de la *Loi sur le pilotage* énonce que quiconque ne se conforme pas à la Loi ou à un règlement est coupable d'une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de 5 000 \$.

*Personne-ressource*

Monsieur Jean-Claude Michaud, Premier dirigeant, Administration de pilotage des Laurentides, 715, Square Victoria, 6<sup>e</sup> étage, Montréal (Québec) H2Y 2H7, (514) 283-6320 (téléphone), (514) 496-2409 (télécopieur).

**PROPOSED REGULATORY TEXT**

Notice is hereby given that the Laurentian Pilotage Authority, pursuant to paragraphs 20(1)(b) and (c) of the *Pilotage Act*, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Laurentian Pilotage Authority Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations to the Minister of Transport within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and be sent to Captain Jules St-Laurent, Senior Advisor, Marine Personnel Standards and Pilotage, Marine Safety Directorate (AMSP), Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 10th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N8 (tel.: (613) 998-0697; fax: (613) 990-1538; e-mail: stlaurj@tc.gc.ca).

Persons making representations should identify any of those representations the disclosure of which should be refused under the *Access to Information Act*, in particular under sections 19

**PROJET DE RÉGLEMENTATION**

Avis est donné que l'Administration de pilotage des Laurentides, en vertu des alinéas 20(1)(b) et c) de la *Loi sur le pilotage*, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout au capitaine Jules St-Laurent, conseiller principal, Normes du personnel maritime et pilotage, Direction générale de la sécurité maritime (AMSP), ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 10<sup>e</sup> étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N8 (tél. : (613) 998-0697; téléc. : (613) 990-1538; courriel : stlaurj@tc.gc.ca).

Ils sont également priés d'indiquer, d'une part, celles de ces observations dont la communication devrait être refusée aux termes de la *Loi sur l'accès à l'information*, notamment des

and 20 of that Act, and should indicate the reasons why and the period during which the representations should not be disclosed. They should also identify any representations for which there is consent to disclosure for the purposes of that Act.

JEAN-CLAUDE MICHAUD  
*Chief Executive Officer*  
*Laurentian Pilotage Authority*

articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-communication et, d'autre part, celles dont la communication fait l'objet d'un consentement pour l'application de cette loi.

*Le premier dirigeant de l'Administration  
de pilotage des Laurentides,*  
JEAN-CLAUDE MICHAUD

## REGULATIONS AMENDING THE LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY REGULATIONS

### AMENDMENT

**1. The *Laurentian Pilotage Authority Regulations*<sup>1</sup> are amended by adding the following after section 4.1:**

**4.2** Despite paragraph 4(1)(a), every ship registered in Canada that, before September 24, 2002, was not subject to compulsory pilotage by reason of its length or net registered tonnage is not subject to compulsory pilotage under that paragraph.

### COMING INTO FORCE

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

[5-1-0]

## RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

### MODIFICATION

**1. Le *Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides*<sup>1</sup> est modifié par adjonction, après l'article 4.1, de ce qui suit :**

**4.2** Malgré l'alinéa 4(1)a), tout navire immatriculé au Canada qui, avant le 24 septembre 2002, n'était pas assujéti au pilotage obligatoire en raison de sa longueur ou de sa jauge nette au registre demeure non assujéti au pilotage obligatoire en vertu de cet alinéa.

### ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[5-1-0]

<sup>1</sup> C.R.C., c. 1268

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1268

## Regulations Amending Certain Regulations Made under the Motor Vehicle Safety Act

### Statutory Authority

*Motor Vehicle Safety Act*

### Sponsoring Department

Department of Transport

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

#### Description

The Department of Transport is proposing to amend the *Motor Vehicle Safety Regulations*<sup>1</sup> (MVSR). The proposed amendments include repealing and revising definitions in subsection 2(1); modifications to the minimum size of the drawing depicting the national safety mark (NSM) referred to in paragraphs 6(1)(c) and 6(4)(c); repealing of section 16 “Incomplete Vehicles”; updates and modifications to sections 115 “Vehicle Identification Number” (VIN), 205 “Glazing Material”, and 305 “Electrolyte Spillage and Electrical Shock Protection”; and update to a schedule reference in the *Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Cushions Safety Regulations*.

With the exception of the modifications proposed to the minimum size of the drawing depicting the NSM and to paragraph 115(2)(b), this amendment is mainly administrative in nature. The proposed amendment to the NSM is to reduce the size of the drawing from 20 to 13 millimeters in diameter. The proposed change to paragraph 115(2)(b) would require that the vehicle’s identification number (VIN) be permanently attached to the structure of the vehicle, thus reducing the ability to fraudulently change VINs.

#### Background

Motor Vehicle Safety Regulations

#### Definitions in subsection 2(1)

Definitions for “on-highway vehicle” and “on-off-highway vehicle” would be repealed as they are no longer referenced in the Regulations.

The definition of “power-assisted bicycle” would be amended to permit more than one electric motor to be fitted to a power-assisted bicycle. This would be permitted only when the combined output of the motors does not exceed the limit prescribed in the Regulations. When the definition of power-assisted bicycle was introduced in April 2001,<sup>2</sup> fitting more than one electric motor on the same bicycle was not permitted. This restriction was intended to prohibit the installation of multiple motors that could have individually qualified under the definition, but the combined output would have exceeded the limit prescribed in the Regulations. This restriction has precluded commercialisation of innovative multiple-motor technology that uses more than one motor

## Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la sécurité automobile

### Fondement législatif

*Loi sur la sécurité automobile*

### Ministère responsable

Ministère des Transports

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

#### Description

Le ministère des Transports propose de modifier le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*<sup>1</sup> (RSVA). Les modifications proposées comprennent l’abrogation et la révision de définitions qui figurent au paragraphe 2(1); des changements à la dimension minimale du dessin qui reproduit la marque nationale de sécurité (MNS) à laquelle il est fait renvoi aux alinéas 6(1)c) et 6(4)c); l’abrogation de l’article 16, « Véhicules incomplets »; des mises à jour et des changements aux articles 115, « Numéro d’identification de véhicule » (NIV), 205, « Vitrages », et 305, « Déversement d’électrolyte et protection contre les chocs électriques »; ainsi qu’une mise à jour d’un renvoi de l’annexe dans le *Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des coussins d’appoint (véhicules automobiles)*.

À l’exception des changements proposés à la dimension minimale du dessin qui reproduit la MNS à l’alinéa 115(2)b), la présente modification est surtout de nature administrative. La modification proposée à la MNS est de réduire la dimension du dessin de 20 à 13 millimètres de diamètre. La modification proposée à l’alinéa 115(2)b) exigerait que le NIV soit apposé de manière permanente à la structure du véhicule, réduisant ainsi la possibilité de changer de façon frauduleuse les NIV.

#### Contexte

Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles

#### Définitions au paragraphe 2(1)

Les définitions de « véhicule routier » et de « véhicule routechantier » seraient abrogées parce qu’il n’y est plus fait renvoi dans le Règlement.

La définition du terme « bicyclette assistée » serait modifiée afin de permettre l’installation de plus d’un moteur électrique sur une bicyclette assistée. Ceci ne serait permis qu’à la condition que la puissance totale nominale de sortie de ces moteurs ne dépasse pas les limites prescrites dans le Règlement. Lorsque la définition de ce terme a été introduite en avril 2001<sup>2</sup>, l’installation de plus d’un moteur électrique sur une bicyclette assistée était interdite. Cette mesure avait pour but d’empêcher l’installation de moteurs multiples dont les caractéristiques individuelles auraient pu être conformes aux exigences de la définition, mais dont la combinaison aurait eu pour effet de dépasser la limite de puissance prescrite dans le Règlement. Cette restriction a écarté la

<sup>1</sup> C.R.C., c. 1038

<sup>2</sup> SOR/2001-117

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1038

<sup>2</sup> DORS/2001-117

even when the total power rating of the propulsion system complies with the Regulations. The proposed change would remove this restriction while maintaining the same level of safety.

#### Paragraphs 6(1)(c) and 6(4)(c)

Subsection 6(1) of the MVSR sets requirements for the identification of vehicles that meet the applicable safety regulations. Paragraph 6(1)(c) states that “A company that manufactures a vehicle ... shall ensure that the vehicle ... bears a compliance label displaying ... a drawing<sup>3</sup> at least 20 millimeters in diameter depicting the national safety mark and showing in its centre ... the authorization ... number assigned ... to the company ...”.<sup>4</sup> In the case of imported vehicles, this drawing or a full statement of compliance may be used. Other federal departments, namely the Department of the Environment<sup>5</sup> and the Department of Industry,<sup>6</sup> require, or propose to require, distinct marks on certain classes of vehicles. In the case of passenger cars, trucks, multi-purpose passenger vehicles and buses, three distinct marks would be required on or near the statement of compliance. Two associations representing manufacturers of vehicles to which all three requirements apply, or would apply, have indicated that the various markings would require that the statement of compliance be too large to be fitted to the vehicle, and thus have requested that the departments reduce the size of the various markings. This amendment will reduce the size of the drawing depicting the national safety mark (NSM) from 20 to 13 millimetres. The minimum height of the authorization number at the center of the drawing depicting the national safety mark would remain unchanged at two millimetres. The same change would also be made in paragraph 6(4)(c).

#### Section 115

Section 115 “Vehicle Identification Number” would be amended by repealing subsection (4), which allows restricted-use motorcycles to have a vehicle identification number (VIN) composed of fewer than 17 characters. This provision does not serve any useful purpose and is causing unnecessary problems for the Department and for the industry. Restricted-use motorcycles are the only type of vehicles to which that provision applies. Standardizing the VIN for this type of vehicle would assist the Department in identifying restricted-use motorcycles and it would also assist provinces and territories in licensing them.

This amendment also proposes to require that the VIN plate be affixed to a non-removable structural member of the vehicle. At the present time, paragraph (2)(b) of section 115 requires that the VIN be either on a separate plate or label that is permanently affixed to the vehicle or it can be affixed to any part of the vehicle that is not designed to be removed except for repair, other than glazing. Some manufacturers are currently applying the VIN plate to the plastic dash covering. These dash covers are easily replaced without defacing the vehicle, so controlling the actual VIN is impossible. By requiring that VIN plates be permanently attached to the vehicle, the proposed amendments would help to eliminate the fraudulent use of VINs.

<sup>3</sup> Schedule 1 of the *Motor Vehicle Safety Regulations*

<sup>4</sup> SOR/95-147; SOR/2000-182

<sup>5</sup> *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*

<sup>6</sup> *Communications Act* and the *Industry Canada Electromagnetic Spectrum Regulations*

commercialisation de technologies innovatrices qui ont recours à plus d'un moteur, même si la puissance totale nominale de sortie du système de propulsion est conforme aux exigences du Règlement. La modification proposée éliminerait cette restriction tout en maintenant le même niveau de sécurité.

#### Alinéas 6(1)(c) et 6(4)(c)

Le paragraphe 6(1) du RSVA établit des exigences en ce qui concerne l'identification des véhicules qui sont conformes aux règlements applicables en matière de sécurité. L'alinéa 6(1)(c) énonce que « L'entreprise qui fabrique un véhicule [...] doit veiller à ce que le véhicule [...] porte une étiquette de conformité sur laquelle figurent [...] un dessin<sup>3</sup> d'un diamètre d'au moins 20 mm reproduisant la marque nationale de sécurité [...] et ayant au centre [...] le numéro d'autorisation attribué [...] à l'entreprise [...] ». Dans le cas des véhicules importés, ce dessin ou une déclaration de conformité peuvent être utilisés. D'autres ministères fédéraux, notamment ceux de l'Environnement<sup>5</sup> et de l'Industrie<sup>6</sup>, demandent, ou se proposent de demander, que des marques distinctes soient apposées sur certaines catégories de véhicules. Dans le cas des voitures de tourisme, des camions, des véhicules de tourisme à usages multiples et des autobus, trois marques distinctes seraient requises sur la déclaration de conformité ou à proximité de celle-ci. Deux associations qui représentent des fabricants de véhicules à qui ces trois exigences s'appliquent ou s'appliqueraient ont indiqué que les différentes marques exigeraient que la déclaration de conformité soit trop grande pour être apposée sur le véhicule, et elles ont donc demandé que les ministères réduisent la dimension des différentes marques. La présente modification réduirait la dimension du dessin qui reproduit la marque nationale de sécurité (MNS) de 20 à 13 millimètres. La hauteur minimale du numéro d'autorisation au centre du dessin qui reproduit la MNS demeurerait la même, soit deux millimètres. Le même changement serait aussi apporté à l'alinéa 6(4)(c).

#### Article 115

L'article 115, intitulé « Numéro d'identification du véhicule », serait modifié en abrogeant le paragraphe (4), qui permet à une motocyclette à usage restreint de porter un numéro d'identification du véhicule (NIV) composé de moins de 17 caractères. Cette disposition n'est d'aucune utilité et cause des problèmes inutiles au Ministère et à l'industrie. Les motocyclettes à usage restreint représentent le seul type de véhicule auquel cette disposition s'applique. La normalisation du NIV pour ce type de véhicule aiderait le Ministère à identifier les motocyclettes à usage restreint et aiderait aussi les provinces et les territoires lors de l'immatriculation de ces véhicules.

La présente modification propose d'exiger que la plaque du NIV soit apposée sur un élément structural inamovible du véhicule. Présentement, l'alinéa (2)(b) de l'article 115 exige que le NIV soit apposé sur une plaque ou sur une étiquette distincte qui est fixée de façon permanente sur le véhicule ou soit apposé sur une partie du véhicule autre que les vitrages, qui n'est pas conçue pour être enlevée, sauf pour réparation. Certains fabricants apposent actuellement la plaque du NIV sur le revêtement de plastique de la planche de bord. Ces revêtements de la planche de bord sont facilement remplacés sans abîmer le véhicule, et donc il est impossible d'exercer un contrôle sur le NIV réel. En exigeant que les plaques du NIV soient apposées de manière permanente sur le véhicule, les changements proposés aideraient à éliminer l'utilisation frauduleuse des NIV.

<sup>3</sup> Annexe 1 du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*

<sup>4</sup> DORS/95-147; DORS/2000-182

<sup>5</sup> *Règlement sur les véhicules routiers et les émissions polluantes des moteurs*

<sup>6</sup> *Loi sur les communications* et *Règlement d'Industrie Canada sur le spectre électromagnétique*

Subsection (2.1) would be updated to remove a requirement that ceased to apply after December 31, 2000.

#### Subsection 205(5)

Section 205 “Glazing Materials” would be amended by altering subsection (5). Section 205 was amended on May 22, 2002 to update the version of the technical standard ANSI Z26. Thus, SOR/2002-187 indicated that, effective May 22, 2002, subsection (5) read: “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.” In addition, SOR/2002-55 required that the term “chassis cab.” be deleted as of February 13, 2003 so that subsection (5) would read: “Any glazing material for use in a multipurpose passenger vehicle shall meet the requirements specified in the ANSI Z26 Safety Code for glazing materials for use in trucks.” The two recent amendments to section 205 did not reflect the update of the ANSI standard and the deletion of “chassis cab.” Thus, subsection (5) should read: “Any glazing material for use in a multipurpose passenger vehicle shall meet the requirements specified in the ANSI Z26 Safety Standard-1996 for glazing materials for use in trucks.”

#### Subsection 305(1)

Section 305 “Electrolyte Spillage and Electrical Shock Protection (Standard 305)” incorporates, by reference in the Regulations, a Technical Standards Document harmonizing the provisions governing electric and hybrid-electric vehicles with the requirements of the United States. The scope of this section is to specify requirements for limitation of electrolyte spillage, retention of propulsion batteries during a crash, and electrical isolation of the chassis from the high-voltage system.

The proposed amendment would add the word “nominal” to subsection 305(1) in order to clarify that the requirements governing electric and hybrid-electric vehicles apply only to those vehicles that use more than 48 nominal volts of electricity as propulsion power. The addition of this word would ensure that electric and hybrid-electric vehicles whose peak operating voltages may slightly exceed 48 volts, but whose nominal rating is 42 volts or less, are not subject to the requirements of section 305.

This change is proposed in order to harmonize Canadian requirements governing electric and hybrid-electric vehicles with those of the United States, which published a Final Rule in the *Federal Register*<sup>7</sup> on December 3, 2001, in which the word “nominal” was added to the application provision of *Federal Motor Vehicle Safety Standard 305*.

### **Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Cushions Safety Regulations**

#### Schedule 10

The reference following Schedule 10 of the *Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Cushions Safety Regulations*<sup>8</sup> would be updated from “(Subsection 1(1) and Schedules 3 to 6)” to “(Subsections 1(1) and 7(2) and section 13 of Schedule 3, subsection 7(2) and section 10 of Schedule 4, subsection 2.1(1) of Schedule 5, paragraph 6(3)(a) and section 12 of Schedule 6 and section 9 of Schedule 7).”

Le paragraphe (2.1) serait mis à jour pour enlever une exigence qui a cessé de s’appliquer après le 31 décembre 2000.

#### Paragraphe 205(5)

L’article 205, intitulé « Vitrages », serait modifié en remaniant le paragraphe (5). L’article 205 a été modifié le 22 mai 2002 pour mettre à jour la version de la norme technique ANSI Z26. Ainsi, le décret DORS/2002-187 indiquait qu’à partir du 22 mai 2002 le paragraphe (5) se lirait ainsi : « 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 ANSI Z26—1996 ». De plus, le décret DORS/2002-55 exigeait l’élimination du terme « châssis-cabine » à partir du 13 février 2003, afin que le paragraphe (5) se lise ainsi : « Tout vitrage destiné à être utilisé dans un véhicule de tourisme à usages multiples doit être conforme aux exigences relatives aux vitrages de camion du code de sécurité ANSI Z26 ». Les deux modifications récemment apportées à l’article 205 ne tenaient pas compte de la mise à jour de la norme ANSI et de l’élimination du terme « châssis-cabine ». Donc, à partir du 13 février 2003, le paragraphe (5) devrait se lire comme suit : « Tout vitrage destiné à être utilisé dans un véhicule de tourisme à usages multiples doit être conforme aux exigences relatives aux vitrages de camion de la norme de sécurité ANSI Z26—1996 ».

#### Paragraphe 305(1)

L’article 305, intitulé « Déversement d’électrolyte et protection contre les chocs électriques (Norme 305) », incorpore, par renvoi dans le Règlement, un document de normes techniques qui harmonise les exigences régissant les véhicules électriques et hybrides-électriques avec celles des États-Unis. La portée de cet article est de prescrire les exigences quant aux limites de déversement d’électrolyte, à la rétention des batteries de propulsion lors d’une collision et à l’isolation électrique du châssis par rapport au circuit à haute tension.

La modification proposée ajouterait le mot « nominal » au paragraphe 305(1) afin de préciser que les exigences qui régissent les véhicules électriques et hybrides-électriques ne s’appliquent qu’aux véhicules dont la propulsion exige une tension nominale de plus de 48 volts. L’ajout de ce mot permettrait de s’assurer que les véhicules électriques et hybrides-électriques dont la tension de fonctionnement de pointe peut dépasser légèrement 48 volts, mais dont la valeur nominale de tension est de 42 volts ou moins, ne sont pas assujettis aux exigences de l’article 305.

Ce changement est proposé afin d’harmoniser les exigences canadiennes régissant les véhicules électriques et hybrides-électriques avec celles des États-Unis, qui ont publié une règle finale dans le *Federal Register*<sup>7</sup> du 3 décembre 2001, dans laquelle le mot « nominal » avait été ajouté à la disposition d’application de la *Federal Motor Vehicle Safety Standard 305*.

### **Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des coussins d’appoint (véhicules automobiles)**

#### Annexe 10

Le renvoi qui suit l’annexe 10 du *Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des coussins d’appoint (véhicules automobiles)*<sup>8</sup> serait mis à jour en remplaçant « (paragraphe 1(1) et annexes 3 à 6) » par « (paragraphe 1(1) et 7(2) et article 13 de l’annexe 3, paragraphe 7(2) et article 10 de l’annexe 4, paragraphe 2.1(1) de l’annexe 5, alinéa 6(3)(a) et article 12 de l’annexe 6 et article 9 de l’annexe 7) ».

<sup>7</sup> *Federal Register*, Vol. 66, No. 232, Monday, December 3, 2001, p. 60157-60161  
<sup>8</sup> SOR/98-159

<sup>7</sup> *Federal Register*, vol. 66, n° 232, lundi 3 décembre 2001, p. 60157-60161  
<sup>8</sup> DORS/98-159



**Effective Date**

These amendments, except those to paragraph 115(2)(b), become effective on the day of their registration by the Clerk of the Privy Council.

As manufacturers may require time to redesign vehicles to include permanent VIN plates, it is proposed that the amendment to paragraph 115(2)(b) would become effective on September 1, 2006.

**Alternatives**

The Department determined that there were no reasonable alternatives to making these amendments. The proposed changes serve to clarify and update the intent of current requirements. The majority of the proposed amendments, including amendments to sections 2, 6 and 305 of the MVSR would provide greater flexibility to the industry by removing a number of regulatory restrictions.

**Benefits and Costs**

These amendments are not expected to have any significant negative cost impact to vehicle manufacturers. With the exception of the proposed requirement for a permanent VIN plate, the proposals are administrative in nature. The costs related to the permanent VIN plate (section 115) should be minimal, as the vehicle platforms are usually redesigned within the lead-time provided.

These proposed amendments are not expected to have any significant impact on the environment.

**Consultation****Road Safety Consultation Mechanisms**

The Department has instituted a systematic and extensive consultation process that is intended to keep the automotive industry, public safety organizations, and the general public informed of planned and recently made changes to the regulatory requirements governing motor vehicle safety in Canada, and that provides a mechanism to comment on these initiatives. Three times a year, Departmental representatives meet with the Canadian Vehicle Manufacturers' Association, whose members include DaimlerChrysler Canada Inc.; Ford Motor Company of Canada, Limited; and General Motors of Canada Limited. The Department also meets three times a year with the Association of International Automobile Manufacturers of Canada (AIAMC), which represents international manufacturers and importers of motor vehicles.<sup>9</sup> In addition, once a year, the members of the Alliance of Automobile Manufacturers (AAM) join the AIAMC meeting. The AAM is a trade association of 13 car and light-truck manufacturers whose members account for more than 90 percent of U.S. vehicle sales.<sup>10</sup> Semi-annual meetings are also held with the Motorcycle and Moped Industry Council, the Rubber Association of Canada, and the Juvenile Product Manufacturers Association.<sup>11</sup>

<sup>9</sup> The AIAMC represents the following automotive manufacturers and importers: BMW Canada Inc., Daewoo Auto Canada Inc., Honda Canada Inc., Hyundai Auto Canada, KIA Canada Inc., Mazda Canada Inc., Mercedes-Benz Canada Inc., Mitsubishi Motor Sales of Canada, Inc., Nissan Canada Inc., Porsche Cars Canada Ltd., Subaru Canada Inc., Suzuki Canada Inc., Toyota Canada Inc., and Volkswagen Canada Inc.

<sup>10</sup> The Alliance of Automobile Manufacturers represents BMW Group, DaimlerChrysler, Fiat Auto R&D USA, Ford Motor Company, General Motors, Isuzu Motors America, Inc., Mazda North American Operations, Mitsubishi Motor Sales of America, Inc., Nissan, Porsche Cars North America, Inc., Toyota, Volkswagen of America, Inc., and Volvo Car Corporation.

<sup>11</sup> The Juvenile Product Manufacturers Association represents the manufacturers and importers of infant and child restraint systems.

**Date d'entrée en vigueur**

Les présents changements, sauf celui proposé à l'alinéa 115 (2)(b), entreraient en vigueur à la date de leur enregistrement par le greffier du Conseil privé.

Comme les fabricants pourraient avoir besoin de temps pour revoir la conception des véhicules pour y apposer des plaques du NIV permanentes, il est proposé que la modification à l'alinéa 115(2)(b) entre en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2006.

**Solutions envisagées**

Le Ministère a jugé qu'il n'y avait pas d'autre solution raisonnable que d'aller de l'avant avec ces modifications. Les changements proposés servent à clarifier et à actualiser l'objet des présentes exigences. La majorité des changements proposés, y compris ceux aux articles 2, 6, et 305 du RSVA, donneraient à l'industrie une plus grande flexibilité en éliminant un certain nombre de restrictions réglementaires.

**Avantages et coûts**

Les changements ne devraient pas avoir de répercussions négatives sur les coûts pour les fabricants de véhicules. À l'exception de la modification proposée pour une plaque du NIV permanente, les propositions sont de nature administrative. Les coûts liés à la plaque du NIV permanente (article 115) devraient être minimes, puisque les plates-formes des véhicules sont généralement repensées dans le délai imparti.

Les modifications proposées ne devraient pas avoir de répercussions importantes sur l'environnement.

**Consultations****Mécanismes de consultation en matière de sécurité routière**

Le Ministère a institué un processus de consultations systématiques et intensives qui vise à tenir l'industrie automobile, les organismes de sécurité publique et le grand public informés des changements prévus et récemment apportés aux exigences réglementaires concernant la sécurité des véhicules automobiles au Canada, et qui fournit un mécanisme permettant de faire des observations au sujet de ces initiatives. Trois fois par année, des représentants du Ministère rencontrent l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, dont les membres se composent de DaimlerChrysler Canada Inc., de Ford du Canada Limitée, et de General Motors du Canada Limitée. Le Ministère rencontre également trois fois par année l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada (AIAMC), qui représente des fabricants et des importateurs internationaux de véhicules automobiles.<sup>9</sup> De plus, une fois par année, des membres de l'Alliance of Automobile Manufacturers (AAM) assistent à la réunion de l'AIAMC. L'AAM est une association corporative de 13 fabricants de voitures et de camionnettes dont les membres se partagent plus de 90 p. 100 des ventes de véhicules aux États-Unis<sup>10</sup>. Des réunions semestrielles sont aussi tenues avec le Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur, l'Association canadienne de l'industrie du caoutchouc et la Juvenile Product Manufacturers Association<sup>11</sup>.

<sup>9</sup> L'AIAMC représente les fabricants et importateurs d'automobiles suivants : BMW Canada Inc., Daewoo Auto Canada Inc., Honda Canada Inc., Hyundai Auto Canada, KIA Canada Inc., Mazda Canada Inc., Mercedes-Benz Canada Inc., Mitsubishi Motor Sales of Canada, Inc., Nissan Canada Inc., Porsche Cars Canada Ltd., Subaru Canada Inc., Suzuki Canada Inc., Toyota Canada Inc. et Volkswagen Canada Inc.

<sup>10</sup> L'Alliance of Automobile Manufacturers représente BMW Group, DaimlerChrysler, Fiat Auto R&D USA, Ford Motor Company, General Motors, Isuzu Motors America, Inc., Mazda North American Operations, Mitsubishi Motor Sales of America, Inc., Nissan, Porsche Cars North America, Inc., Toyota, Volkswagen of America, Inc., Volvo Car Corporation.

<sup>11</sup> La Juvenile Product Manufacturers Association représente les fabricants et les importateurs de systèmes de retenue pour bébés et pour enfants.

These automotive industry meetings allow manufacturers and importers to respond to proposed changes to the regulations for which the Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate is responsible, to raise problems with the existing requirements, and to discuss any matters of concern to the member companies. On a quarterly basis, these associations receive a copy of the Directorate's Regulatory Plan, which outlines all contemplated changes to the governing safety requirements and tracks initiatives as they are developed, published in the *Canada Gazette*, and as the new regulations come into force.

The Department also consults with the federal authorities of other countries and with Canada's provinces and territories. Since the harmonization of regulatory requirements between Canada and the United States is pivotal to trade between the two countries and to the competitiveness of Canada's automotive industry, semi-annual meetings are held with the U.S. National Highway Traffic Safety Administration. These meetings provide a valuable opportunity to discuss future regulatory initiatives and problems of mutual interest.

The Department is also committed to the development of global regulations, which is being carried out under the auspices of the United Nations World Forum for the Harmonization of Vehicle Regulations. Along with members of other world regulatory bodies and public interest groups, Departmental representatives participate in 11 or more meetings a year as part of the initiative to develop Global Technical Regulations in order to simplify the regulatory process for automotive manufacturers who market their products internationally.

Consultation with the provinces and territories takes place mainly through the Department's membership in the Canadian Council of Motor Transport Administrators (CCMTA). Its Board of Directors meets a minimum of twice a year, as do the three standing committees of the CCMTA, which are comprised of officials from each member jurisdiction who deal with a broad range of short- and long-term issues.

In addition to the foregoing consultation mechanisms, which involve the automotive industry and other government agencies, the Department also holds meetings twice a year with national public safety organizations to consult with them on future regulatory changes and to discuss emerging safety problems. Thirty or more such organizations are invited to each of these meetings, organizations that include drivers' and automobile associations, bus operators, the insurance industry, consumer associations, health and police organizations, the Canada Safety Council, the Traffic Injury Research Foundation, the Canadian Automobile Association, MADD Canada, and the Federation of Canadian Municipalities. These organizations also receive copies of the Directorate's Regulatory Plan on a quarterly basis.

In order to monitor public opinion and concerns, as well as to keep the public informed on road safety-related issues, the Department offers a free telephone information service that Canadians may call from across the country, and it publishes specific safety-related information on its Web site. The public may also make inquiries using the Department's Web site and by regular mail. In addition, a dedicated toll-free telephone line allows the public to notify the Department of safety-related defects, which are subsequently investigated by the Public Complaints, Recalls and Investigations Division. As part of its research program, the

Ces réunions de l'industrie automobile fournissent aux fabricants et aux importateurs l'occasion de répondre aux changements proposés à la réglementation dont la Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile est responsable, de soulever des problèmes à propos des exigences existantes et de discuter des préoccupations que les compagnies membres pourraient avoir. Quatre fois par année, ces associations reçoivent un exemplaire du Plan de réglementation de la Direction générale, qui présente les grandes lignes de tous les changements envisagés à la réglementation et qui suit de près les initiatives à mesure qu'elles sont élaborées, publiées dans la *Gazette du Canada* et que les nouvelles exigences entrent en vigueur.

Le Ministère consulte également les autorités fédérales des autres pays et les provinces et territoires du Canada. Puisque l'harmonisation des exigences réglementaires entre le Canada et les États-Unis est critique pour les échanges commerciaux entre les deux pays et pour la compétitivité de l'industrie automobile canadienne, des réunions semestrielles se tiennent avec la National Highway Traffic Safety Administration des États-Unis. Ces réunions fournissent une occasion précieuse de discuter des initiatives éventuelles de réglementation et des problèmes d'intérêt commun.

Le Ministère est aussi engagé dans l'élaboration de règlements mondiaux, ce qui se fait sous les auspices du Forum mondial des Nations Unies sur l'harmonisation des règlements sur les véhicules. De concert avec des membres d'autres organismes de réglementation mondiaux et de groupes d'intérêts publics, des représentants du Ministère participent à 11 réunions ou plus par année dans le cadre de l'élaboration des règlements techniques mondiaux afin de simplifier le processus de réglementation pour les fabricants automobiles qui commercialisent leurs produits à l'échelle internationale.

Les consultations avec les provinces et les territoires ont lieu surtout grâce à la participation du Ministère au Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM). Son conseil d'administration se réunit au moins deux fois par année, de même que les trois comités permanents du CCATM, qui sont formés de représentants de chaque administration membre et qui traitent d'un vaste éventail de questions à court et à long terme.

Outre les mécanismes de consultation mentionnés, auxquels participent l'industrie automobile et d'autres organismes gouvernementaux, le Ministère tient aussi des réunions deux fois par année avec les organismes de sécurité publique pour les consulter sur les changements éventuels à la réglementation et discuter des problèmes de sécurité qui surgissent. Trente ou plus de ces organismes sont invités à chacune de ces réunions, des organismes qui incluent les associations automobiles et de conducteurs, les exploitants d'autobus, l'industrie des assurances, des associations de consommateurs, des organismes de santé et de forces policières, le Conseil canadien de la sécurité, la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada, l'Association canadienne des automobilistes, MADD Canada et la Fédération canadienne des municipalités. Ces organismes reçoivent également un exemplaire du Plan de réglementation de la Direction générale tous les quatre mois.

Afin de surveiller l'opinion et les préoccupations du public, ainsi que de le tenir informé des questions liées à la sécurité routière, le Ministère offre un service téléphonique d'information gratuit dont les Canadiens peuvent se servir à la grandeur du pays et il publie des renseignements précis liés à la sécurité sur son site Web. Le public peut aussi présenter des demandes de renseignements sur le site Web du Ministère ou par courrier. De plus, une ligne téléphonique sans frais permet au public d'avertir le Ministère des défauts liés à la sécurité, qui font par la suite l'objet d'enquêtes de la part de la Division des plaintes du public, des

Department has established several teams of collision investigators that are affiliated with major universities, part of whose work is to monitor road safety issues. A system for training instructors on the proper installation of infant and child restraint systems has also been implemented, and the instructors advise the Department of the safety issues that arise.

This consultation process enables the Department to identify and respond to safety-related problems in a timely fashion. More important, it keeps the public, the automotive industry, and public safety organizations abreast of the Department's many regulatory initiatives and provides opportunities for all concerned to participate in the development of new motor vehicle safety measures.

#### Consultation Specific to These Amendments

The Department completed specific consultations to the proposed amendment to section 6 of the MVSR and those proposed for section 115.

In early 2002, the Canadian Vehicle Manufacturers' Association (CVMA) and the Association of International Automobile Manufacturers of Canada (AIAMC) requested that Transport Canada, Environment Canada and Industry Canada develop a unique mark indicating compliance to the respective federal regulations governing vehicles. Following this request, the various departments worked together with the industry to develop a list of alternatives and a final solution to simplify the marking requirements for vehicles.

While legislative requirements limited the potential alternatives, agreement was reached on a combined mark that would include the legislative markings as required by each department. It was agreed that the new combined mark would be no larger than the current Transport Canada NSM, thus, the department agreed to reduce its current overall size requirements for the NSM from 20 mm to 13 mm. The industry has requested that these changes be effective before September 1, 2003, to allow new labels to be used on 2004 model-year vehicles.

The Insurance Corporation of British Columbia (ICBC) requested that the department review the requirements of MVSR section 115, as it currently allows the vehicle identification number (VIN) to be either permanently affixed to the vehicle or be affixed to any part of the vehicle that is not designed to be removed except for repair, other than glazing. The ICBC noted concern that some vehicles have their VIN plate attached to the removable dash cover and, with the installation of air bags, these covers are easily removed and replaced with one from a different vehicle. They noted concern with being able to properly identify vehicles and with the increase in theft resulting from the ease in changing VINs. The ICBC requested that the Department require that VIN plates be permanently affixed to the vehicle. The Department agrees with the suggestions of the ICBC and further notes that it was always the Department's intent that VIN plates be permanently affixed to the vehicle. This amendment will further reinforce the Department's original intent. The Department is suggesting that the introduction of this requirement be delayed, until September 1, 2006, to provide the industry with sufficient time to introduce any required changes.

A consultation period of 75 days will follow the publication of this proposal in the *Canada Gazette*, Part I. Comments may be

rappels et des enquêtes. Dans le cadre de son programme de recherche, le Ministère a mis sur pied plusieurs équipes d'enquêtes sur les collisions qui sont associées aux principales universités; une partie de leur travail est de surveiller les problèmes de sécurité routière. Un système d'agents de formation sur l'installation appropriée d'ensembles de retenue pour bébé et pour enfant a aussi été mis en place, et les agents avertissent le Ministère des problèmes de sécurité qui surgissent.

Ce processus de consultation permet au Ministère d'identifier les problèmes liés à la sécurité et d'y répondre en temps opportun. Ce qui est plus important, il garde le public, l'industrie automobile et les organismes de sécurité publique au courant des nombreuses initiatives réglementaires du Ministère et leur fournit l'occasion de participer à l'élaboration de nouvelles mesures de sécurité pour les véhicules automobiles.

#### Consultations relatives aux présentes modifications

Le Ministère a procédé à des consultations spécifiques au sujet de la modification proposée à l'article 6 du RSVA et de celles proposées à l'article 115.

Au début de l'année 2002, l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV) et l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada (AIAMC) ont demandé à Transports Canada, Environnement Canada et Industrie Canada de mettre au point une marque unique indiquant la conformité aux normes fédérales respectives régissant les véhicules. À la suite de cette demande, les divers ministères ont travaillé de concert avec l'industrie à l'élaboration d'une liste de solutions de rechange et d'une solution définitive visant à simplifier les exigences en matière de marques pour les véhicules.

Bien que les exigences législatives limitaient les solutions de rechange possibles, un accord a été réalisé au sujet d'une marque combinée qui inclurait les marques statutaires requises par chaque ministère. On a convenu que la nouvelle marque combinée ne serait pas plus large que la présente MNS de Transports Canada. En conséquence, le Ministère a accepté de réduire ses exigences actuelles concernant la dimension globale de la MNS de 20 à 13 millimètres. L'industrie a demandé que ces changements entrent en vigueur avant le 1<sup>er</sup> septembre 2003 pour permettre d'apposer les nouvelles étiquettes sur les véhicules de l'année de modèle 2004.

L'Insurance Corporation of British Columbia (ICBC) a demandé au Ministère de revoir les exigences de l'article 115 du RSVA, qui permet actuellement que le numéro d'identification du véhicule (NIV) soit apposé de manière permanente sur le véhicule ou sur une partie du véhicule autre que les vitrages, qui n'est pas conçue pour être enlevée, sauf pour réparation. L'ICBC s'est dite préoccupée du fait que, sur certains véhicules, la plaque du NIV est apposée sur le couvercle amovible de la planche de bord et, avec l'installation des sacs gonflables, ces couvercles sont facilement enlevés et remplacés par un autre d'un véhicule différent. Elle a indiqué avoir des problèmes quant à l'identification adéquate des véhicules et quant à l'augmentation des vols en raison de la facilité de changer les NIV. L'ICBC a demandé que le Ministère exige que les plaques du NIV soit apposée de manière permanente sur le véhicule. Le Ministère est d'accord avec les suggestions de l'ICBC et indique, de plus, que le Ministère a toujours eu l'intention que les plaques soient apposées de manière permanente sur le véhicule. La présente modification renforcera davantage l'intention originelle du Ministère. Le Ministère suggère que l'instauration de la présente exigence soit retardée jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 2006, pour fournir à l'industrie assez de temps pour mettre en place les changements nécessaires.

Une période de consultation de 75 jours suivra la publication de la présente proposition dans la Partie I de la *Gazette du*

made by writing to the address given below or at any government-industry meeting. All responses will be taken into consideration in the development of the final amendment.

#### *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 monitors the self-certification programs of manufacturers and importers by reviewing their test documentation, inspecting vehicles, and testing vehicles obtained on the open market. When a defect is found, the manufacturer or importer must issue a notice of defect to owners and to the Minister of Transport. If a vehicle does not comply with a safety standard, the manufacturer or importer is subject to prosecution and, if found guilty, may be fined as prescribed in the *Motor Vehicle Safety Act*.

#### *Contact*

For further information, please contact Marc-André Bergevin, Regulatory Development Engineer, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5, (613) 998-2670 (Telephone), (613) 990-2913 (Facsimile), bergema@tc.gc.ca (Electronic mail).

*Canada*. On peut faire des commentaires écrits à l'adresse ci-dessous ou à toute réunion entre le Gouvernement et l'industrie. Toutes les observations seront prises en considération lors de l'élaboration de la modification finale.

#### *Respect et exécution*

Les fabricants et les importateurs de véhicules automobiles ont la responsabilité de s'assurer que leurs produits sont conformes aux exigences du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Le ministère des Transports surveille leurs programmes d'autocertification en examinant leurs documents d'essai, en inspectant des véhicules et en mettant à l'essai des véhicules obtenus sur le marché commercial. Lorsqu'un défaut est décelé, le fabricant ou l'importateur visé doit publier un avis de défaut à l'intention des propriétaires et du ministre des Transports. Si un véhicule s'avère non conforme à une norme de sécurité, le fabricant ou l'importateur est passible de poursuites, et s'il est reconnu coupable, il peut être condamné à une amende prévue par la *Loi sur la sécurité automobile*.

#### *Personne-ressource*

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec Marc-André Bergevin, Ingénieur d'élaboration des règlements, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, (613) 998-2670 (téléphone), (613) 990-2913 (télécopieur), bergema@tc.gc.ca (courriel).

---

### PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*<sup>a</sup>, that the Governor in Council, pursuant to section 5<sup>b</sup> and subsection 11(1) of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending Certain Regulations Made under the Motor Vehicle Safety Act*.

Interested persons may make representations, in writing, with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport within 75 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Marc-André Bergevin, Regulatory Development Engineer, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5. (Tel: (613) 998-2670; fax: (613) 990-2913; e-mail: bergema@tc.gc.ca)

Persons making representations should identify any of those representations the disclosure of which should be refused under the *Access to Information Act*, in particular under sections 19 and 20 of that Act, and should indicate the reasons why and the period during which the representations should not be disclosed. They should also identify any representations for which there is consent to disclosure for the purposes of that Act.

Ottawa, January 30, 2003

EILEEN BOYD  
*Assistant Clerk of the Privy Council*

---

### PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*<sup>a</sup>, que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 5<sup>b</sup> et du paragraphe 11(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la sécurité automobile*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter par écrit au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Marc-André Bergevin, ingénieur d'élaboration des règlements, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : (613) 998-2670; téléc. : (613) 990-2913; courriel : bergema@tc.gc.ca).

Ils sont également priés d'indiquer, d'une part, celles de ces observations dont la communication devrait être refusée aux termes de la *Loi sur l'accès à l'information*, notamment des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-communication et, d'autre part, celles dont la communication fait l'objet d'un consentement pour l'application de cette loi.

Ottawa, le 30 janvier 2003

*La greffière adjointe du Conseil privé,*  
EILEEN BOYD

<sup>a</sup> S.C. 1993, c.16

<sup>b</sup> S.C. 1999, c. 33, s. 351

<sup>a</sup> L.C. 1993, ch. 16

<sup>b</sup> L.C. 1999, ch. 33, art. 351

**REGULATIONS AMENDING CERTAIN REGULATIONS  
MADE UNDER THE MOTOR VEHICLE SAFETY ACT**

**MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS**

**1. (1) The definitions “on-highway vehicle” and “on-off-highway vehicle” in subsection 2(1) of the *Motor Vehicle Safety Regulations*<sup>1</sup> are repealed.**

**(2) The portion of paragraph (d) of the definition “power-assisted bicycle” in subsection 2(1) of the Regulations before subparagraph (ii) is replaced by the following:**

(d) has one or more electric motors which have, singly or in combination, the following characteristics:

(i) it has a total continuous power output rating, measured at the shaft of the motor or the respective motors, of 500 W or less,

**2. (1) Paragraph 6(1)(c) of the Regulations is replaced by the following:**

(c) a drawing at least 13 mm in diameter depicting the national safety mark, as set out in Schedule I, and showing in its centre, in figures at least 2 mm in height, the authorization number assigned by the Minister to the company pursuant to section 3;

**(2) Paragraph 6(4)(c) of the Regulations is replaced by the following:**

(c) a drawing at least 13 mm in diameter depicting the national safety mark, as set out in Schedule I, and showing in its centre, in figures at least 2 mm in height, the authorization number assigned by the Minister to the company pursuant to section 3;

**3. (1) Paragraph 115(2)(b) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:**

(b) be sunk into, embossed on or imprinted, clearly and indelibly, on a non-removable structural portion of the vehicle or on another portion of the vehicle where it cannot be removed without defacing the vehicle; and

**(2) Subsection 115(2.1) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:**

- (2.1) The vehicle identification number of a snowmobile shall
- (a) be composed of capital, sans serif characters;
  - (b) be sunk into, embossed on, imprinted on or permanently affixed on the right exterior vertical surface of the track tunnel;
  - (c) be difficult to remove, replace or alter without detection;
  - (d) be composed of characters having a minimum height of 4 mm;
  - (e) be legible and indelible;
  - (f) be legible without any part of the vehicle having to be removed; and
  - (g) be protected from corrosion.

**(3) The portion of subsection 115(3) of Schedule IV to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

(3) The vehicle identification number of any vehicle shall be alphanumeric and shall contain seventeen characters as follows:

**RÈGLEMENT MODIFIANT CERTAINS RÈGLEMENTS  
PRIS EN VERTU DE LA LOI SUR LA SÉCURITÉ  
AUTOMOBILE**

**RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES  
AUTOMOBILES**

**1. (1) Les définitions de « véhicule routier » et « véhicule route-chantier », au paragraphe 2(1) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*<sup>1</sup>, sont abrogées.**

**(2) Le passage de l’alinéa d) de la définition de « bicyclette assistée » précédant le sous-alinéa (ii), au paragraphe 2(1) du même règlement, est remplacé par ce qui suit :**

d) il est muni d’un ou de plusieurs moteurs électriques ayant, seul ou en groupe, les caractéristiques suivantes :

(i) la puissance totale nominale de sortie continue, mesurée à l’arbre de chaque moteur, ne dépasse pas 500 W,

**2. (1) L’alinéa 6(1)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

c) un dessin d’un diamètre d’au moins 13 mm reproduisant la marque nationale de sécurité qui figure à l’annexe I et ayant au centre, en chiffres d’au moins 2 mm de hauteur, le numéro d’autorisation attribué par le ministre à l’entreprise conformément à l’article 3;

**(2) L’alinéa 6(4)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

c) un dessin d’un diamètre d’au moins 13 mm reproduisant la marque nationale de sécurité qui figure à l’annexe I et ayant au centre, en chiffres d’au moins 2 mm de hauteur, le numéro d’autorisation attribué par le ministre à l’entreprise conformément à l’article 3;

**3. (1) L’alinéa 115(2)b) de l’annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) figurer clairement et de manière indélébile, en creux, en relief ou par impression sur un élément structural inamovible du véhicule ou une autre partie qui ne peut être enlevée sans abîmer le véhicule;

**(2) Le paragraphe 115(2.1) de l’annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- (2.1) Le numéro d’identification d’une motoneige doit :
- a) être composé de majuscules antiques;
  - b) figurer en creux, en relief, par impression ou être fixé de manière permanente sur la surface verticale extérieure droite du tunnel des chenilles;
  - c) être difficile à enlever, à remplacer ou à modifier sans que cela soit visible;
  - d) être composé de caractères d’une hauteur minimale de 4 mm;
  - e) être lisible et indélébile;
  - f) être lisible sans qu’il soit nécessaire d’enlever une partie du véhicule;
  - g) être protégé contre la corrosion.

**(3) Le passage du paragraphe 115(3) de l’annexe IV du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

(3) Le numéro d’identification du véhicule doit être alphanumérique et être composé de 17 caractères dont :

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1038

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1038

**(4) Subsection 115(4) of Schedule IV to the Regulations is repealed.**

**4. Subsection 205(5) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:**

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

**5. Subsection 305(1) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:**

**305.** (1) Every passenger car, and every multipurpose passenger vehicle, truck and bus with a GVWR of 4 536 kg or less, that uses more than 48 nominal volts of electricity as propulsion power and that has an attainable speed in 1.6 km of more than 40 km/h on a paved level surface shall conform to *Technical Standards Document No. 305, Electrolyte Spillage and Electrical Shock Protection*, as amended from time to time.

#### MOTOR VEHICLE RESTRAINT SYSTEMS AND BOOSTER CUSHIONS SAFETY REGULATIONS

**6. Schedule 10 to the *Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Cushions Safety Regulations*<sup>2</sup> is amended by replacing the reference “(Subsection 1(1) and Schedules 3 to 6)” with the following:**

*(Subsections 1(1) and 7(2) and section 13 of Schedule 3, subsection 7(2) and section 10 of Schedule 4, subsection 2.1(1) of Schedule 5, paragraph 6(3)(a) and section 12 of Schedule 6 and section 9 of Schedule 7)*

#### COMING INTO FORCE

**7. (1) These Regulations, except subsection 3(1), come into force on the day on which they are registered.**

**(2) Subsection 3(1) comes into force on September 1, 2006.**

[5-1-o]

**(4) Le paragraphe 115(4) de l'annexe IV du même règlement est abrogé.**

**4. Le paragraphe 205(5) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

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

**5. Le paragraphe 305(1) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**305.** (1) Les voitures de tourisme, ainsi que les véhicules de tourisme à usages multiples, camions et autobus ayant un PNBV d'au plus 4 536 kg, qui utilisent pour leur propulsion plus de 48 volts nominal d'électricité et peuvent atteindre une vitesse supérieure à 40 km/h sur une distance de 1,6 km sur une surface plane asphaltée doivent être conformes aux exigences du *Document de normes techniques n° 305 — Déversement d'électrolyte et protection contre les chocs électriques*, avec ses modifications successives.

#### RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES ENSEMBLES DE RETENUE ET DES COUSSINS D'APPOINT (VÉHICULES AUTOMOBILES)

**6. La mention « (paragraphe 1(1) et annexe 3 à 6) » qui suit le titre « ANNEXE 10 » du *Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des coussins d'appoint (véhicules automobiles)*<sup>2</sup> est remplacée par ce qui suit :**

*(paragraphe 1(1) et 7(2) et article 13 de l'annexe 3, paragraphe 7(2) et article 10 de l'annexe 4, paragraphe 2.1(1) de l'annexe 5, alinéa 6(3)a) et article 12 de l'annexe 6 et article 9 de l'annexe 7)*

#### ENTRÉE EN VIGUEUR

**7. (1) Le présent règlement, sauf le paragraphe 3(1), entre en vigueur à la date de son enregistrement.**

**(2) Le paragraphe 3(1) entre en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2006.**

[5-1-o]

<sup>2</sup> SOR/98-159

<sup>2</sup> DORS/98-159

## Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, II and VI)

Statutory Authority

*Aeronautics Act*

Sponsoring Department

Department of Transport

## Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, II et VI)

Fondement législatif

*Loi sur l'aéronautique*

Ministère responsable

Ministère des Transports

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

General

These proposed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, II and VI)* are intended to:

- introduce new terminology to replace the term “non-piloted aircraft”;
- introduce a new definition for “powered parachute aircraft”;
- ease the restrictions on the location at which aircraft identification plates may be placed and on the information which must be included on those plates;
- clarify the circumstances under which the marks identifying the nationality and registration of an aircraft may be changed by the aircraft owner;
- allow foreign-registered ultra-light aeroplanes to be operated in Canada under the same restrictions as are other foreign-registered aircraft; and
- allow foreign-registered corporate owned aircraft which would not be required to be operated under a private operator certificate if they were Canadian registered to be present in Canada for longer than an aggregate of 90 days in the immediately preceding 12-month period.

Specific

#### Parts I (General Provisions) and VI (General Operating and Flight Rules)

Part I contains definitions affecting more than one part of the *Canadian Aviation Regulations* (CAR) and administrative provisions applicable to all parts of the CARs. Part VI deals with the general operating and flight rules which apply to all aircraft operations, both commercial and private.

#### New Terminology for “Non-piloted Aircraft”

At present, the term “non-piloted aircraft” is defined in section 101.01 (*Interpretation*) of the *Canadian Aviation Regulations* as “a power driven aircraft, other than a model aircraft, that is operated without a flight crew member on board”. This term inaccurately gives the impression that such aircraft are not under the control of a pilot-in-command. In Part I, section 101.01 (*Interpretation*) a proposed amendment will replace “non-piloted aircraft” with “UAV” or “unmanned air vehicle” which will be

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

Description

Généralités

Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, II et VI)* qui est proposé vise les objectifs suivants :

- présenter une nouvelle terminologie destinée à remplacer l'expression « aéronef sans pilote »;
- présenter une nouvelle définition portant sur l'expression « aéronef pour parachute entraîné par moteur »;
- alléger les restrictions quant à l'emplacement où peuvent être apposées les plaques d'identification d'aéronef ainsi qu'aux renseignements qui doivent figurer sur lesdites plaques;
- clarifier les circonstances dans lesquelles le propriétaire d'un aéronef peut modifier les marques identifiant la nationalité et l'immatriculation de cet aéronef;
- permettre aux avions ultra-légers immatriculés à l'étranger d'être utilisés au Canada en vertu des mêmes restrictions qui s'appliquent aux autres aéronefs immatriculés à l'étranger;
- enfin, permettre aux aéronefs appartenant à des organismes constitués sous le régime des lois d'un État étranger qui ne seraient pas tenus d'être exploités en vertu d'un certificat d'exploitation privée s'ils étaient sous immatriculation canadienne, d'être présents au Canada pendant un total de plus de 90 jours au cours de la période de 12 mois immédiatement précédente.

Détails

#### Parties I (Dispositions générales) et VI (Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs)

La partie I contient des définitions qui visent plus d'une partie du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) ainsi que des dispositions administratives qui s'appliquent à toutes les parties du RAC. Quant à la partie VI, elle traite des règles générales d'utilisation et de vol qui s'appliquent à l'exploitation des aéronefs dans son ensemble, qu'elle soit commerciale ou privée.

#### Nouvelle terminologie visant l'expression « aéronef sans pilote »

À l'heure actuelle, l'expression « aéronef sans pilote » est définie comme suit à l'article 101.01 (*Définitions*) du *Règlement de l'aviation canadien* : « Aéronef entraîné par moteur, autre qu'un modèle réduit d'aéronef, et utilisé sans membre d'équipage de conduite à bord ». Cette expression donne à tort l'impression que de tels aéronefs ne sont pas sous la gouverne d'un commandant de bord. Grâce à une modification proposée à l'article 101.01 (*Définitions*) de la partie I, l'expression « aéronef sans

defined as “a power-driven aircraft, other than a model aircraft, that is designed to fly without a human operator on board”.

The global community involved with non-piloted aircraft are accustomed to use one of many terms all of which can be represented by the acronym “UAV”. This proposed new definition will harmonize Canadian terminology with that used internationally and will more accurately describe these aircraft.

For consistency in referencing these air vehicles throughout the CARs, where the term “non-piloted aircraft” appears in Part VI, section 602.41 (*Non-piloted Aircraft*) and section 603.65 (*Application*) it will be replaced by “UAV”.

#### New Definition for “Powered Parachute Aircraft”

There is currently no definition for “powered parachute aircraft” in the CARs. In Part IV (*Personnel Licensing and Training*) section 400.01 (*Interpretation*) includes powered parachutes and powered para-gliders as ultra-light aeroplanes for personnel licensing purposes. However, it is widely recognized that powered parachute aircraft are significantly different from ultra-light aeroplanes. There are many varieties of launch procedures and of canopy types which describe powered parachutes or powered para-gliders none of which are applicable to ultra-light aeroplanes. The intention of the proposed new definition is to capture all the possible variations under a generic description. “Powered parachute aircraft” will be defined in section 101.01 (*Interpretation*) as “a power-driven heavier-than-air aircraft that derives its lift in flight from aerodynamic reactions on surfaces of a flexible parachute-type aerofoil”.

## **Part II (*Aircraft Identification and Registration and Operation of a Leased Aircraft by a Non-Registered Owner*)**

Part II deals with aircraft identification and registration rules which apply to all aircraft in Canada and with the regulations specific to the operation of a leased aircraft by a non-registered owner.

### Section 201.01 (*Aircraft Identification Plates*)

Section 201.01 (*Aircraft Identification Plates*) sets forth the requirements for Canadian aircraft to display identification plates, the location on the aircraft at which the plates must be placed and the information which must be included on each plate. Aircraft identification plates identify the specific aircraft frame to which they are attached.

Two amendments are proposed for section 201.01. Firstly, the location at which the plates must be placed will be changed to include a location visible to a person at the main entrance. At present, the plates must be visible to a person on the ground, either adjacent to and aft of the rearmost entrance door or on the fuselage surface near the tail. The Standards and Recommended Practices of the International Civil Aviation Organization (ICAO) stipulate that aircraft identification plates should be in a prominent position near the main entrance. Many older or larger aircraft which are imported into Canada have the identification plate affixed in an accessible interior location or an exterior location near a forward entrance rather than the rearmost entrance. For these

pilote » va être remplacée par « UAV » ou « véhicule aérien non habité », lequel sera défini comme un « aéronef entraîné par moteur, autre qu’un modèle réduit d’aéronef, conçu pour effectuer des vols sans intervention humaine à bord ».

Au niveau mondial, le milieu qui s’intéresse aux aéronefs sans pilote est habitué à utiliser l’une ou l’autre des nombreuses expressions qui peuvent se ramener à l’abréviation « UAV ». La nouvelle définition qui est proposée va harmoniser la terminologie canadienne avec celle utilisée au niveau international et elle décrira plus fidèlement les aéronefs dont il est question.

À des fins d’uniformité dans les renvois à ces véhicules qui sont faits à divers endroits du RAC, l’expression « aéronef sans pilote » qui apparaît aux articles 602.41 (*Aéronefs sans pilote*) et 603.65 (*Application*) de la partie VI sera remplacée par « UAV ».

#### Nouvelle définition d’« aéronef pour parachute entraîné par moteur »

Le RAC ne renferme actuellement aucune définition de l’expression « aéronef pour parachute entraîné par moteur ». À l’article 400.01 (*Définitions et interprétation*) de la partie IV (*Délivrance des licences et formation du personnel*), les parachutes entraînés par moteur ainsi que les parapentes entraînés par moteur sont compris dans les avions ultra-légers aux fins de la délivrance des licences du personnel. Toutefois, il est bien connu que les aéronefs pour parachutes entraînés par moteur sont largement différents des avions ultra-légers. Il existe de nombreuses méthodes de lancement et de nombreuses variétés de coupoles qui décrivent les parachutes entraînés par moteur ainsi que les parapentes entraînés par moteur sans qu’aucune ne s’applique aux avions ultra-légers. La nouvelle définition qui est proposée vise à englober toutes les variantes possibles sous une même description générique. Un « aéronef pour parachute entraîné par moteur » sera défini à l’article 101.01 (*Définitions*) comme étant un « aérodyne entraîné par moteur dont la sustentation en vol est obtenue par des réactions aérodynamiques sur des surfaces portantes souples du type parachute ».

## **Partie II (*Identification et immatriculation des aéronefs et utilisation d’aéronefs loués par des personnes qui ne sont pas propriétaires enregistrés*)**

La partie II traite des règles d’identification et d’immatriculation qui s’appliquent à tous les aéronefs au Canada ainsi que des questions réglementaires propres à l’utilisation d’un aéronef loué par une personne qui n’est pas le propriétaire enregistré.

### Article 201.01 (*Plaques d’identification d’aéronef*)

L’article 201.01 (*Plaques d’identification d’aéronef*) énonce les exigences portant sur l’obligation faite à tout aéronef canadien d’avoir des plaques d’identification, sur l’endroit de l’aéronef où doivent se trouver de telles plaques et sur les renseignements qui doivent figurer sur chacune de ces plaques. Les plaques d’identification d’aéronef identifient la cellule d’aéronef précise sur laquelle elles sont apposées.

Deux modifications de l’article 201.01 sont proposées. Premièrement, l’endroit où les plaques doivent être placées sera modifié de manière à inclure un endroit visible par une personne depuis la porte principale. À l’heure actuelle, les plaques doivent être fixées à un endroit où un observateur au sol peut la lire, situé entre l’empennage et la porte d’entrée la plus proche, près de cette porte, ou situé sur le fuselage près de l’empennage. Les Normes et pratiques recommandées de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI) stipulent que les plaques d’identification devraient se trouver à un endroit bien en vue près de l’entrée principale. Pour la plupart des avions anciens ou de grande taille qui sont importés au Canada, les plaques



aircraft to be registered in Canada the identification plate must be moved or an exemption from the Canadian requirement must be requested. The proposed amendment will bring Canadian requirements into harmonization with the ICAO stipulation and will eliminate the need for an exemption for Canadian importers under the above circumstances.

Secondly, an additional proposed amendment to section 201.01 will relieve aircraft which are not required to have a type certificate (such as ultra-light aeroplanes, amateur built aeroplanes and aircraft operating on a flight permit — experimental) from the need to display a type certificate number. While the majority of Canadian registered aircraft must have a type certificate which confirms that the type design, manufactured product and maintenance program meet minimum safety standards, certain types of aircraft are relieved of this requirement either because the circumstances under which they are produced preclude its issuance or because of the stage of development of the aircraft design. Prior to the introduction of the CARs in October 1996, aircraft without a type approval (in the terminology of the day which has since been changed to “type certificate”) were not required to provide the information equivalent to type certificate number on the aircraft identification plate. That provision was inadvertently removed with the promulgation of the CARs. This proposed amendment will return the requirements for aircraft without a type certificate number to those in place prior to October 1996.

Section 202.04 (Removal or Change of Marks after Issuance of Continuing Registration)

Aircraft nationality and registration marks identify a specific aircraft and the jurisdiction in which it is registered. Aircraft marks are intended to remain with the individual aircraft as long as the aircraft is on the national aircraft register. The regulatory authority uses the record of an aircraft's nationality and registration marks to trace the history of the aircraft. For this reason once a set of marks has been issued for an aircraft those marks may only be removed or changed under limited conditions or at the request of the Minister. Currently, if an owner wishes to remove or change the aircraft registration mark for a reason not covered by those stated in section 202.04 a special request must be made to be exempt from the provisions of section 202.04 which can be allowed or denied at the Minister's discretion.

Departmental officials have determined that, given current technology, the history of a given aircraft may be readily tracked despite a change in marks. Therefore, an amendment is proposed to section 202.04 (*Removal or Change of Marks after Issuance of Continuing Registration*) to allow an owner of an aircraft on the Canadian register to change the aircraft registration marks after receiving permission to do so from the Minister. At the same time editorial amendments are proposed to clarify the intent of this section. With the exception of the easing of the conditions under which an aircraft owner can voluntarily change aircraft registration marks no changes to current practices and procedures are proposed.

d'identification sont apposées à un endroit intérieur accessible ou à un endroit extérieur situé près d'une porte avant plutôt qu'à côté de la porte la plus en arrière. Pour que ces aéronefs puissent être immatriculés au Canada, il faut soit déplacer la plaque d'identification, soit faire une demande d'exemption à l'exigence canadienne. La modification canadienne permettra d'harmoniser les exigences canadiennes avec ce que stipule l'OACI et évitera ainsi aux importateurs canadiens d'avoir à demander une exemption dans les circonstances décrites ci-dessus.

Deuxièmement, une autre modification proposée à l'article 201.01 va exclure les aéronefs qui ne sont pas tenus d'avoir un certificat de type (comme les avions ultra-légers, les avions de construction amateur et les aéronefs utilisés en vertu d'un permis de vol — expérimental) de l'obligation d'afficher un numéro de certificat de type. Bien que la majorité des aéronefs immatriculés au Canada soient tenus d'avoir un certificat de type confirmant que la définition de type, le produit construit et le programme de maintenance répondent à des normes de sécurité minimales, certains types d'aéronef ne sont pas assujettis à une telle exigence, soit parce que les circonstances entourant leur production empêche la délivrance d'un tel document, soit parce que le niveau de développement de la conception de l'aéronef ne s'y prête pas. Avant l'entrée en vigueur du RAC en octobre 1996, les aéronefs dépourvus d'homologation de type (la terminologie de l'époque qui a depuis été modifiée et remplacée par l'expression « certificat de type ») n'étaient pas tenus d'afficher un renseignement équivalent au numéro de certificat de type sur la plaque d'identification d'aéronef. Cette disposition a été malencontreusement supprimée au moment de l'entrée en vigueur du RAC. Grâce à la modification proposée, les exigences imposées aux aéronefs ne possédant pas de numéro de certificat de type vont revenir à ce qu'elles étaient avant octobre 1996.

Article 202.04 (Enlèvement ou modification des marques d'aéronefs après une immatriculation permanente)

Les marques de nationalité et d'immatriculation d'un aéronef identifient un aéronef bien précis ainsi que le pays dans lequel il est immatriculé. Les marques d'aéronef sont censées rester sur l'aéronef en question tant et aussi longtemps que ce dernier figure dans le registre national des aéronefs. Les autorités réglementaires se servent du dossier des marques de nationalité et d'immatriculation d'un aéronef pour reconstituer l'historique de ce dernier. C'est pour cette raison que, une fois qu'un jeu de marques a été attribué à un aéronef, il ne peut être enlevé ou modifié que dans un nombre limité de conditions ou à la demande du ministre. À l'heure actuelle, si le propriétaire d'un aéronef souhaite enlever ou en modifier la marque d'immatriculation pour une raison autre que celles prévues à l'article 202.04, il doit faire une demande spéciale d'exemption des dispositions de l'article 202.04, demande que le ministre peut accepter ou refuser à sa discrétion.

Des responsables ministériels ont déterminé que, en l'état des moyens technologiques actuels, l'historique d'un aéronef donné pouvait être facilement reconstitué, et ce, même en cas de modification des marques. Par conséquent, une modification est proposée à l'article 202.04 (*Enlèvement ou modification des marques d'aéronefs après une immatriculation permanente*) afin de permettre au propriétaire d'un aéronef inscrit au registre canadien de modifier les marques d'immatriculation de cet aéronef après en avoir reçu la permission du ministre. Par la même occasion, des modifications de pure forme sont proposées afin de clarifier le but visé par cet article. Exception faite de cette proposition visant à faciliter les conditions en vertu desquelles le propriétaire d'un aéronef peut modifier volontairement les marques d'immatriculation de ce dernier, aucune modification n'est proposée aux pratiques et procédures actuelles.

Section 202.42 (Period of Time Operated in Canada) and Section 202.13 (Registration of Aircraft — General)

## Foreign-registered Ultra-light Aeroplanes Operating in Canada

At present, foreign-registered ultra-light aeroplanes are only permitted to operate in Canada when authorized by the Minister for special aviation events. Among other conditions which may be imposed on their operation in Canada, these aircraft are restricted to a five-mile radius of the location of the event. A proposed amendment to section 202.42 (*Period of Time Operated in Canada*) will remove the limitations specific to foreign-registered ultra-light aeroplanes and will permit them to operate in Canada on the same basis as any Canadian ultra-light aeroplane. In Canada, ultra-light aeroplanes are not permitted to be operated in any commercial activity other than for instructional purposes for ultra-light pilot permits. A proposed editorial change in section 202.13 (*Registration of Aircraft — General*) will remove the reference to the provision in 202.42 which restricted operation of foreign ultra-light aeroplanes in Canada.

## Foreign-registered Corporate Owned Aircraft Present in Canada

An additional proposed amendment to section 202.42 (*Period of Time Operated in Canada*) will allow aircraft which would not be required to be operated under a private air operator certificate if Canadian registered to be present in Canada for 90 days or longer within a 12-month period. At present, such aircraft would be required to leave Canada at the end of 90 days accumulated within an immediately preceding 12-month period or to be placed on the Canadian register.

Under the current regulation, an individual who is an owner of a foreign-registered private aircraft may operate that aircraft in Canada with no limit to the duration of such an operation. The proposed amendment to section 202.42 will extend this privilege to an entity (such as an incorporated company) with an aircraft which would not be required, if Canadian, to be operated as a private corporate aircraft under Subpart 604 (*Private Operator Passenger Transportation*). Subpart 604 applies to Canadian aircraft which are used for the transport of passengers, which are either turbine-powered pressurized aeroplanes or aeroplanes with a maximum permissible take-off weight in excess of 5 700 kg (12 566 lbs) and which are not used in flight training units or for the commercial carriage of passengers. That is, the proposed amendment will place corporate owners of foreign-registered small aeroplanes or helicopters on the same footing as individuals who own foreign-registered aircraft and wish to have their aircraft in Canada for longer than 90 days. Foreign-registered corporate aircraft used for transportation of passengers for business purposes will not be affected by the proposed change.

An editorial amendment is proposed to change the title of this section from “*Period of Time Operated in Canada*” to “*Period of Time Present in Canada*” to more accurately reflect the wording and intent of the section.

Article 202.42 (Période d'utilisation au Canada) et article 202.13 (Immatriculation des aéronefs — Généralités)

## Avions ultra-légers sous immatriculation étrangère utilisés au Canada

À l'heure actuelle, les avions ultra-légers immatriculés à l'étranger ne peuvent être utilisés au Canada qu'après avoir reçu une autorisation du ministre, et ce, dans le cadre de manifestations aéronautiques spéciales. Parmi les autres conditions d'utilisation qui peuvent leur être imposées au Canada, il convient de mentionner l'interdiction de s'éloigner au-delà d'un rayon de cinq milles de l'endroit de la manifestation. Une modification proposée à l'article 202.42 (*Période d'utilisation au Canada*) va supprimer les limitations spécifiques aux avions ultra-légers immatriculés à l'étranger et va en permettre l'utilisation au Canada sur une base identique à celle des avions ultra-légers canadiens. Au Canada, il est interdit d'utiliser des avions ultra-légers à des fins commerciales, si ce n'est pour dispenser de l'instruction entourant la délivrance d'un permis de pilote d'ultra-léger. Une modification de nature éditoriale proposée à l'article 202.13 (*Immatriculation des aéronefs — Généralités*) va supprimer le renvoi aux dispositions de l'article 202.42 limitant l'utilisation des avions ultra-légers étrangers au Canada.

## Aéronefs appartenant à des organismes constitués sous le régime des lois d'un État étranger qui se trouvent au Canada

Une autre modification proposée à l'article 202.42 (*Période de temps d'utilisation au Canada*) va permettre aux aéronefs qui ne seraient pas tenus d'être exploités en vertu d'une certification d'exploitation privée s'ils étaient immatriculés au Canada, de demeurer au Canada pendant 90 jours ou plus au cours d'une période de 12 mois. Actuellement, il faut que de tels avions quittent le Canada lorsqu'ils sont demeurés, au total, pendant 90 jours au pays durant les 12 mois immédiatement précédents ou qu'ils soient inscrits au registre canadien.

En vertu de la réglementation actuelle, une personne physique qui est propriétaire d'un aéronef privé immatriculé à l'étranger peut utiliser cet aéronef au Canada sans aucune limite quant à la durée de cette utilisation. La modification proposée à l'article 202.42 va étendre cet avantage à une entité (comme une entreprise dûment constituée) dans le cas d'un aéronef qui, s'il était canadien, ne serait pas tenu d'être exploité comme un aéronef privé utilisé à des fins d'affaires en vertu de la sous-partie 604 (*Transport de passagers par un exploitant privé*). La sous-partie 604 s'applique aux aéronefs canadiens qui servent au transport de passagers, qui sont soit des avions pressurisés à turbomoteur ou des avions ayant une masse maximale autorisée au décollage supérieure à 5 700 kg (12 566 lb) et qui ne servent ni dans des unités de formation au pilotage ni au transport commercial de passagers. Autrement dit, la modification proposée va mettre les personnes morales propriétaires de petits avions ou hélicoptères immatriculés à l'étranger sur un pied d'égalité avec les personnes physiques qui possèdent des aéronefs immatriculés à l'étranger et qui souhaitent que leurs appareils demeurent au Canada pendant plus de 90 jours. Les aéronefs de personnes morales immatriculés à l'étranger qui servent au transport de passagers à des fins d'affaires ne seront pas touchés par la présente modification.

Une modification de pure forme est proposée afin que le titre actuel de l'article, à savoir « *Période d'utilisation au Canada* » se lise dorénavant « *Période durant laquelle l'aéronef se trouve au Canada* », ce qui correspondra mieux au libellé de cet article et au but qu'il vise.

*Alternatives*

No alternative to regulatory action is available to achieve the intent of these proposed changes to the *Canadian Aviation Regulations*.

*Benefits and Costs*

Throughout the development of the aviation regulations and standards Transport Canada applies risk management concepts. Where there are risk implications the analysis of these proposed amendments has concluded that the imputed risk is acceptable in light of the expected benefits.

**Parts I (General Provisions) and VI (General Operating and Flight Rules)**New Terminology for “Non-piloted Aircraft”

The proposed terminology change from “non-piloted aircraft” to “unmanned air vehicle” or “UAV” along with the proposed revision to the definition will have no impact on current practices and procedures and, therefore, no cost implications. It will harmonize Canadian terminology with that used internationally and will more accurately describe these aircraft.

New Definition for “Powered Parachute Aircraft”

With the proposed definition of “powered parachute aircraft” it will be possible to develop regulations and standards which will take into account the specific characteristics of these aircraft and their operation. These aircraft will no longer be automatically included in regulations developed for ultra-light aeroplanes which have significantly different characteristics and operations. This proposed differentiation of powered parachute aircraft will benefit recreational aviation by improving the safety of their operation with appropriately targeted legislation. Any cost impact is expected to be negligible.

**Part II (Aircraft Identification and Registration and Operation of a Leased Aircraft by a Non-registered Owner)**Section 201.01 (Aircraft Identification Plates)

The proposed amendment to allow an identification plate to be located where it is visible to a person at the main entrance to the aircraft in addition to the current requirement that it be located where it is visible to a person on the ground, either adjacent to and aft of the rearmost entrance door or on the fuselage surface near the tail will reduce costs for Canadian importers of foreign aircraft without impairing the safety of Canadian civil operations. The proposed amendment will reduce the cost of importing an aircraft by eliminating the need for Canadian importers to either relocate the aircraft identification plate or to request an exemption to the requirement of section 201.01 upon bringing an aircraft into Canada which has the plate affixed near a forward entrance. The intent of easy identification of the specific airframe will still be achieved. The benefit-cost impact of the proposed amendment is expected to be positive.

*Solutions envisagées*

Il n'existe aucune solution autre que réglementaire pour parvenir au but visé par les modifications proposées au *Règlement de l'aviation canadien*.

*Avantages et coûts*

Tout au long de l'élaboration du règlement et des normes en matière d'aviation, Transports Canada applique des concepts de gestion des risques. Lorsque des risques sont apparus, l'analyse de la réglementation proposée a permis de conclure que les risques imputés étaient acceptables en regard des avantages escomptés.

**Parties I (Dispositions générales) et VI (Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs)**Nouvelle terminologie visant l'expression « aéronef sans pilote »

La modification terminologique proposée, à savoir le remplacement de l'expression « aéronef sans pilote » par « véhicule aérien non habité » ou « UAV » ainsi que la révision qui est proposée à la définition n'auront aucune incidence sur les pratiques et procédures actuelles, ce qui veut dire qu'il n'y aura aucune conséquence en matière de coûts. Cela permettra d'harmoniser la terminologie canadienne avec celle utilisée ailleurs dans le monde et de mieux décrire ces aéronefs.

Nouvelle définition d'« aéronef pour parachute entraîné par moteur »

Grâce à la définition proposée de l'expression « aéronef pour parachute entraîné par moteur », il sera possible de préparer une réglementation et des normes qui prendront en ligne de compte les caractéristiques propres à ces aéronefs et à leur utilisation. Ils ne seront plus automatiquement inclus dans la réglementation préparée à l'intention des avions ultra-légers, lesquels sont notablement différents au niveau de leurs caractéristiques et de leur utilisation. Le fait de vouloir différencier les aéronefs pour parachutes entraînés par moteur sera bénéfique à l'aviation de loisir, car le fait de disposer de mesures législatives visant spécifiquement ces appareils permettra d'améliorer la sécurité de leur utilisation. On s'attend à ce que l'incidence en matière de coûts soit négligeable.

**Partie II (Identification et immatriculation des aéronefs et utilisation d'aéronefs loués par des personnes qui ne sont pas propriétaires enregistrés)**Article 201.01 (Plaques d'identification d'aéronef)

La modification proposée permettant qu'une plaque d'identification soit située à un endroit visible par une personne se trouvant à l'entrée principale de l'aéronef en complément de l'exigence actuelle voulant qu'elle soit fixée à un endroit où un observateur au sol peut la lire, situé entre l'empennage et la porte d'entrée la plus proche, près de cette porte, ou situé sur le fuselage près de l'empennage, va réduire les coûts supportés par les importateurs canadiens d'aéronefs étrangers sans nuire à la sécurité des opérations civiles canadiennes. La modification proposée va réduire les coûts d'importation d'un aéronef en éliminant l'obligation faite aux importateurs canadiens soit de relocaliser la plaque d'identification de l'aéronef, soit de demander une exemption à l'exigence de l'article 201.01 en vue de l'arrivée au Canada d'un aéronef dont la plaque est apposée près de la porte principale. Le but visé, à savoir une identification facile de la cellule en question, sera toujours atteint. L'incidence en matière d'avantages par rapport aux coûts de la modification proposée devrait être positive.

The proposed amendment to section 201.01 to relieve aircraft which are not required to have a type certificate from the need to display a type certificate number on their aircraft identification plates will correct an inadvertent omission from the CARs as promulgated in October 1996. There will be no benefit-cost impact from this proposed amendment.

Section 202.04 (Removal or Change of Marks after Issuance of Continuing Registration)

The proposed amendment to ease the conditions under which an aircraft owner can voluntarily request a change in aircraft registration marks will provide a benefit to owners of aircraft on the Canadian register without imposing any additional costs upon other individuals. Owners who wish to change the marks of their aircraft will no longer be hindered by the requirement for an exemption from the provisions of section 202.04. With current technology the ability of the regulatory authority to track the history of a given aircraft after a change in registration marks is permitted will be unimpaired. Thus, the maintenance and operational history will still be available if the aircraft is involved in an accident or if it changes ownership. The benefit-cost impact will be marginally positive.

Section 202.42 (Period of Time Operated in Canada) and Section 202.13 (Registration of Aircraft — General)

Foreign-registered Ultra-light Aeroplanes Operating in Canada

Advances in technology since the introduction of ultra-light aeroplanes have resulted in aeroplanes which more closely resemble the general aviation training fleet than the ultra-light aeroplanes of the 1970's did. As a result of this progress ultra-light aeroplanes may be safely used by their owners and pilots for an extended variety of recreational purposes. The proposed amendment to section 202.42 will remove what now appears an unnecessary restriction and will allow foreign-registered ultra-light aeroplanes to be flown in Canada for personal recreation by their owners and pilots. The proposed amendment to section 202.13 is an editorial change made necessary by the elimination of the restriction on the operation of foreign-registered ultra-light aeroplanes in Canada.

A minor benefit will be generated for owners and pilots of foreign-registered ultra-light aeroplanes who wish to use their aeroplanes for recreational purposes in Canada. No negative impact on the safety of Canadian civil aviation is forecast from this proposal. Overall, the benefit-cost impact of the proposed change will be insignificant.

Foreign-registered Corporate Owned Aircraft Present in Canada

The proposed amendment will place corporate owners of foreign-registered small aircraft on the same footing as individuals who own foreign-registered aircraft and wish to have their aircraft in Canada for longer than 90 days. Foreign-registered corporate aircraft used for transportation of passengers for business purposes will not be affected by the proposed change.

La modification proposée à l'article 201.01 qui consiste à supprimer l'obligation faite aux aéronefs qui ne sont pas tenus de posséder un certificat de type, d'afficher un numéro de certificat de type sur leurs plaques d'identification d'aéronefs, va corriger une omission fortuite remontant à l'entrée en vigueur du RAC en octobre 1996. La modification proposée n'aura aucune incidence en matière d'avantages par rapport aux coûts.

Article 202.04 (Enlèvement ou modification des marques d'aéronefs après une immatriculation permanente)

La modification proposée visant à faciliter les conditions en vertu desquelles le propriétaire d'un aéronef peut demander volontairement une modification des marques d'immatriculation de l'aéronef donnera un avantage aux propriétaires d'aéronefs inscrits au registre canadien sans imposer le moindre coût supplémentaire à d'autres personnes. Les propriétaires souhaitant modifier les marques de leurs aéronefs ne seront plus retardés par l'obligation de faire une demande d'exemption aux dispositions de l'article 202.04. Compte tenu de la technologie actuelle, la capacité des autorités réglementaires de reconstituer l'historique d'un aéronef donné après qu'une autorisation de modifier les marques d'immatriculation aura été accordée, ne sera pas remise en question. Par conséquent, l'historique de la maintenance et de l'utilisation de l'aéronef sera toujours disponible si ce dernier venait à être impliqué dans un accident ou s'il changeait de propriétaire. L'incidence en matière d'avantages par rapport aux coûts sera très légèrement positive.

Article 202.42 (Période d'utilisation au Canada) et article 202.13 (Immatriculation des aéronefs — Généralités)

Avions ultra-légers sous immatriculation étrangère utilisés au Canada

Compte tenu des progrès technologiques survenus depuis l'arrivée des avions ultra-légers, ces derniers ressemblent plus aux appareils d'entraînement de l'aviation générale que ne le faisaient les avions ultra-légers des années 70. À la suite de cette évolution, les avions ultra-légers peuvent être utilisés en toute sécurité par leurs propriétaires et leurs pilotes dans une gamme toujours plus grande d'activités de loisir. La modification proposée à l'article 202.42 va supprimer ce qui semble être aujourd'hui une restriction inutile et va permettre aux avions ultra-légers immatriculés à l'étranger de voler au Canada à des fins récréatives personnelles aux mains de leurs propriétaires et de leurs pilotes. La modification proposée à l'article 202.13 en est une de nature éditoriale qui est rendue nécessaire par l'élimination de la restriction imposée à l'utilisation, au Canada, d'avions ultra-légers immatriculés à l'étranger.

Les propriétaires et pilotes d'avions ultra-légers immatriculés à l'étranger qui souhaitent utiliser leurs appareils au Canada à des fins récréatives y trouveront un léger avantage. Aucune incidence négative sur la sécurité de l'aviation civile canadienne ne devrait découler de cette proposition. En fin de compte, l'incidence en matière d'avantages par rapport aux coûts de cette modification sera insignifiante.

Aéronefs appartenant à des organismes constitués sous le régime des lois d'un État étranger qui se trouvent au Canada

La modification proposée va mettre les personnes morales propriétaires de petits aéronefs immatriculés à l'étranger sur un pied d'égalité avec les personnes physiques qui possèdent des aéronefs immatriculés à l'étranger et qui souhaitent que leurs appareils demeurent au Canada pendant plus de 90 jours. Les aéronefs de personnes morales immatriculés à l'étranger qui servent au transport de passagers à des fins d'affaires ne seront pas touchés par la présente modification.

The benefit of this proposal will primarily accrue as a convenience for those few foreign nationals with aircraft registered to a non-Canadian corporate entity who expect to be in Canada for longer than 90 days and who wish to have their aircraft available for their use while they are in Canada without having to place that aircraft on the Canadian register. There may be some resultant financial benefit to Canadian maintenance facilities and fixed base operators who provide services to the owners of these aircraft. The safety of Canadian civil aviation is unlikely to be affected by this proposal as the regulations of the state in which the aircraft are registered will continue to govern the maintenance and operation of the aircraft except where Canadian regulations are more stringent in which case the Canadian requirements will apply.

The impact of this proposal is expected to be essentially neutral with the possibility of some small benefit to the Canadian aviation industry.

#### Summary of Benefit-Cost

In total, the overall impact of these proposed changes to the *Canadian Aviation Regulations* is expected to be minor but positive.

#### *Consultation*

The members of the Identification, Registration and Leasing of Aircraft (IRLA) Technical Committee of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) have been consulted with respect to these proposed amendments. Active members of this Technical Committee include Air Canada, Air Canada Connectors, Air Transport Association of Canada, Association québécoise des transporteurs aériens inc., Bell Helicopter Textron, Canadian Airlines International Limited, Canadian Business Aircraft Association, Canadian Owners and Pilots Association, C.T. AeroProjects Inc., Canadian Union of Public Employees, de Havilland Inc., Department of National Defence, Experimental Aircraft Association — Canadian Council, International Aircraft Owners and Pilots Association, and NAV CANADA. The Technical Committee reviewed these proposed amendments during a meeting on June 15, 1999, and recommended that they be adopted.

These proposed 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, on June 25, 1999. The members of CARC approved the proposed amendments.

#### *Compliance and Enforcement*

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

#### *Contact*

Chief, Regulatory Affairs, AARBH, Transport Canada Safety and Security, Place de Ville, Tower C, Ottawa, Ontario K1A 0N8, General inquiries: (613) 993-7284 or 1-800-305-2059 (Telephone), (613) 990-1198 (Facsimile), [www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca) (Internet address).

Les avantages de cette proposition vont essentiellement prendre la forme d'une commodité accordée aux quelques ressortissants étrangers ayant des aéronefs immatriculés au nom d'une personne morale non canadienne qui s'attendent à demeurer au Canada pendant plus de 90 jours et qui souhaitent avoir leurs appareils à leur disposition pendant leur séjour au Canada sans avoir pour autant à les inscrire au registre canadien. Il pourra en résulter certains avantages financiers pour les ateliers de maintenance et les exploitants de services aéronautiques canadiens qui sont à la disposition des propriétaires de ces aéronefs. La sécurité de l'aviation civile canadienne ne sera probablement pas affectée par cette proposition, puisque la réglementation de l'État d'immatriculation des aéronefs continuera à régir la maintenance et l'exploitation de ceux-ci, sauf dans les cas où la réglementation canadienne est plus sévère, les exigences du Canada devant alors s'appliquer.

L'incidence de cette proposition devrait être pour ainsi dire neutre, si ce n'est la possibilité d'un léger avantage octroyé au milieu de l'aviation canadien.

#### Résumé des coûts et des avantages

En conclusion, on s'attend à ce que l'incidence générale des modifications proposées au *Règlement de l'aviation canadien* soit mineure mais néanmoins positive.

#### *Consultations*

Les modifications proposées ont fait l'objet de consultations auprès des membres du Comité technique sur l'identification, l'immatriculation et la location d'aéronefs (II&LA) du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC). Les membres actifs de ce Comité technique comprennent Air Canada, des transporteurs correspondants d'Air Canada, l'Association du transport aérien du Canada, l'Association québécoise des transporteurs aériens inc., Bell Helicopter Textron, les Lignes aériennes Canadien International, l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, la Canadian Owners and Pilots Association, C.T. AeroProjects Inc., le Syndicat canadien de la fonction publique, de Havilland Inc., le ministère de la Défense nationale, l'Experimental Aircraft Association — Canadian Council, l'International Aircraft Owners and Pilots Association et NAV CANADA. Les modifications ont été débattues à une réunion du Comité technique qui a eu lieu le 15 juin 1999, et le Comité en a recommandé l'adoption.

Les modifications proposées ont été présentées le 25 juin 1999 à une réunion du Comité de réglementation de l'Aviation civile (CRAC), lequel est formé de gestionnaires supérieurs de la Direction générale de l'aviation civile du ministère des Transports. Les membres du CRAC ont approuvé lesdites modifications.

#### *Respect et exécution*

La modification proposée sera normalement appliquée au moyen de l'imposition d'amendes en vertu des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique*, de la suspension ou de l'annulation d'un document d'aviation canadien, ou encore d'une demande en justice introduite par procédure sommaire en vertu de l'article 7.3 de la *Loi sur l'aéronautique*.

#### *Personne-ressource*

Le Chef, Affaires réglementaires, AARBH, Transports Canada, Sécurité et Sûreté, Place de Ville, Tour C, Ottawa (Ontario) K1A 0N8, renseignements généraux : (613) 993-7284 ou 1-800-305-2059, (téléphone), (613) 990-1198 (télécopieur), [www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca) (adresse Internet).

**PROPOSED REGULATORY TEXT**

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 4.9<sup>a</sup> of the *Aeronautics Act*, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, II and VI)*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice. Each representation must be in writing and be sent to the Chief, Regulatory Affairs (AARBH), Civil Aviation, Safety and Security Group, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N8. (General inquiries - tel.: (613) 993-7284 or 1-800-305-2059; fax: (613) 990-1198; Internet address: <http://www.tc.gc.ca>).

Persons making representations should identify any of those representations the disclosure of which should be refused under the *Access to Information Act*, in particular under sections 19 and 20 of that Act, and should indicate the reasons why and the period during which the representations should not be disclosed. They should also identify any representations for which there is consent to disclosure for the purposes of that Act.

Ottawa, January 30, 2003

EILEEN BOYD  
*Assistant Clerk of the Privy Council*

**REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION REGULATIONS (PARTS I, II AND VI)**

## AMENDMENTS

**1. (1) The definition “non-piloted aircraft” in subsection 101.01(1) of the *Canadian Aviation Regulations*<sup>1</sup> is repealed.**

**(2) Subsection 101.01(1) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:**

“powered parachute aircraft” means a power-driven heavier-than-air aircraft that derives its lift in flight from aerodynamic reactions on surfaces of a flexible parachute-type aerofoil; (*aéronef pour parachute entraîné par moteur*)

“UAV” or “unmanned air vehicle” means a power-driven aircraft, other than a model aircraft, that is designed to fly without a human operator on board; (*UAV ou véhicule aérien non habité*)

**2. (1) Paragraph 201.01(2)(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) in the case of an aircraft other than an ultra-light aeroplane or a balloon, to the structure of the aircraft in a place where it is visible to a person on the ground or to a person at the main entrance or rearmost entrance door;

**(2) Paragraph 201.01(4)(c) of the Regulations is replaced by the following:**

(c) the type certificate number or equivalent designation, if applicable; and

**3. Section 202.04 of the Regulations is replaced by the following:**

**PROJET DE RÉGLEMENTATION**

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 4.9<sup>a</sup> de la *Loi sur l'aéronautique*, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, II et VI)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter par écrit au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout au chef, Affaires réglementaires (AARBH), Aviation civile, Groupe de la sécurité et sûreté, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N8. (Renseignements généraux : tél. : (613) 993-7284 ou 1-800-305-2059; téléc. : (613) 990-1198; site Internet : <http://www.tc.gc.ca>).

Ils sont également priés d'indiquer, d'une part, celles de ces observations dont la communication devrait être refusée aux termes de la *Loi sur l'accès à l'information*, notamment des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-communication et, d'autre part, celles dont la communication fait l'objet d'un consentement pour l'application de cette Loi.

Ottawa, le 30 janvier 2003

La greffière adjointe du Conseil privé,  
EILEEN BOYD

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN (PARTIES I, II et VI)**

## MODIFICATIONS

**1. (1) La définition de « aéronef sans pilote », au paragraphe 101.01(1) du *Règlement de l'aviation canadien*<sup>1</sup>, est abrogée.**

**(2) Le paragraphe 101.01(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :**

« aéronef pour parachute entraîné par moteur » Aérodyne entraîné par moteur dont la sustentation en vol est obtenue par des réactions aérodynamiques sur des surfaces portantes souples du type parachute. (*powered parachute aircraft*)

« UAV » ou « véhicule aérien non habité » Aéronef entraîné par moteur, autre qu'un modèle réduit d'aéronef, conçu pour effectuer des vols sans intervention humaine à bord. (*UAV or unmanned air vehicle*)

**2. (1) L'alinéa 201.01(2)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) dans le cas d'un aéronef autre qu'un avion ultra-léger ou un ballon, sur la structure de l'aéronef, à un endroit où elle est visible par une personne située au sol ou par une personne située à l'entrée la plus proche de l'arrière ou à l'entrée principale de l'aéronef;

**(2) L'alinéa 201.01(4)e) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

c) s'il y a lieu, le numéro du certificat de type ou une désignation équivalente;

**3. L'article 202.04 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

<sup>a</sup> S.C.1992, c. 4, s. 7

<sup>1</sup> SOR/96-433

<sup>a</sup> L.C. 1992 ch. 4, art. 7

<sup>1</sup> DORS/96-433

**202.04** (1) If a continuing certificate of registration has been issued in respect of an aircraft under paragraph 202.25(1)(d), no person shall remove the marks that are displayed on the aircraft unless

- (a) the aircraft is permanently withdrawn from service;
- (b) the aircraft is being exported from Canada;
- (c) the aircraft is undergoing or has undergone a transfer of legal custody and control to a person who is not qualified to be the registered owner of a Canadian aircraft;
- (d) it is necessary to remove the marks for a maintenance operation;
- (e) the marks are removed and repainted on the aircraft under subsection 202.03(3) or (4);
- (f) the Minister requests that the marks be removed under section 202.61;
- (g) the Minister requests that the marks be removed because they are unseemly or embarrassing;
- (h) the Minister authorizes the removal of the marks under subsection 202.01(2); or
- (i) the Minister permits the change of the marks under subsection (3).

(2) If a continuing certificate of registration has been issued in respect of an aircraft under paragraph 202.25(1)(d), the owner may write to the Minister for permission to change the marks.

(3) On receipt of a request to change marks, the Minister shall permit the change if the owner continues to meet the requirements of these Regulations.

**4. Subsection 202.13(2) of the Regulations is replaced by the following:**

(2) Except as otherwise authorized under subsection 202.14(1) or 202.43(1), no person shall operate an aircraft in Canada unless it is registered in Canada, in a contracting state or in a foreign state that has an agreement in force with Canada that allows an aircraft that is registered in that foreign state to be operated in Canada.

**5. Section 202.42 of the Regulations and the heading “Period of Time Operated in Canada” before it are replaced by the following:**

Period of Time Present in Canada

**202.42** (1) Subject to section 203.03, no person shall operate in Canada an aircraft that is registered in a foreign state that has been present in Canada for a total of 90 days or more in the immediately preceding twelve-month period unless

- (a) the foreign state is a contracting state;
- (b) the operator of the aircraft is
  - (i) the foreign state,
  - (ii) an individual who is not a Canadian citizen or a permanent resident but is a citizen or subject of the foreign state, or
  - (iii) an entity that is incorporated or otherwise formed under the laws of the foreign state; and
- (c) if the operator of the aircraft is an entity described in subparagraph (b)(iii), the aircraft is operated in Canada
  - (i) in accordance with an air operator certificate, or
  - (ii) in any operation other than an operation that would require a private operator certificate if the aircraft were registered in Canada.

**202.04** (1) Il est interdit d'enlever les marques d'un aéronef si un certificat d'immatriculation permanente a été délivré à l'égard de l'aéronef en application de l'alinéa 202.25(1)d), sauf dans les cas suivants :

- a) l'aéronef est définitivement mis hors service;
- b) l'aéronef est exporté du Canada;
- c) un transfert de la garde et de la responsabilité légales de l'aéronef à une personne non qualifiée pour être le propriétaire enregistré d'un aéronef canadien est en cours ou a été effectué;
- d) il est nécessaire d'enlever les marques pour effectuer les travaux de maintenance;
- e) les marques sont enlevées et repeintes sur l'aéronef en application des paragraphes 202.03(3) ou (4);
- f) le ministre demande l'enlèvement des marques en vertu de l'article 202.61;
- g) le ministre demande l'enlèvement des marques parce que celles-ci sont inconvenantes ou gênantes;
- h) le ministre autorise l'enlèvement des marques en vertu du paragraphe 202.01(2);
- i) le ministre permet l'enlèvement des marques en vertu du paragraphe (3).

(2) Lorsqu'un certificat d'immatriculation permanente a été délivré à l'égard d'un aéronef en application de l'alinéa 202.25(1)d), le propriétaire de l'aéronef peut demander au ministre, par écrit, la permission de modifier les marques.

(3) Sur réception d'une demande de modification de marques, le ministre en permet la modification si le propriétaire de l'aéronef continue de respecter les exigences du présent règlement.

**4. Le paragraphe 202.13(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) Sauf dans les cas où une autorisation est délivrée en application des paragraphes 202.14(1) ou 202.43(1), il est interdit d'utiliser un aéronef au Canada à moins qu'il ne soit immatriculé au Canada, dans un État contractant ou dans un État étranger qui a conclu avec le Canada un accord permettant l'utilisation au Canada d'un aéronef immatriculé dans cet État.

**5. L'article 202.42 du même règlement et l'intertitre « Période d'utilisation au Canada » le précédant sont remplacés par ce qui suit :**

Période durant laquelle l'aéronef se trouve au Canada

**202.42** (1) Sous réserve de l'article 203.03, il est interdit d'utiliser au Canada un aéronef immatriculé dans un État étranger qui s'est trouvé au Canada pendant un nombre total de 90 jours ou plus dans les 12 mois précédents son utilisation, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) l'État étranger est un État contractant;
- b) l'utilisateur de l'aéronef est :
  - (i) soit l'État étranger,
  - (ii) soit une personne physique qui n'est ni un citoyen canadien ni un résident permanent, mais qui est un citoyen ou un sujet de l'État étranger,
  - (iii) soit un organisme qui est constitué sous le régime des lois de l'État étranger;
- c) dans le cas où l'utilisateur de l'aéronef est un organisme tel que décrit au sous-alinéa b)(iii), l'aéronef est utilisé au Canada :
  - (i) soit conformément à un certificat d'exploitation aérienne,

- (2) For the purposes of calculating the 90-day period,  
 (a) if the aircraft is present in Canada for any part of a calendar day, that part shall be counted as one day; and  
 (b) an aircraft is deemed to be present in Canada as soon as it enters Canadian airspace.

**6. Section 602.41 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:**

Unmanned Air Vehicles

**602.41** No person shall operate a UAV in flight except in accordance with a special flight operations certificate or an air operator certificate.

**7. Paragraph 603.65(d) of the Regulations is replaced by the following:**

- (d) the operation of a UAV;

COMING INTO FORCE

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

[5-1-0]

- (ii) soit dans une activité autre qu'une activité qui exigerait le certificat d'exploitation privé si l'aéronef était immatriculé au Canada.

(2) Aux fins du calcul de la période de 90 jours, il doit être tenu compte des éléments suivants :

- a) si l'aéronef se trouve au Canada pendant toute partie d'un jour civil, cette partie est calculée comme étant un jour;  
 b) si l'aéronef entre dans l'espace aérien canadien, il est réputé se trouver au Canada.

**6. L'article 602.41 du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :**

Véhicule aérien non habité

**602.41** Il est interdit d'utiliser un UAV à moins que le vol ne soit effectué conformément à un certificat d'opérations aériennes spécialisées ou à un certificat d'exploitation aérienne.

**7. L'alinéa 603.65(d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- d) l'utilisation d'un UAV;

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[5-1-0]



## Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part V)

Statutory Authority

*Aeronautics Act*

Sponsoring Department

Department of Transport

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

General

These proposed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part V)* contain revisions to *Canadian Aviation Regulations (CARs) Part V (Airworthiness) Subpart 11 (Approval of the Type Design of an Aeronautical Product)* and Subpart 13 (*Approval of Modification and Repair Designs*). Revisions necessary to incorporate the proposed regulatory policy changes in the relevant Chapters of the *Airworthiness Manual (AWM)* are also being proposed. With certain exceptions (which are discussed later in this document), the proposed revisions will introduce procedures to require applicants for approval of proposed design changes to aeronautical products to incorporate in the redesigned products the most current design standards, to the greatest extent practicable. The design standards themselves will not be affected by this proposed regulatory change but rather the process by which it is determined which design standards an aeronautical product, to which a change in design is proposed, must satisfy. The intent of these proposed revisions is to reinforce the existing high level of Canadian aviation safety and to support the further enhancement of that level of safety by ensuring changes to Canadian aeronautical products are subject to scrutiny to ensure their design will provide a level of safety equivalent to that provided by the most recent design standards.

These proposed amendments will apply to applications for changes to all existing design approvals for airframes, engines or propellers. Compliance with an earlier amendment of a design standard may be permitted by the regulatory authority if:

- (1) the applicant can demonstrate to the Minister that the change is not significant;
- (2) for each area, system, component, equipment or appliance, the applicant can demonstrate to the Minister that it will not be affected by the change;
- (3) the applicant can demonstrate to the Minister that compliance with the most recent standard would not contribute materially to the level of safety of the changed product; or
- (4) the applicant can demonstrate to the Minister that imposing the most recent standard on the aeronautical product as a result of the change would be impractical (the financial costs would outweigh the expected safety benefits).

## Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie V)

Fondement législatif

*Loi sur l'aéronautique*

Ministère responsable

Ministère des Transports

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

Description

Généralités

Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (partie V)* renferme des modifications à la sous-partie 11 de la partie V (*Navigabilité*) du *Règlement de l'aviation canadien (RAC)* intitulée *Approbation de la définition de type d'un produit aéronautique* et à la sous-partie 13 intitulée *Approbation de la conception des modifications et des réparations*. Sont également proposées les révisions nécessaires à l'incorporation des modifications aux dispositions réglementaires proposées dans les chapitres pertinents du *Manuel de navigabilité (MN)*. Sauf quelques exceptions (expliquées plus loin dans ce document), les révisions proposées vont présenter des procédures en vertu desquelles les demandeurs d'approbations de modifications de conception proposées à des produits aéronautiques devront, dans la plus grande mesure possible, incorporer dans les produits faisant l'objet d'une nouvelle conception les normes de conception les plus récentes. Les normes de conception elles-mêmes ne seront pas concernées par la modification aux dispositions réglementaires qui est proposée, mais plutôt le processus par lequel on détermine à quelles normes de conception doit répondre un produit aéronautique pour lequel une modification de conception est proposée. Les révisions proposées ont pour objet de renforcer le haut niveau actuel de sécurité aérienne au Canada et également d'aider à toute amélioration future de ce niveau de sécurité en veillant à ce que les modifications apportées à des produits aéronautiques canadiens fassent l'objet d'un examen attentif, de manière à garantir que leur conception pourra offrir un niveau de sécurité équivalent à celui offert par les normes de conception les plus récentes.

Les modifications proposées vont s'appliquer aux demandes de changements à toutes les approbations de conception des cellules d'aéronefs, des moteurs ou des hélices. L'autorité réglementaire peut permettre la conformité à une modification antérieure à une norme de conception si l'une ou l'autre des conditions suivantes est respectée :

- (1) le demandeur peut démontrer au ministre que le changement n'est pas important;
- (2) le demandeur peut démontrer au ministre que le changement ne touchera aucun domaine, aucun système, aucun composant, aucun équipement ni aucun appareillage;
- (3) le demandeur peut démontrer au ministre que la mise en conformité avec les normes de conception les plus récentes ne contribuera pas au niveau de sécurité du produit modifié;
- (4) le demandeur peut démontrer au ministre qu'à la suite du changement, l'atteinte des normes de conception les plus récentes associées au produit aéronautique serait irréaliste (les coûts financiers dépassant les avantages attendus au niveau de la sécurité).

For proposals to change the design of an aircraft (other than a rotorcraft) with a maximum weight of 2 720 kg (6 000 lb.) or less or of a non-turbine rotorcraft with a maximum weight of 1 360 kg (3 000 lb.) or less, the Minister will remain responsible for demonstrating the need to comply with later design standards than those incorporated in the current pre-change design.

The Minister's authority and responsibility for the final decision as to which design standard must be met by the final version of the product will remain unchanged from that currently in place.

These proposed amendments are required to address the trend toward fewer aeronautical products that are of completely new design and more products with multiple changes to previously approved designs for existing aeronautical products. At present, in common with those of other major regulatory regimes, Canadian airworthiness regulations permit an individual or organization that has responsibility for the type design or a change to the type design of an aeronautical product to change aspects of the design of the aeronautical product without updating the design of the entire product to the design standards current at the time of the application for the change to the type design. The result may be, and often is, a series of changes to a design, over time, no one of which constitutes an extensive change from the immediately preceding design. The cumulative effect of the series of changes, however, may result in a very different current version of the aeronautical product from that version to which the original type certificate which approved the original design referred. As a result, many changed aeronautical products have not been required to demonstrate compliance with all the recent airworthiness design standards. The proposed changes to Canadian regulations form part of an international agreement with the U.S. Federal Aviation Administration (FAA) and the European Joint Aviation Authorities (JAA) to harmonize procedures for aeronautical product design and certification to prevent the continuation of this situation.

#### Specific

Subpart 11 (*Approval of the Type Design of an Aeronautical Product*) of Part V of the CARs sets forth the regulatory requirements which an applicant for a type certificate or for a change to a type certificate which records the approval of the type design of an aeronautical product must meet before the application is approved and the type certificate is issued by the Minister. Subpart 13 (*Approval of Modification and Repair Designs*) of Part V sets forth the regulatory requirements which an applicant for a document or for a change to a document which provides for supplementary modifications or repairs, not covered by the existing type certificate, to an aeronautical product must meet before the application is approved and the document is issued by the Minister.

An aeronautical product is defined in section 511.01 (*Interpretation*) as "an aircraft, aircraft engine, aircraft propeller or aircraft appliance." A new aeronautical product must be designed in accordance with predetermined design standards of airworthiness (which may be found in the relevant regulations and associated standards). When these standards of airworthiness have been met, the regulatory authority will issue a type certificate which

Dans le cas des propositions de modifications à la conception d'un aéronef (autre qu'un giravion) ayant une masse maximale d'au plus 2 720 kg (6 000 lb) ou d'un giravion dépourvu de turbomoteur ayant une masse maximale d'au plus 1 360 kg (3 000 lb), il incombera toujours au ministre de démontrer la nécessité de se conformer à des normes de conception plus récentes que celles incorporées dans la conception actuelle avant modification.

En ce qui a trait à l'autorité et à la responsabilité du ministre entourant la décision finale quant à savoir quelle norme de conception doit respecter la version finale du produit, rien ne diffèrera de ce qui existe actuellement.

Les modifications proposées sont rendues nécessaires pour tenir compte de la tendance voulant que de moins en moins de produits aéronautiques fassent appel à une conception radicalement nouvelle, et que de plus en plus de produits incorporent de multiples modifications à des conceptions déjà approuvées dans d'autres produits aéronautiques. À l'heure actuelle, comme dans les autres grands systèmes de réglementation, les dispositions réglementaires canadiennes permettent au particulier ou à l'organisme ayant la responsabilité de la définition de type ou de la modification à la définition de type d'un produit aéronautique, de modifier certains points de la conception du produit aéronautique sans avoir à mettre à jour la conception du produit au complet en fonction des normes de conception en vigueur au moment de la demande de modification à la définition de type. Il peut en résulter, et il en résulte effectivement souvent, une série de modifications à la conception apportées au fil des ans dont aucune ne constitue une modification radicale par rapport à la conception tout juste antérieure. Toutefois, les effets cumulatifs de cette série de modifications peuvent se traduire par une version actuelle du produit aéronautique qui diffère notablement de celle dont il est question dans le certificat de type original, qui atteste l'approbation de la définition de type originale. Par conséquent, il existe de nombreux produits aéronautiques modifiés pour lesquels la preuve de la conformité par rapport à toutes les récentes normes de navigabilité en matière de conception n'a pas été demandée. Les modifications proposées à la réglementation canadienne constituent un point d'un accord international conclu avec la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et les Joint Aviation Authorities (JAA) européennes dans le but d'harmoniser les procédures de conception et de certification des produits aéronautiques, et ce, afin de mettre un terme à cette situation.

#### Détails

La sous-partie 11 (*Approbation de la définition de type d'un produit aéronautique*) de la partie V du RAC énonce les exigences réglementaires que le demandeur d'un certificat de type ou d'une modification à un certificat de type qui atteste l'approbation de la définition de type d'un produit aéronautique doit respecter avant que sa demande soit approuvée et que le ministre lui délivre le certificat de type. La sous-partie 13 (*Approbation de la conception des modifications et des réparations*) de la partie V précise les exigences réglementaires que le demandeur d'un document ou d'un changement à un document présentant des modifications ou des réparations supplémentaires à un produit aéronautique, lesquelles ne sont pas couvertes par le certificat de type actuel, doit respecter avant que sa demande soit approuvée et que le ministre lui délivre le document.

À l'article 511.01 (*Définitions*), un produit aéronautique est défini comme « un aéronef, un moteur d'aéronef, une hélice d'aéronef ou un appareillage d'aéronef ». Un nouveau produit aéronautique doit être conçu conformément à des normes de navigabilité prédéterminées en matière de conception (lesquelles se trouvent dans la réglementation et les normes connexes pertinentes). Une fois ces normes de navigabilité respectées, l'autorité

specifies the approved design in accordance with which all individual units of the particular model or series of models of the aeronautical product must be built. (Each individual aircraft will have a Certificate of Airworthiness — or similar flight authority document — which certifies that that individual meets the airworthiness standard which applies to all aircraft of that type, as specified in the relevant type certificate.) If changes to the design are desired during the service life of the product, the original design criteria must be amended, either by the issue of a new type certificate or by the issue of a supplemental type certificate (STC), a limited supplemental type certificate (LSTC) or a repair design certificate (RDC). These additional documents are considered to form part of the type certification of the model(s) of the aeronautical product which they jointly cover.

Changes to the design of appliances and applications for repair design certificates are excluded from the application of this proposal. An appliance is not part of the airframe, engine or propeller of the aircraft in which it is being used. The level of safety of the appliance is not meaningful until the appliance is installed on an airframe, engine or propeller. There are many interfaces and redundant systems in any aircraft and, because of these systemic complexities an increase in the safety of an appliance may not always translate into an increase in the overall safety of the aircraft (although a change in an appliance design will never be allowed to decrease the overall safety of the aircraft). Neither the FAA nor the JAA issue type certificates for appliances. To require the existing design of an airframe, engine or propeller to be reexamined because of a proposed change to design of an appliance would impose an unnecessary burden on the industry.

Since a repair is intended to return the aeronautical product being repaired to the safety envisaged by its original design standards and not to improve upon those standards, an application for a repair design certificate will also be excluded from the effects of these proposed amendments.

#### **Subpart 11 (Approval of the Type Design of an Aeronautical Product)**

This Subpart of the CARs deals with the approval of a type design for an aeronautical product (an aircraft, aircraft engine, propeller or aircraft appliance). The regulations in this Subpart and the associated standard, *Airworthiness Manual (AWM) Chapter 511 (Approval of the Type Design of An Aeronautical Product Standards)*, contain the process which must be followed and establish the criteria which must be met for the issue of a new type certificate or for a change to an existing type certificate to be approved.

When an application is made for a type certificate for a new aeronautical product, unless specifically requested and justified by the applicant, the application will be effective for a period of between two and five years depending on the type of product proposed. The airworthiness standards for the issue of the type certificate will be those in force on the date of the application for the type certificate.

If the design, development and testing process cannot be completed within the effective period, the applicant may apply for an extension of the original application. If a postponement of the date at which the original effective period ended becomes

réglementaire délivre un certificat de type qui précise la conception approuvée à partir de laquelle tous les éléments unitaires d'un modèle ou d'une série de modèles de produits aéronautiques peuvent être construits. (Tout aéronef pris isolément possède son certificat de navigabilité — ou un document similaire d'autorité de vol — qui certifie que cet aéronef comme tel respecte la norme de navigabilité qui s'applique à tous les aéronefs de ce type, tel que cela figure dans le certificat de type pertinent.) Si l'on souhaite apporter des modifications à la conception pendant la vie utile du produit, il faut modifier les critères de conception originaux, soit en délivrant un nouveau certificat de type, soit en délivrant un certificat de type supplémentaire (CTS), un certificat de type supplémentaire restreint (CTS/R) ou un certificat de conception de réparation (CCR). Ces documents additionnels sont censés constituer une partie de la certification de type du ou des modèles auxquels ils s'adressent.

La présente proposition ne s'applique pas aux changements de la conception des appareillages ni aux demandes de certificat de conception de réparation. Un appareillage ne fait pas partie de la cellule, du moteur ou de l'hélice de l'aéronef sur lequel il sera utilisé. Le niveau de sécurité de l'appareillage est donc considéré comme nul tant que ce dernier n'est pas installé sur une cellule, un moteur ou une hélice. Dans tout aéronef, il y a tant d'interfaces et de systèmes redondants et c'est justement à cause d'une telle complexité systémique qu'il arrive que toute augmentation du niveau de sécurité d'un appareillage ne se traduise pas nécessairement en une augmentation du niveau de sécurité de l'ensemble de l'appareil (même si le changement de conception d'un appareillage n'entraînera jamais une réduction du niveau général de sécurité de l'aéronef). Ni la FAA, ni la JAA ne délivrent des certificats de type dans le cas d'appareillages. Le fait d'exiger, à la suite d'un changement de conception proposé d'un appareillage, un nouvel examen de la conception existante d'une cellule, d'un moteur ou d'une hélice, représenterait un fardeau inutile pour le milieu aéronautique.

Étant donné qu'une réparation vise à ramener un produit aéronautique au niveau de sécurité imposé par les normes de conception originales, et non à améliorer ces normes, les demandes de certificat de conception de réparation seront également exclues de l'application des modifications proposées.

#### **Sous-partie 11 (Approbation de la définition de type d'un produit aéronautique)**

Cette sous-partie du RAC traite de l'approbation de la définition de type d'un produit aéronautique (un aéronef, un moteur d'aéronef, une hélice d'aéronef ou un appareillage d'aéronef). La réglementation qui figure dans cette sous-partie ainsi que la norme qui y est associée, à savoir le chapitre 511 du *Manuel de navigabilité (MN)* intitulé *Normes d'approbation de la définition de type d'un produit aéronautique*, renferme le processus qui doit être suivi et fixe les critères à respecter en vue de la délivrance d'un nouveau certificat de type ou de l'approbation d'une modification à un certificat de type existant.

Lorsqu'une demande de certificat de type visant un nouveau produit aéronautique est présentée, la demande restera en vigueur pendant une période comprise entre deux et cinq ans, selon le type de produit proposé, sauf si le demandeur fait une demande distincte bien précise et qu'il est capable de la justifier. Les normes de navigabilité servant à la délivrance du certificat de type seront celles en vigueur à la date de demande du certificat de type.

Si la conception, le développement et les essais ne peuvent être terminés pendant la durée de validité, le demandeur peut demander une prolongation de la demande originale. S'il devient nécessaire de repousser la date d'échéance de la période de validité

necessary, the applicant may choose to meet a different set of airworthiness standards but those standards may precede the issue of the type certificate by a period which is no longer than the length of original effective period.

That is, in the case of an application for a new type certificate, the airworthiness standards for the design will be those in effect two to five years preceding the date at which the certificate is issued. There are exceptions to this general statement but they support the overall goal that the standards of airworthiness which must be met for the issue of a type certificate will provide an equivalent level of safety to that provided by those standards in force no less than two to five years prior to the issue of the type certificate.

The proposed changes in the amendments to Subpart 11 are intended to implement this goal with relation to requests for a change to an existing type design which will not require the issue of a new type certificate. The standards of airworthiness which the type design of the aeronautical product will be required to meet after the incorporation of the requested change will be those which will ensure the provision of a level of safety equivalent to that of the airworthiness standards in effect two to five years prior to the issue of the document approving the change.

#### Current and Proposed Processes for Changes to an Existing Type Design

##### Current Process

If an applicant requests a change to a type certificate under Subpart 11 because of a proposal to make changes to the type design that affect the airworthiness of the aeronautical product or a proposal for an acoustical change to, or a change in the emissions specified in, an aircraft or aircraft engine type design, the applicable standards which must continue to be satisfied by the design, after incorporation of the changes, are those recorded in the type certificate data sheets, before the design change (i.e. the original standards plus any subsequent changes). With relatively infrequent specific exceptions, additional standards, necessary to ensure that the changed design provides a level of safety equivalent to that level that applied before the incorporation of the change, must be met. The effect of these conditions is that an updating of the airworthiness standards for the entire aeronautical product, when relatively minor design changes are initiated, is not required. A new type certificate would not need to be issued. The existing type certificate would be amended to incorporate the approved change. Thus, the original standards which formed the basis for the type certification would continue to be applicable to aspects of the design which were unaffected by the change.

However, CARs section 511.14 (*Changes to a Type Design Requiring a New Type Certificate*) requires an application for a new type certificate, if "the scope and nature of the proposed change in design, configuration, power, power limitations (engines) or weight are so extensive that a substantial investigation is necessary to determine compliance with the applicable standards".<sup>1</sup> Certain proposed changes to powerplants, principles of propulsion or to propellers or their principles of operation may also require an application for a new type certificate. Thus, there

<sup>1</sup> The terminology in quotation marks is from *Canadian Aviation Regulations, Part V Airworthiness, section 511.14 Changes to a Type Design Requiring a New Type Certificate*, July 8, 2000.

initiale, le demandeur peut choisir de respecter un nouvel ensemble de normes de navigabilité, mais ces normes ne peuvent précéder la délivrance du certificat de type d'une durée supérieure à la longueur de la durée de validité d'origine.

Autrement dit, dans le cas d'une demande de nouveau certificat de type, les normes de navigabilité relatives à la conception seront celles en vigueur dans les deux à cinq ans ayant précédé la date de délivrance du certificat. Il y a des exceptions à cette règle générale, mais elles tendent vers le même but, à savoir que les normes de navigabilité devant être respectées en vue de la délivrance d'un certificat de type devront offrir un niveau de sécurité équivalent à celui offert par les normes en vigueur au plus dans les deux à cinq ans ayant précédé la délivrance du certificat de type.

Les modifications proposées à la sous-partie 11 ont pour objet de poursuivre ce même but en ce qui concerne les demandes de modification à une définition de type existante n'exigeant pas la délivrance d'un nouveau certificat de type. Les normes de navigabilité auxquelles devra répondre la définition de type du produit aéronautique après l'incorporation de la modification demandée seront celles garantissant un niveau de sécurité équivalent à celui offert par les normes de navigabilité en vigueur dans les deux à cinq ans ayant précédé la délivrance du document approuvant la modification.

#### Processus actuel et processus proposé quant aux modifications à une définition de type existante

##### Processus actuel

Si le titulaire d'un certificat de type demande une modification à un certificat de type en vertu de la sous-partie 11 à la suite d'une proposition de modifications à la définition de type qui ont une incidence sur la navigabilité du produit aéronautique, ou d'une proposition de modification acoustique ou d'une proposition de modification aux émissions visant la définition de type d'un aéronef ou d'un moteur d'aéronef, les normes pertinentes auxquelles doit continuer de répondre la conception, après l'incorporation des modifications, sont celles consignées dans les fiches de données du certificat de type avant la modification apportée à la conception (à savoir les normes originales plus les modifications ultérieures). À de rares exceptions près, des normes supplémentaires, nécessaires à garantir que la conception modifiée offre un niveau de sécurité équivalent à celui qui existait avant l'incorporation de la modification, doivent être respectées. Ces conditions ont pour effet qu'aucune mise à jour des normes de navigabilité applicables à la totalité du produit aéronautique n'est exigée lorsque seules de petites modifications de conception sont apportées. Il n'est pas nécessaire de délivrer un nouveau certificat de type. Il suffira de modifier le certificat de type existant afin d'y incorporer la modification approuvée. Par conséquent, les normes originales qui forment la base de la certification de type continueront à s'appliquer à tous les éléments de la conception qui ne sont pas touchés par la modification.

Toutefois, l'article 511.14 du RAC (*Modifications d'une définition de type nécessitant un nouveau certificat de type*) exige une demande de nouveau certificat de type si « la portée et la nature de la modification proposée en matière de conception, de configuration, de puissance, de limites de puissance (moteurs) ou de masse sont d'une importance telle qu'elles nécessitent une étude approfondie pour déterminer si les normes applicables sont respectées<sup>1</sup> ». Certaines modifications proposées aux installations motrices, aux principes de propulsion ou aux hélices ou à leur

<sup>1</sup> La terminologie figurant entre guillemets est tirée du *Règlement de l'aviation canadien, Partie V : Navigabilité*, article 511.14 intitulé *Modifications d'une définition de type nécessitant un nouveau certificat de type*, en date du 8 juillet 2000.

is a provision, when a change to an existing type design has been requested, for the Minister to require an application for a new type certificate. The Minister must determine that the proposed change is such as to require a "substantial investigation" to determine compliance and that the proposed change, therefore, justifies the requirement for an application for a new type certificate. If there are novel or unusual design features proposed or if there are no applicable standards for the proposed modification or repair, special conditions will be specified by the Minister to ensure that a level of safety equivalent to that engendered by the standards provided by the type certificate data sheets or by an accepted equivalent document is achieved.

Under the current regulations, the regulatory authority is, therefore, responsible for determining whether the proposed change is such as to justify requiring an application for a new type certificate which would entail updating the design of the aeronautical product as a whole. The default position, absent the intervention of the regulatory authority, is the application of the certification standards, which governed the type design prior to the change, to ensure the changed design provides a level of safety equivalent to that which applied before the change was incorporated.

#### Proposed Process

Proposed changes throughout Subpart 11 will incorporate the intent to place applications for changes to an existing type design on the same basis as for the issue of a new type certificate. Section 511.06 will be revised to state that the period during which a request for a change to a type design is valid will be the same as that for a request for the issue of an original type certificate. The same provisions as are applied when issuing a new type certificate will be applied to a change for an existing type design if a postponement of the date at which the original effective period of the request ended should be necessary.

A proposed amendment to existing section 511.10 (*Involvement of the Minister*) will clarify that an applicant is required to give the Minister access to any aeronautical product that is the subject of an application under this Subpart for an inspection and engineering assessment or for a flight or ground test. The current wording requires access only to an aircraft for such an assessment or test.

Subject to certain exceptions, as stated in the proposed regulation, a proposed amendment to section 511.13 (*Applicable Standards for Changes to a Type Design*) will require the holder of a type certificate who proposes a change to the type design of an aeronautical product to show that the changed product complies with the standards of airworthiness, applicable to the category of product, in effect on the date of the application for the change. As well, after the change the product must continue to meet the standards for noise emissions, engine emissions and fuel venting as provided in Subpart 16 (*Aircraft Emissions*).

The intended effect of this proposed amendment will be to require an applicant for approval of a change to a type design to comply with the applicable standards of airworthiness in effect on the date of the application for the approval rather than with those recorded in the type certification of the product before the incorporation of the design change. This proposal is expected to ensure

principe de fonctionnement risquent également d'exiger une demande de nouveau certificat de type. Par conséquent, il existe des dispositions qui permettent au ministre, lorsqu'une modification à une définition de type existante a été demandée, d'exiger une demande de nouveau certificat de type. Le ministre doit établir que la modification proposée est telle qu'elle nécessite une « étude approfondie » dans le but de déterminer sa conformité et que la modification proposée justifie, par le fait même, l'obligation de faire une demande de nouveau certificat de type. Si la conception proposée fait appel à des éléments inédits ou inhabituels, ou s'il n'existe aucune norme applicable à la modification ou à la réparation proposée, le ministre va fixer des conditions spéciales afin de s'assurer de la présence d'un niveau de sécurité équivalent à celui découlant des normes tirées des fiches de données du certificat de type ou d'un document équivalent accepté.

En vertu de la réglementation actuelle, il incombe donc à l'autorité réglementaire de déterminer si une modification proposée est telle qu'elle justifie l'obligation de faire une demande de nouveau certificat de type qui se traduira par la mise à jour de la conception du produit aéronautique dans son intégralité. La façon de faire implicite, mis à part l'intervention de l'autorité réglementaire, consiste en l'application des normes de certification qui régissent la définition de type avant la modification, et ce, dans le but de s'assurer que la conception modifiée offre un niveau de sécurité équivalent à celui qui s'appliquait avant l'incorporation de la modification.

#### Processus proposé

Les modifications proposées à la sous-partie 11 vont incorporer l'intention de traiter les demandes de modifications à une définition de type existante de la même façon que la délivrance d'un nouveau certificat de type. L'article 511.06 sera révisé de manière à énoncer que la période de validité d'une demande de modification à un certificat de type sera la même que celle d'une demande de délivrance d'un certificat de type original. Les mêmes dispositions qui s'appliquent à la délivrance d'un nouveau certificat de type s'appliqueront à une modification à un certificat de type existant, dans le cas où il s'avérerait nécessaire de repousser la date de fin de validité de la période originale.

Une modification proposée à l'article 511.10 existant (*Participation du ministre*) va énoncer plus clairement le fait qu'un demandeur est tenu de permettre au ministre l'accès à tout produit aéronautique qui fait l'objet d'une demande en vertu de la présente sous-partie pour y faire toutes les inspections et toutes les évaluations techniques ou pour procéder à tous les tests en vol ou au sol nécessaires. Le libellé actuel n'exige l'accès qu'à un aéronef en vue d'une telle évaluation ou d'un tel test.

Sous réserve de certaines exceptions, comme le prévoit la réglementation proposée, une modification proposée à l'article 511.13 (*Normes applicables aux modifications d'une définition de type*) va obliger le titulaire d'un certificat de type qui propose une modification à la définition de type d'un produit aéronautique à montrer que le produit modifié répond aux normes de navigabilité, pertinentes à la catégorie du produit, en vigueur à la date de demande de la modification. De la même façon, après la modification, le produit doit continuer à respecter les normes d'émission de bruit, d'émission des moteurs et de décharge intentionnelle de carburant qui figurent à la sous-partie 16 (*Émissions des aéronefs*).

Cette proposition de modification vise à obliger le demandeur d'une approbation de modification à une définition de type à respecter les normes de navigabilité pertinentes en vigueur à la date de la demande d'approbation plutôt que celles consignées dans la certification de type du produit avant l'incorporation de la modification de conception. Cette proposition devrait permettre de

that airframes, engines or propellers being changed in a significant manner meet the latest airworthiness standards wherever practicable.

An applicant will be allowed to comply with an earlier airworthiness standard providing:

- (a) that the applicant shows the changed product satisfies conditions specified in section 511.13(3); or
- (b) for non-turbine rotorcraft with a maximum weight of 1 360 kg (3 000 lb.) or less or for other aircraft with a maximum weight of 2 720 kg (6 000 lb.) or less, the applicant may show that the changed product complies with the standards recorded in the type certificate. (That is, the current status of these small aircraft will remain unchanged. It will continue to be the responsibility of the regulatory authority to identify and demonstrate the need for compliance with updated design standards for significant changes.)

The exceptions which will allow the use of an earlier airworthiness standard include:

- a change that the regulatory authority finds is not significant when considered in context with all previous relevant design changes and all related revisions to the applicable standards in the product's type certificate;
- an area, system, component, equipment or appliance that the regulatory authority finds is not affected by the change; or
- an area, system, component, equipment or appliance that is affected by the change but for which the regulatory authority accepts that updating the design in line with current standards would not materially improve the level of safety or would not be practical.

Proposed changes will be considered significant if the general configuration or the principles of construction of the aeronautical product prior to the change are not retained or if the assumptions used for certification of the product prior to the change do not remain valid.

To summarize, for approval of a proposed change to a type design (except for smaller aircraft), the responsibility will be shifted to the applicant to justify not complying with the most recent airworthiness standards, rather than resting, as at present, with the regulatory authority to justify requiring compliance with the most recent airworthiness standards. There will be no essential changes to existing procedures for the issue of a new type certificate. The current airworthiness design standards will become the default position for changes to existing type designs rather than those design standards which applied preceding the proposed change.

### Subpart 13 (Approval of Modification and Repair Designs)

This Subpart deals with the process for the approval of modifications and repair designs for aeronautical products. It provides the conditions which must be met by an applicant for the issue of a Supplemental Type Certificate (STC), a Limited Supplemental Type Certificate (LSTC) or a Repair Design Certificate (RDC) or for a revision to any of these certificates. These documents are a means of approving data (as required by CAR Subpart 71 *Aircraft Maintenance Requirements*) for modifications or repairs to aeronautical products where other forms of approved data are not available. The issue of an STC, LSTC or RDC signifies that the

s'assurer que les aéronefs, les moteurs ou les hélices qui subissent des modifications importantes respectent, dans la mesure du possible, les normes de navigabilité les plus récentes.

Un demandeur sera autorisé à respecter une norme de navigabilité antérieure dans l'un ou l'autre des cas suivants :

- a) le demandeur montre que le produit modifié respecte les conditions prévues au paragraphe 511.13(3);
- b) s'il s'agit d'un giravion dépourvu de turbomoteur ayant une masse maximale d'au plus 1 360 kg (3 000 lb), ou s'il s'agit d'un autre aéronef ayant une masse maximale d'au plus 2 720 kg (6 000 lb), le titulaire du certificat de type peut montrer que le produit modifié respecte les normes consignées dans le certificat de type. (Autrement dit, le statut de ces petits aéronefs va demeurer inchangé. Il incombera toujours à l'autorité réglementaire d'établir et de démontrer la nécessité de se conformer à des normes de conception à jour dans le cas des modifications importantes.)

Voici les exceptions permettant de recourir à une norme de navigabilité antérieure :

- il s'agit d'une modification que l'autorité réglementaire juge peu importante, si on la juge dans le contexte de toutes les autres modifications déjà apportées à la conception et de toutes les révisions connexes aux normes pertinentes qui se trouvent dans le certificat de type du produit;
- il s'agit d'un domaine, d'un système, d'un composant, d'un équipement ou d'un appareillage que l'autorité réglementaire juge non touché par la modification;
- il s'agit d'un domaine, d'un système, d'un composant, d'un équipement ou d'un appareillage touché par la modification mais pour qui l'autorité réglementaire reconnaît que la mise à jour de la conception en fonction des normes actuelles ne permettrait pas d'accroître de façon appréciable le niveau de sécurité offert ou ne serait pas pratique.

Les modifications proposées seront jugées importantes si la configuration générale ou les principes de construction du produit aéronautique qui existaient avant la modification ne sont plus les mêmes ou si les hypothèses ayant servi à la certification du produit avant la modification ne sont plus valides.

En résumé, afin de faire approuver une modification proposée à une définition de type (sauf pour les petits aéronefs), il incombera au demandeur de justifier pourquoi il ne souhaite pas respecter les normes de navigabilité les plus récentes, ce qui signifie qu'il n'incombera plus à l'autorité réglementaire, comme c'est encore le cas actuellement, de justifier pourquoi elle exige le respect des normes de navigabilité les plus récentes. Les procédures actuelles de délivrance d'un nouveau certificat de type ne subiront aucune modification d'importance. Plutôt que les normes de conception qui s'appliquaient avant la modification proposée, ce sont les normes de navigabilité actuelles en matière de conception qui deviendront la valeur par défaut pour les modifications visant des définitions de type existantes.

### Sous-partie 13 (Approbation de la conception des modifications et des réparations)

Cette sous-partie traite du processus d'approbation de la conception des modifications et des réparations de produits aéronautiques. Elle donne les conditions qu'un demandeur doit remplir pour se voir délivrer un certificat de type supplémentaire (CTS), un certificat de type supplémentaire restreint (CTS/R) ou un certificat de conception de réparation (CCR) ou pour faire réviser l'un de ces certificats. Ces documents permettent d'approuver des données (comme l'exige la sous-partie 71 du RAC intitulée *Exigences relatives à la maintenance des aéronefs*) en cas de modifications ou de réparations à des produits aéronautiques quand il

technical design data, upon which a modification or repair is based, has been approved by the regulatory authority.

The proposed revisions in the amendment to Subpart 13 will apply only to applications for an STC or an LSTC. The STC or LSTC forms part of the aeronautical product type design, when the subject design change is incorporated. That is, it has the same effect as the original type certificate in controlling the design features of the aeronautical product. (An STC applies to the aeronautical products to which the original type certificate applies. An LSTC applies to a limited number of those aeronautical products. The products to which an LSTC applies are identified by their individual serial numbers.)

### Current and Proposed Processes for Approval of Modifications

#### Current Process

At present, the applicable standards upon which the issue of an STC or LSTC must be based are those recorded in the type certificate data sheets for the aeronautical product or in an accepted equivalent document. If there are novel or unusual design features proposed or if there are no applicable standards for the proposed modification, special conditions will be specified by the Minister to ensure that a level of safety equivalent to that engendered by the standards provided by the type certificate data sheets or by an accepted equivalent document is achieved. If the basis of certification for the aeronautical product consists of standards no longer accepted in Canada for new types or if it is impractical for the applicant to obtain copies of such standards (e.g. for very old standards), the applicant is allowed to use airworthiness standards which will provide an equivalent level of safety to that provided by the type certificate data sheets or by an accepted equivalent document. This provision does not require conformity to standards of a more recent date than those of the original type certificate data sheets or their equivalent. There are certain exceptions to the above for aeronautical products with a Special Certificate of Airworthiness — Limited and for the substitution of powerplant types.

There is no provision under Subpart 13 by which the Minister may require the use of airworthiness standards later than those which are recorded in the existing certification documentation for the aeronautical product. The applicant may, however, with the approval of the Minister, choose to include changes to the airworthiness standards which postdate those upon which the type certificate for the aeronautical product was issued, on the condition that related changes are also included.

#### Proposed Process

In accordance with the principles applied in developing the proposed changes to Subpart 11, the proposed amendments to Subpart 13 and its associated standard (*Airworthiness Manual Chapter 513 Approval of Modification and Repair Designs Standards*) are intended to assure the provision of a level of safety, for the design of modifications for aeronautical products, which is equivalent to that provided by the application of the most current airworthiness standards.

A proposed new section 513.06 (*Effective Period of an Application*) will be introduced to this Subpart which will establish the

n'existe aucune autre forme de données approuvées. La délivrance d'un CTS, d'un CTS/R ou d'un CCR signifie que l'autorité réglementaire a approuvé les données techniques sur lesquelles se fonde une modification ou une réparation.

Les révisions proposées dans cette modification de la sous-partie 13 ne s'appliqueront qu'aux demandes de CTS ou de CTS/R. Le CTS ou le CTS/R fait partie de la définition de type d'un produit aéronautique, une fois que la modification de conception en question est incorporée. Autrement dit, il a le même effet que le certificat de type original en surveillant les caractéristiques de conception du produit aéronautique. (Un CTS s'applique aux produits aéronautiques englobés par le certificat de type original. Un CTS/R ne s'applique qu'à un nombre limité de ces produits aéronautiques identifiés par leur numéro de série respectif.)

### Processus actuel et processus proposé quant à l'approbation des modifications

#### Processus actuel

À l'heure actuelle, les normes pertinentes sur lesquelles doit se baser la délivrance d'un CTS ou d'un CTS/R sont celles consignées dans les fiches de données du certificat de type du produit aéronautique ou dans un document équivalent accepté. Si la modification proposée fait appel à des caractéristiques de conception inédites ou inhabituelles, ou s'il n'existe aucune norme pertinente, le ministre va préciser les conditions spéciales censées garantir un niveau de sécurité équivalent à celui offert par les normes contenues dans les fiches de données du certificat de type ou dans un document équivalent accepté. Si la base de certification du produit aéronautique se compose de normes que le Canada n'accepte plus pour des nouveaux types, ou s'il est impossible pour le demandeur de se procurer des exemplaires de telles normes (par exemple, s'il s'agit de normes très anciennes), il est permis au demandeur de se servir de normes de navigabilité capables d'offrir un niveau de sécurité équivalent à celui offert par les normes contenues dans les fiches de données du certificat de type ou dans un document équivalent accepté. Cette disposition n'exige pas une mise en conformité à des normes plus récentes que celles figurant dans les fiches de données du certificat de type original ou dans leur équivalent. Il existe certaines exceptions à cette règle, dans le cas de produits aéronautiques ayant un certificat spécial de navigabilité — limité et dans le cas de changement de types d'installations motrices.

Il n'existe aucune disposition dans la sous-partie 13 permettant au ministre d'exiger l'utilisation de normes de navigabilité plus récentes que celles consignées dans la documentation de la certification existante du produit aéronautique. Le demandeur peut, toutefois, après approbation du ministre, choisir d'inclure des modifications aux normes de navigabilité ultérieures à la date de délivrance du certificat de type du produit aéronautique, à condition que les modifications connexes soient également incluses.

#### Processus proposé

Conformément aux principes appliqués dans la préparation des modifications proposées à la sous-partie 11, les modifications proposées à la sous-partie 13 et à sa norme connexe (le chapitre 513 du *Manuel de navigabilité* intitulé *Normes d'approbation de la conception des modifications et des réparations*) sont censées garantir, en matière de conception des modifications de produits aéronautiques, un niveau de sécurité équivalent à celui offert par l'application des normes de navigabilité les plus récentes.

Un nouvel article portant le numéro 513.06 (*Durée de validité d'une demande*) sera ajouté à la présente sous-partie, et il fixera la

period during which an application for the issue of an STC or an LSTC is valid. These provisions will be the same as those currently in force for applications for the issue of a new type certificate or proposed for a type design change to an existing type certificate under section 511.06 (*Effective Period of an Application*).

Changes to existing section 513.07 (*Applicable Standards*) are proposed which will require an applicant for an STC or an LSTC to show that the changed product will comply with the standards of airworthiness, applicable to the category of the product, in effect on the date of the application for the change. As well, after the change the product must continue to meet the standards for noise emissions, engine emissions and fuel venting as provided in Subpart 16 (*Aircraft Emissions*). The same provisions that apply to applications for new STCs or LSTCs will apply to applications for changes to existing documents. This proposed amendment will put in place the same requirements for applicants for STCs and LSTCs, or for changes to existing documents, to conform with the most current standards of airworthiness in effect on the date of the application, as are being introduced for applicants for changes to existing type designs. Again, it will be the applicant's responsibility to justify, to the regulatory authority, not complying with this requirement.

The same exceptions and conditions will apply to the applications under the proposed Subpart 13 as under the proposed Subpart 11.

A proposed amendment to existing section 513.10 (*Involve-ment of the Minister*) will clarify that an applicant is required to give the Minister access to any aeronautical product that is the subject of an application under this Subpart for an inspection and engineering assessment or for a flight or ground test. The current wording requires access only to an aircraft for such an assessment or test.

A proposed new section, 513.14 (*Changes to a Type Design Requiring a New Type Certificate*), will establish the conditions under which the regulatory authority may find that an application for a new type certificate is required for the proposed changes to the type design. This section is intended to ensure that extensive changes are subjected to the requirements of Subpart 11. If the proposed change is such that a substantially complete investigation is necessary to determine compliance with the applicable standards the regulatory authority will require an application for a new type certificate.

An applicant for a certificate based on an equivalent document which was issued by a foreign airworthiness authority will be required to satisfy the same provisions as will applicants for certificates based on Canadian-issued documents.

To summarize, the proposed amendments to Subpart 13 will place applicants for approval of modifications under the same requirements with respect to the design standards which must be met by the changed product as will be applicants for a change to a type design under proposed Subpart 11. With both proposals, except where a smaller aircraft is the subject of a proposal, the applicant will bear the responsibility for providing, to the regulatory authority, justification for not meeting design standards in effect on the date of application for the change rather than those standards which may be set forth in the original type certification data sheets or their equivalent.

durée de validité d'une demande de délivrance d'un CTS ou d'un CTS/R. Ces dispositions seront identiques à celles actuellement en vigueur pour les demandes de délivrance d'un nouveau certificat de type ou pour les modifications à une définition de type existante en vertu de l'article 511.06 (*Durée de validité d'une demande*).

En vertu des modifications proposées à l'actuel article 513.07 (*Normes applicables*), le demandeur d'un CTS ou d'un CTS/R sera tenu de montrer que le produit modifié répond aux normes de navigabilité, pertinentes à la catégorie du produit, en vigueur à la date de demande de la modification. De la même façon, après la modification, le produit doit continuer à respecter les normes d'émission de bruit, d'émission des moteurs et de décharge intentionnelle de carburant qui figurent à la sous-partie 16 (*Emissions des aéronefs*). Les mêmes dispositions qui s'appliquent aux demandes de nouveaux CTS ou CTS/R s'appliqueront aux demandes de modifications à des documents existants. La modification proposée va obliger les demandeurs de CTS et de CTS/R ou de modifications à des documents existants, à se conformer aux normes de navigabilité les plus récentes en vigueur à la date de demande, de la même façon que cela est en train d'être fait pour les demandeurs de modifications à des définitions de type existantes. Une fois de plus, il incombera au demandeur de démontrer à l'autorité réglementaire pourquoi il ne satisferait pas à cette exigence.

Les mêmes exceptions et conditions prévues en vertu de la sous-partie 11 proposée s'appliquent à la sous-partie 13 proposée.

Une modification proposée à l'article 513.10 existant (*Participation du ministre*) va énoncer plus clairement le fait qu'un demandeur est tenu de permettre au ministre l'accès à tout produit aéronautique qui fait l'objet d'une demande en vertu de la présente sous-partie pour y faire toutes les inspections et toutes les évaluations techniques ou pour procéder à tous les tests en vol ou au sol nécessaires. Le libellé actuel n'exige l'accès qu'à un aéronef en vue d'une telle évaluation ou d'un tel test.

Le nouvel article 513.14 proposé (*Modifications d'une définition de type nécessitant un nouveau certificat de type*) va fixer les conditions en vertu desquelles l'autorité réglementaire peut estimer que les modifications proposées à une définition de type nécessitent une demande de nouveau certificat de type. Cet article vise à garantir que les modifications importantes seront soumises aux exigences de la sous-partie 11. Si la modification proposée est telle qu'il est nécessaire de procéder à une enquête relativement complète pour s'assurer du respect des normes pertinentes, l'autorité réglementaire exigera une demande de nouveau certificat de type.

Le demandeur d'un certificat basé sur un document équivalent délivré par une autorité de navigabilité étrangère sera tenu de satisfaire aux mêmes dispositions que les demandeurs de certificats se basant sur des documents délivrés au Canada.

En résumé, grâce aux modifications proposées à la sous-partie 13, les demandeurs d'approbation de modifications seront assujettis, en ce qui a trait aux normes de conception que doivent respecter les produits modifiés, aux mêmes exigences que le sont les demandeurs d'une modification à une définition de type en vertu de la sous-partie 11 proposée. À la suite de ces deux propositions, à l'exception des demandes visant les petits aéronefs, il incombera au demandeur d'expliquer à l'autorité réglementaire pourquoi il ne respecterait pas les normes de conception en vigueur à la date de la demande de modification et s'en tiendrait aux normes pouvant se trouver dans les fiches de données techniques de la certification de type originale ou dans leur équivalent.



The associated standards for both Subpart 11 (*Airworthiness Manual* Chapter 511) and Subpart 13 (*Airworthiness Manual* Chapter 513) will be revised to ensure consistency with the changed requirements for the relevant regulations. These changes will entail renumbering of sections, title revisions, correction of references, introduction of new references, deletions where provisions previously in a standard have been moved to a regulation and general editorial clarification.

#### Alternatives

No alternative to regulatory action is available which will achieve the benefits of this proposed amendment to the *Canadian Aviation Regulations* and avoid the harm which could result to the international position of the Canadian aerospace industry if it were not promulgated.

This proposal was developed from the deliberations of an ad hoc committee, the International Certification Procedures Task Force (ICPTF), which was sponsored by the Aerospace Industries Association of America. This Task Force included representatives of the U.S. Federal Aviation Administration (FAA), the European Joint Aviation Authorities (JAA), Transport Canada (TC) and industry associations such as the Aerospace Industries Association of America (AIA), the Aerospace Industries Association of Canada (AIAC), the Air Line Pilots Association (ALPA), the Air Transport Association of America (ATA), the Association of European Airlines (AEA), the European Association of Aerospace Industries (AECMA), the General Aviation Manufacturers Association (GAMA), and the International Air Transport Association (IATA).

Based on the type certification principles for changes to aeronautical products which came out of the international Task Force, the Federal Aviation Administration, the European Joint Aviation Authorities and Transport Canada have collaborated on developing proposed regulatory changes suitable to their respective aviation environments. The FAA presented, in the U.S. *Federal Register* of Wednesday June 7, 2000,<sup>2</sup> their *Final Rule* for type certification procedures for changed products which will become mandatory on June 10, 2003. The JAA Committee adopted their corresponding rule in May 1999 and will implement it with the same mandatory date as the FAA *Final Rule*. Both jurisdictions intend to apply their revised type certification procedures to imported products.

The possibility of limiting the proposed amendments to Subpart 11 and its associated standards was considered by the Canadian authorities. Such a choice would have relieved applicants for STCs or LSTCs or for changes to such documents from the provisions contained in this proposal. However, such a choice would perpetuate the existing situation whereby it is possible for a series of changes to create a substantially modified product from that to which the original type certificate with accompanying amendments applied. That modified product would not, in total, have been evaluated against current airworthiness design standards. The proposed amendments will ensure that proposed design changes to Canadian aeronautical products are treated consistently in terms of the design standards which they must satisfy

Les normes connexes aux deux sous-parties 11 (chapitre 511 du *Manuel de navigabilité*) et 13 (chapitre 513 du *Manuel de navigabilité*) seront révisées de façon à s'assurer de leur cohérence avec les exigences modifiées de la réglementation pertinente. Ces modifications entraîneront une renumérotation des articles, une révision des titres, une correction des renvois, l'ajout de nouveaux renvois, des suppressions lorsque des dispositions se trouvant avant dans une norme ont été transférées dans le règlement et, enfin, des éclaircissements généraux d'ordre rédactionnel.

#### Solutions envisagées

Il n'existe aucune solution de rechange à ces mesures réglementaires qui donnerait les avantages procurés par cette proposition de modification au *Règlement de l'aviation canadien* et qui éviterait la menace qui pourrait peser sur la position internationale de l'industrie aéronautique canadienne si ces mesures n'étaient pas adoptées.

La présente proposition a été élaborée à partir des délibérations d'un comité spécial, à savoir le Groupe de travail international sur les procédures de certification (GTIPC), qui a été parrainé par l'Aerospace Industries Association of America. Ce groupe de travail comprenait des représentants de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis, des Joint Aviation Authorities (JAA) européennes, de Transports Canada (TC) et d'associations de l'industrie comme l'Aerospace Industries Association of America (AIA), l'Association des industries aérospatiales du Canada (AIAC), l'Air Line Pilots Association (ALPA), l'Air Transport Association of America (ATA), l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA), l'European Association of Aerospace Industries (AECMA), la General Aviation Manufacturers Association (GAMA) et l'International Air Transport Association (IATA).

En se fondant sur les principes de certification de type des produits aéronautiques qui se sont dégagés des conclusions du Groupe de travail international, la Federal Aviation Administration, les Joint Aviation Authorities européennes et Transports Canada ont travaillé de concert à l'élaboration de propositions de modifications réglementaires adaptées à leur environnement aéronautique respectif. La FAA a présenté, dans le *Federal Register* des États-Unis du mercredi 7 juin 2000<sup>2</sup>, sa *Final Rule* en matière de procédures de certification des produits modifiées, qui entrera en vigueur le 10 juin 2003. Le comité des JAA a adopté des règles correspondantes en mai 1999, lesquelles deviendront obligatoires à la même date que celles de la *Final Rule* de la FAA. Ces deux instances ont l'intention d'appliquer aux produits importés leurs procédures révisées de certification de type.

Les autorités canadiennes ont envisagé la possibilité de limiter les modifications proposées à la sous-partie 11 et à ses normes connexes. Grâce à un tel choix, les demandeurs de CTS ou de CTS/R ou encore de modifications à tels documents n'auraient pas été assujettis aux dispositions de la présente proposition. Toutefois, une telle attitude n'aurait fait que perpétuer la situation actuelle qui permet de procéder à toute une série de modifications et d'obtenir ainsi un produit notablement différent de celui pour lequel s'appliquait le certificat de type avec les modifications l'accompagnant. En fin de compte, ce produit modifié ne serait pas évalué en fonction des normes de navigabilité actuelles en matière de conception. Les modifications proposées vont garantir que les modifications de conception proposées à des produits

<sup>2</sup> United States of America, Department of Transportation, Federal Aviation Administration, « 14 CFR Part 11 *et al.*, Type Certification Procedures for Changed Products; Final Rule », *Federal Register* (Wednesday, June 7, 2000) Vol. 65, No. 110, p. 36244.

<sup>2</sup> United States of America, Department of Transportation, Federal Aviation Administration, « 14 CFR Part 11 *et al.*, Type Certification Procedures for Changed Products; Final Rule », *Federal Register* (mercredi 7 juin 2000) vol. 65, n° 110, p. 36244.

regardless of the type of approval document under which those proposed changes are evaluated by the regulatory authority. The alternative of limiting the proposed amendments to Subpart 11 and its associated standards was, therefore, rejected for these reasons.

Historically, countries who are major exporters of aeronautical products have coordinated their certification standards for those products to facilitate the flow of trade. Canada has abided by this practice and has been a significant beneficiary of its results. Before a Canadian produced or modified aeronautical product is accepted within another jurisdiction, the regulatory authority in that jurisdiction requires proof that the product meets their certification standards (as we do when importing foreign aeronautical products). If Canadian standards are not obviously equivalent, the foreign authority will require re-certification to their own standards. The absence of a legislative requirement for certification standards which are equivalent to those of our major trading partners, the United States of America and those countries of the European Union which are also members of the JAA,<sup>3</sup> would place a significant obstacle in the path of exporters of Canadian aeronautical products. This proposed amendment will establish that legislative requirement and will ensure that Canadian design standards for changes to aeronautical products continue to be accepted as equivalent to those of the FAA and the JAA.

#### *Benefits and Costs*

Throughout the development of the aviation regulations and standards Transport Canada applies risk management concepts. Where there are risk implications the analysis of these proposed regulations has concluded that the imputed risk is acceptable in light of the expected benefits.

Although differences in the respective aviation and regulatory environments between the United States and Canada will lead to somewhat different regulatory details and to differing impact magnitudes, where applicable, the FAA analysis which accompanied the notice of the *Final Rule*<sup>4</sup> has been drawn upon in developing the following benefit-cost analysis for the proposed amendments to Canadian regulations.

For smaller aircraft (non-turbine rotorcraft with a maximum weight of 1 360 kg [3 000 lb.] or less or aircraft other than rotorcraft with a maximum weight of 2 720 kg [6 000 lb.] or less), the regulatory process with respect to proposed design changes will remain essentially unchanged. Under both Subparts 11 and 13, for smaller aircraft, the responsibility for justifying an upgrade to the design standards will rest with the Minister rather than, as for larger aircraft, the applicant having the responsibility to justify non-compliance with current design standards.

aéronautiques canadiens seront traitées de manière uniforme en ce qui concerne les normes de conception qu'elles doivent respecter, quel que soit le type de document d'approbation en vertu duquel l'autorité réglementaire étudie les modifications proposées. C'est pour ces raisons que la solution consistant à limiter les modifications proposées à la sous-partie 11 et à ses normes connexes, a été rejetée.

Du point de vue historique, les principaux pays exportateurs de produits aéronautiques ont coordonné leurs normes de certification de ces produits afin de faciliter les échanges commerciaux. Le Canada s'est soumis à cette façon de faire et a largement bénéficié de ses résultats. Avant qu'un produit aéronautique produit ou modifié au Canada puisse être accepté par une autre instance, l'autorité réglementaire compétente demande des preuves comme quoi le produit respecte ses normes de certification (comme nous le faisons à l'importation de produits aéronautiques étrangers). Si les normes canadiennes ne sont pas manifestement équivalentes, l'autorité étrangère va demander une recertification en fonction de ses propres normes. L'absence, dans la réglementation, d'une exigence portant sur des normes de certification équivalentes à celles de nos principaux partenaires commerciaux, à savoir les États-Unis d'Amérique et les pays membres de l'Union européenne qui sont également membres des JAA<sup>3</sup>, risque de nuire considérablement aux exportateurs de produits aéronautiques canadiens. La présente proposition de modification va fixer cette exigence réglementaire et va permettre de s'assurer que les normes de conception canadiennes qui s'appliquent aux modifications apportées à des produits aéronautiques continueront à être acceptées comme des normes équivalentes à celle de la FAA et des JAA.

#### *Avantages et coûts*

Tout au long de l'élaboration des règlements et des normes aéronautiques, Transports Canada applique le concept de gestion des risques. Lorsque des modifications impliquent des risques, l'analyse des modifications proposées permet de conclure que ces risques sont acceptables, eu égard aux effets positifs escomptés.

Bien que les différences entre les environnements aéronautiques et réglementaires des États-Unis et du Canada puissent, le cas échéant, mener à des différences relativement importantes au niveau de détails réglementaires et à des impacts d'ampleurs différentes d'un pays à l'autre, l'analyse de la FAA qui accompagnait la *notice of the Final Rule*<sup>4</sup> a été utilisée dans la préparation de l'analyse des avantages et des coûts qui suit à propos des modifications proposées à la réglementation canadienne.

Dans le cas des petits aéronefs (giravions dépourvus de turbomoteur ayant une masse maximale d'au plus 1 360 kg [3 000 lb]) ou d'aéronefs autres que des giravions ayant une masse maximale d'au plus 2 720 kg [6 000 lb]), le processus réglementaire entourant les modifications de conception proposées demeurera essentiellement le même. En vertu de la sous-partie 11 comme de la sous-partie 13, dans le cas des petits aéronefs, il incombera toujours au ministre de justifier un relèvement des normes de conception, alors que, dans le cas des plus gros aéronefs, il incombera au demandeur d'expliquer pourquoi il ne souhaite pas respecter les normes de conception actuelles.

<sup>3</sup> Full member Authorities of the JAA include Austria, Belgium, Czech Republic, Denmark, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Iceland, Ireland, Italy, Luxembourg, Malta, Monaco, Netherlands, Norway, Portugal, Romania, Slovenia, Spain, Sweden, Switzerland, Turkey and the United Kingdom.

<sup>4</sup> United States of America, "14 CFR Part 11 *et al.*, Type Certification Procedures for Changed Products; Final Rule", *Federal Register* (Wednesday, June 7, 2000), p. 36244.

<sup>3</sup> Les autorités membres à part entière des JAA comprennent l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Irlande, l'Islande, l'Italie, le Luxembourg, Malte, Monaco, la Norvège, les Pays-Bas, le Portugal, la République tchèque, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Slovénie, la Suède, la Suisse et la Turquie.

<sup>4</sup> United States of America, « 14 CFR Part 11 *et al.*, Type Certification Procedures for Changed Product; Final Rule », *Federal Register* (mercredi 7 juin 2000) p. 36244.

## Benefits

The main sources of benefits which may result from the proposed changes are: enhanced safety, the prevention of damage to international trading relationships involving the affected products, and the protection of Canada's reputation among members of the international community of aviation regulatory authorities.

### Enhanced Safety

As discussed in the analysis regarding their new procedures for changed products, published by the U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration in the *Federal Register*,<sup>5</sup> the directly attributable benefit of this proposal will be the augmented safety that will result from those cases where future changed products will be required to comply with later, more stringent airworthiness standards than those standards that would be required in the absence of the promulgation of these proposed requirements. The new U.S. procedures are identical to those proposed in the amendments to the *Canadian Aviation Regulations* discussed in this Regulatory Impact Analysis Statement although the form and language of the actual regulations differ. The same benefits from enhanced safety can be expected to accrue in the Canadian environment.

A trend has developed toward having a series of changes, over a period of time, to the design of an aeronautical product where each change, by itself, causes the product to differ little from that product immediately prior to the change but where the cumulative effect of the series creates a product substantially different from the original. The result of this trend presents the picture of an aviation industry in which aircraft and equipment designed in accordance with the most stringent current standards are operated in the same roles and subject to the same operating rules as are products which have been designed, in large part, in accordance with much earlier design standards. The roles and operating rules have kept pace with changes in technology while the gap between that technology, with its accompanying operational practices, and the design of aeronautical products which are certificated to earlier standards has been widening.

As yet, no aviation accident or incident has been identified in which the use of an aeronautical product which was not certificated to an updated standard was considered a contributing factor. However, allowing the present situation to continue would be an unacceptable deviation from the policy, which the Canadian federal government shares with other international authorities, that the traveling public is entitled to expect that the highest possible degree of safety commensurate with cost considerations should be achieved by those aeronautical products or modifications to such products which are being certificated at any given time.

### International Trading Relationships

Canada is a small open economy. Barriers to trade matter more to our industry than to our U.S. or European counterparts who have access to much larger domestic markets. While tariffs, quotas and import duties constitute the commonly thought of barriers to trade, differing standards of design and production for

## Avantages

Les principales sources d'avantages susceptibles de résulter des modifications proposées sont les suivantes : l'amélioration de la sécurité; la prévention de la dégradation des échanges commerciaux internationaux entourant les produits visés; enfin, la protection de la réputation du Canada auprès des membres de la communauté internationale des autorités réglementaires chargées de l'aviation.

### Amélioration de la sécurité

Comme cela a été dit dans l'analyse entourant les nouvelles procédures applicables aux produits modifiés, publiée par la Federal Aviation Administration du ministère des transports des États-Unis dans le *Federal Register*,<sup>5</sup> cette proposition aura comme avantage direct une augmentation de la sécurité qui résultera des cas dans lesquels les futurs produits modifiés seront tenus de satisfaire à des normes de navigabilité plus récentes et plus strictes que celles qu'ils seraient tenus de respecter si les exigences proposées n'étaient pas adoptées. Les nouvelles procédures des États-Unis sont identiques à celles proposées dans les modifications au *Règlement de l'aviation canadien* dont il est question dans le présent résumé de l'étude d'impact de la réglementation, bien que la présentation et la langue de la réglementation comme telles ne soient pas les mêmes. Il est donc permis de s'attendre aux mêmes avantages découlant d'une amélioration de la sécurité dans l'environnement canadien.

Il est apparu une tendance voulant que l'on apporte, sur une certaine période de temps, une série de modifications à la conception d'un produit aéronautique, chacune de ces modifications en elle-même ne se traduisant que par un produit légèrement différent de celui qui le précédait immédiatement avant la modification, mais, à la longue, l'effet cumulatif de toute cette série de modifications finit par donner un produit notablement différent de l'original. Le résultat de cette tendance donne l'image d'une industrie de l'aviation dans laquelle les aéronefs et l'équipement conçus conformément aux normes actuelles les plus strictes sont exploités dans les mêmes rôles et sont assujettis aux mêmes règles d'exploitation que des produits qui ont été conçus, dans une grande part, en fonction de normes de conception beaucoup plus anciennes. Si les rôles et les règles d'exploitation ont évolué au même rythme que les modifications technologiques, le fossé entre cette technologie, avec ses pratiques opérationnelles connexes, et la conception de produits aéronautiques certifiés par rapport à des normes plus anciennes, n'a cessé de se creuser.

Jusqu'à maintenant, il n'y a eu aucun accident ni incident aéronautique au cours duquel l'utilisation d'un produit aéronautique n'ayant pas été certifié en fonction de normes mises à jour aurait fait partie des facteurs contributifs. Toutefois, permettre à la situation actuelle de perdurer représenterait un écart inacceptable par rapport à la politique, que le gouvernement fédéral canadien partage avec d'autres autorités internationales, voulant que le public voyageur soit en droit de s'attendre à ce que les produits aéronautiques ou les modifications à ces produits ayant été certifiées à un moment ou à un autre bénéficient du plus haut niveau de sécurité possible, eu égard à des considérations de coût.

### Relations au niveau du commerce international

Le Canada est une économie ouverte de petite taille. Toute barrière commerciale gêne plus notre industrie que celle des États-Unis ou des pays européens, car ceux-ci ont accès à des marchés intérieurs beaucoup plus vastes. Si les tarifs douaniers, les quotas et les droits d'importation représentent les barrières commerciales

<sup>5</sup> *Ibid.*

<sup>5</sup> *Ibid.*

regulated products can also be effective impediments to the free flow of goods between countries.

Exporters of regulated products are required, by the authorities of the countries to which they are exporting their products, to demonstrate compliance with the regulatory system in place under the jurisdiction in which they propose to market their products. This requirement imposes a cost of recertification upon the exporters whose products were initially certificated by the regulatory authority in the country in which they are resident when the certification standards of the two jurisdictions are different. This cost is not faced by domestic manufacturers (with whom they are competing) whose products were originally certificated in the domestic jurisdiction in which the exporters propose to sell their products. The cost differential will create a marketing disadvantage, i.e. a barrier to trade, for foreign producers which will impair their ability to compete in the domestic market, all other things being equal. The Canadian market for aeronautical products is a comparatively small component of the total (international) market for such products. Canadian producers are likely to suffer disproportionately vis-à-vis their U.S. or European competitors from such trade impediments.

The Aerospace Industry Association of Canada (AIAC) reports that Canada's aerospace industry is the fourth largest in the world.<sup>6</sup> This performance is largely attributable to strong export sales. In 2000, aerospace sector sales were \$20 billion. Nearly 80 percent were export sales. While this impressive result is based on the Canadian integration of advanced North American technology in aerospace design and production and on a well-deserved international recognition of Canadian workmanship and reliability, ready access to international markets has been essential to this achievement. For Canadian producers of aeronautical products, this access has been eased by a historical policy of coordinating Canadian certification systems for aeronautical products with those in place among our international trading partners.

The current proposal will ensure that the certification standards for aeronautical products produced in Canada for export will be accepted by the regulatory jurisdictions in the most significant markets for Canadian exporters. No differential cost will be imposed on Canadian exporters as a consequence of design standards which differ from the country of the importer.

For smaller Canadian manufacturers who do not compete directly in the international market for aeronautical products but who are primarily engaged in the production of modifications of existing products for Canadian air operators, the harmonization of Canadian standards for changes to aeronautical product design with those accepted internationally will be imposed either directly, by our own legislative changes, or indirectly, by the requirements of their clientele. Canadian commercial air operators of aircraft certificated in the transport category function within an international network of leases, alliances and aircraft interchanges which require their aircraft to conform to internationally accepted airworthiness design standards. Operators of smaller aircraft would find opportunities to sell or modify their aircraft abroad severely curtailed if Canadian airworthiness design standards were to impose a different standard from those of the rest of the

classiques, il se peut que l'application de normes de conception et de production de produits réglementés différentes constitue également une véritable entrave à la libre circulation des biens entre les pays.

Les exportateurs de produits réglementés sont tenus, par les autorités des pays dans lesquels ils exportent leur produits, de montrer qu'ils respectent le système réglementaire en place dans le pays dans lequel ils se proposent de mettre leurs produits en marché. Si les normes de certification des deux pays sont différentes, les exportateurs dont les produits ont été à l'origine certifiés par l'autorité réglementaire du pays dans lequel ils résident doivent subir des coûts de recertification. Ces coûts ne s'appliquent pas aux fabricants locaux (avec qui ils sont en concurrence) dont les produits ont été certifiés à l'origine par le pays dans lequel les exportateurs se proposent de vendre leurs produits. Cette différence entre les coûts va se traduire par un handicap au niveau de la commercialisation, autrement dit par une barrière commerciale imposée aux producteurs étrangers qui va nuire à leur capacité à être concurrentiels sur le marché local, toutes choses étant égales par ailleurs. Le marché canadien des produits aéronautiques est relativement petit si on le compare au marché total (international) de ce genre de produits. Par rapport à leurs concurrents américains ou européens, les producteurs canadiens vont probablement être beaucoup plus gênés par de telles entraves au commerce.

L'Association des industries aérospatiales du Canada (AIAC) a fait savoir que l'industrie aérospatiale canadienne était au quatrième rang mondial<sup>6</sup>. Ce résultat est largement attribuable à des très fortes ventes à l'exportation. En 2000, les ventes du secteur aérospatial ont totalisé 20 milliards de dollars. De ce montant, presque 80 p. 100 correspondaient à des ventes à l'exportation. Si ce résultat impressionnant est fondé sur l'intégration canadienne de la technologie avancée nord-américaine à la conception et à la production aérospatiales ainsi que sur la reconnaissance internationale amplement méritée du savoir-faire et de la fiabilité canadiennes, il n'empêche que cette réussite est tributaire d'un accès facile aux marchés internationaux. Pour les producteurs canadiens de produits aéronautiques, cet accès a toujours été facilité par une politique de coordination des systèmes canadiens de certification des produits aéronautiques avec ceux en vigueur auprès de nos partenaires commerciaux à l'étranger.

La présente proposition va garantir que les normes de certification des produits aéronautiques fabriqués au Canada en vue de leur exportation seront acceptées par les instances réglementaires de la plupart des grands marchés visés par les exportateurs canadiens. Ces derniers n'auront à subir aucun coût différentiel dû à une différence avec les normes de conception du pays de l'importateur.

Dans le cas des petits fabricants canadiens qui ne sont pas directement actifs sur le marché international des produits aéronautiques mais qui s'occupent principalement de la réalisation de modifications à des produits existants pour le compte d'exploitants aériens canadiens, l'harmonisation des normes canadiennes relatives aux modifications de la conception d'un produit aéronautique avec les normes reconnues au niveau international sera imposée soit directement, au moyen des modifications à nos propres lois, soit indirectement, à la suite des exigences de leurs clients. Les exploitants aériens commerciaux canadiens d'aéronefs certifiés dans la catégorie transport évoluent dans un réseau international de locations, d'alliances et d'échanges d'aéronefs qui les obligent à avoir des appareils répondant aux normes de navigabilité en matière de conception reconnues au niveau international. Les exploitants de petits aéronefs risquent de trouver des

<sup>6</sup> AIAC Web site, [www.aiac.ca](http://www.aiac.ca), July 30, 2002.

<sup>6</sup> Document tiré du site Web de l'AIAC, [www.aiac.ca](http://www.aiac.ca), 30 juillet 2002.

world. Thus, the majority of projects undertaken by the domestic modification segment of the industry are likely to be required, by the customers of this segment, to satisfy the higher design standard, whether or not Canadian regulations themselves impose such a standard.

### International Reputation

As described, Canada was a full participant in the International Certification Procedures Task Force which developed the principles upon which these proposed procedures for the certification of changed products are based. In addition, Canadian representatives took part in the International Certification Procedures Working Group which was, subsequently to the Task Force, established under the auspices of the Federal Aviation Administration's Aviation Rulemaking Advisory Committee (ARAC) to provide recommendations from the Committee to the FAA. Canadian views were respected in both groups and influenced the final recommendations.

The ARAC recommendations for procedures for type certification of changed products are reflected in the *Final Rule* as published June 7, 2000.<sup>7</sup> The European Joint Aviation Authorities (JAA), who also participated in both the Task Force and the Working Group, have adopted closely similar changes to their type certification procedures. Canada's participation in this international rulemaking process can be viewed as creating an expectation among our international partners that we will harmonize our procedures for the treatment of proposed design changes to aeronautical products with theirs.

The present era is one of globalization of exchange of goods, services and information. To enjoy the full benefits of international exchange, it is necessary for a country to be accepted among the international trading community as an equal partner. Since the early days of manned flight, aviation has been notable for its participation in international fora of the countries at the forefront of its development. Canada has always been among these countries. For Canada to remain a respected participant in the international community of aviation regulatory authorities, we may not withdraw from our implicit commitment to enact these proposed changes without demonstrating that there would be a serious disadvantage to the Canadian industry if we were to implement them.

Thus, the benefits to be expected from the proposed amendments with respect to the certification process for changed aeronautical products will stem from:

- ensuring the highest possible degree of safety to the traveling public consonant with responsible consideration of cost outcomes;
- keeping barriers to trade at their historic levels to maintain the access of the Canadian aerospace industry to international markets; and
- honouring Canada's international undertakings to harmonize these procedures with those instituted by our regulatory peers.

occasions de vendre ou de modifier leurs aéronefs sur le marché étranger beaucoup moins nombreuses si les normes canadiennes de navigabilité en matière de conception ne devaient plus être identiques à celles en vigueur dans le reste du monde. Par conséquent, il est probable que, en ce qui concerne les projets entrepris au niveau national par le segment des entreprises de modification de l'industrie, la majorité des clients demande de respecter les normes de conception les plus élevées, que la réglementation canadienne comme telle en exige ou non le respect.

### Réputation internationale

Comme nous l'avons dit, le Canada a été membre à part entière du Groupe de travail international sur les procédures de certification qui a élaboré les principes sur lesquels reposent les procédures proposées en matière de certification des produits modifiés. De plus, des représentants canadiens ont pris part au International Certification Procedures Working Group qui a été mis sur pied, à la suite du groupe de travail, par l'Aviation Rulemaking Advisory Committee (ARAC) de la Federal Aviation Administration dans le but de présenter les recommandations du comité à la FAA. Les points de vue canadiens ont été respectés dans ces deux groupes, et ils ont eu une influence sur les recommandations finales.

Les recommandations de l'ARAC relatives aux procédures de certification de type des produits modifiés se reflètent dans la *Final Rule* publiée le 7 juin 2000<sup>7</sup>. Les Joint Aviation Authorities (JAA) européennes, qui ont également participé aux deux groupes de travail, ont adopté des modifications relativement similaires à leurs procédures de certification de type. Il se peut que la participation canadienne à ce processus international d'élaboration de règlements crée une attente chez nos partenaires internationaux, à savoir que le Canada harmonise ses procédures de traitement des modifications proposées à la conception des produits aéronautiques avec les leurs.

Nous vivons actuellement une période de mondialisation des échanges, des biens, des services et de l'information. Pour qu'un pays puisse bénéficier pleinement des avantages des échanges internationaux, il faut qu'il soit reconnu comme un véritable partenaire par les autres membres de la communauté internationale du commerce. Depuis ses premiers jours, l'aviation est reconnue pour la participation, à divers forums internationaux, des pays à l'avant-garde de son développement. Et le Canada a toujours fait partie de ces pays. Pour que le Canada puisse demeurer un participant respecté au sein de la communauté internationale des autorités réglementaires chargées de l'aviation, il ne faut pas que nous retirions notre engagement implicite à adopter ces modifications proposées sans faire la preuve qu'elles feraient subir de graves inconvénients à l'industrie canadienne si nous les mettions en vigueur.

Par conséquent, les avantages attendus des modifications proposées en matière de processus de certification des produits aéronautiques modifiés vont englober les points suivants :

- garantir le plus haut niveau de sécurité possible du public voyageur sans pour autant oublier la question légitime des coûts;
- garder les barrières commerciales au niveau qui a toujours été le leur, de façon que l'industrie aérospatiale canadienne puisse conserver son accès aux marchés internationaux;
- honorer les engagements internationaux du Canada en harmonisant lesdites procédures avec celles adoptées par nos homologues en matière réglementaire.

<sup>7</sup> United States of America, "14 CFR Part 11 *et al.*, Type Certification Procedures for Changed Products; Final Rule", *Federal Register* (Wednesday, June 7, 2000), p. 36244.

<sup>7</sup> United States of America, « 14 CFR Part 11 *et al.*, Type Certification Procedures for Changed Products; Final Rule », *Federal Register* (mercredi 7 juin 2000) p. 36244.

**Costs**

Costs of this proposal will be of two types. There will be costs incurred from incorporating the most current design standards into a redesigned product. If an applicant decides to request an exception from the requirement to incorporate the most current design standards, there will be a cost for the preparation of the request. Some projects can be expected to incur both types of costs while others will incur only one of the two types.

Costs of Design Upgrades

The proposed regulations contain provisions (in addition to other grounds for exception) to ensure that, if the applicant for approval of a change to an aeronautical product can demonstrate that, for those aeronautical products affected by the change, compliance with the most current applicable standards “would not contribute materially to the level of safety or would not be practical,”<sup>8</sup> and the regulatory authority agrees, such compliance will not be required. That is, if the benefits expected from compliance do not, at least, equal the costs, the applicant may be relieved of the necessity to comply. In other words, a requirement to upgrade the product design to the most current airworthiness standards for any specific project may be expected to satisfy a benefit-cost test.

Costs of Applications for Exceptions from the Requirements to Upgrade Product Design

For applications for design changes involving larger aircraft, engines or propellers, under either Subpart 11 or Subpart 13, the proposed amendment will shift the responsibility for justifying non-compliance with the most recent airworthiness design standards to the applicant rather than leaving the responsibility with the regulatory authority to justify requiring compliance with those standards. From the standpoint of the economy, this change in responsibility represents a transfer of costs rather than an imposition of a new cost. This transfer can be expected to be essentially neutral in impact for the economy in total. The responsibility to justify a requirement to comply with the current airworthiness standards will remain the responsibility of Transport Canada for those applications relating to smaller aircraft. The impact upon the Canadian economy will not depend on the allocation of responsibility for preparing the argument for an exception.

Data Indicating Magnitude of Cost Impact

In response to a request from industry stakeholders for a cost analysis of this proposal, especially as it pertains to modifications, a survey requesting cost data was sent to the members of the Aircraft Certification Technical Committee of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC). Four responses were received. A summary of these responses was presented to the Technical Committee. The members agreed that a comprehensive estimate of costs could not be developed from those responses. The costs provided in the responses ranged from a low of \$5,232 per project per year, with nine projects per year expected for one firm, to a high of \$281,887 per project per year, with two projects per year expected for another firm.

**Coûts**

Les coûts de cette proposition sont de deux types. Il y aura les coûts inhérents à l'incorporation des normes de conception les plus récentes dans un produit reconçu. De plus, si un demandeur décide de faire une demande d'exemption à l'obligation de respecter les normes de conception les plus récentes, il y aura un coût rattaché à la préparation de la demande. Il faut s'attendre à ce que certains projets aient à subir ces deux types de coûts, tandis que d'autres n'auront à en subir qu'un des deux.

Coûts des améliorations de conception

La réglementation proposée renferme des dispositions (en plus d'autres moyens d'exception) visant à garantir que, si le demandeur d'une approbation de modification à un produit aéronautique peut démontrer que, dans le cas des produits aéronautiques visés par la modification, le respect des normes pertinentes les plus récentes « ne permettrait pas d'accroître de façon appréciable le niveau de sécurité offert ou ne serait pas pratique<sup>8</sup> » et que l'autorité réglementaire se range derrière cet avis, alors une telle mise en conformité ne sera pas exigée. Par conséquent, si les avantages attendus de la mise en conformité ne sont pas au moins égaux aux coûts, le demandeur pourra être dispensé de l'obligation de se conformer. En d'autres termes, on s'attend à tout le moins que, dans tout projet précis, l'exigence d'améliorer la conception d'un produit jusqu'au niveau des consignes de navigabilité les plus récentes se traduise par une analyse avantages-coûts positive.

Coûts d'application des exceptions aux exigences d'amélioration de la conception d'un produit

Dans le cas des modifications visant la conception de gros aéronefs, de moteurs ou d'hélices, que ce soit en vertu de la sous-partie 11 ou de la sous-partie 13, la modification proposée va se traduire par un transfert de responsabilité, le demandeur devant justifier pourquoi il ne satisferait pas aux normes de navigabilité les plus récentes en matière de conception plutôt que d'exiger de l'autorité réglementaire qu'elle justifie pourquoi il devrait y avoir respect de ces normes. D'un point de vue économique, ce transfert de responsabilité se traduit par un transfert de coûts plutôt que par l'imposition de nouveaux coûts. Au total, il faut s'attendre à ce que l'impact de ce transfert soit pour ainsi dire neutre sur l'économie. Il incombera toujours à Transports Canada de justifier pourquoi les normes de navigabilité les plus récentes devraient être respectées dans le cas des demandes visant les petits aéronefs. L'impact sur l'économie canadienne ne dépendra pas de l'octroi de la responsabilité de préparer l'argumentation en vue d'une exception.

Données indiquant l'importance de l'impact des coûts

En réponse à une demande d'intervenants de l'industrie portant sur une analyse des coûts de cette proposition, notamment en ce qui a trait aux modifications, un sondage demandant des données sur les coûts a été envoyé aux membres du Comité technique sur la certification des aéronefs du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC). Quatre réponses ont été reçues, et un résumé de celles-ci a été présenté au Comité technique. Les membres se sont entendus pour dire que ces réponses ne suffisaient pas à donner des estimations complètes des coûts. Les coûts donnés dans les réponses reçues allaient, pour une firme, d'un minimum de 5 232 \$ par projet et par année sur une base de neuf projets prévus chaque année, jusqu'à, pour une autre firme, un maximum de 281 887 \$ par projet et par année sur une base de deux projets prévus chaque année.

<sup>8</sup> See accompanying proposed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part V)* section 511.13 and section 513.07.

<sup>8</sup> Voir les articles 511.13 et 513.07 accompagnant le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (partie V)* qui est proposé.

Although the estimated number of projects for the industry as a whole was not available, the following information supplies a context within which the extent to which the Canadian industry may be affected by this proposal can be evaluated.

As of February 2001, the Canadian civil fleet included 21 238 aircraft of those types (including balloons and gliders) which would be subject to these proposals. Of this total, only 4 016 fixed wing aircraft and rotorcraft were the larger aircraft for which the applicant for approval of a modification would be responsible to provide justification for not revising the design of the subject aircraft to satisfy current design standards as part of a proposed change. That is, only 19 percent of the affected aircraft would be subject to the full breadth of these proposed amendments. For the remaining 17 222 aircraft, the regulatory authority would bear the responsibility to justify such an upgrade.

Departmental officials have done an evaluation of applications for STCs and LSTCs issued over the four years of 1997 to 2000 for aircraft meeting the small aircraft criteria. They have determined that hardly any of these would likely be assessed as being significant under the proposed amendments. Therefore, very few would have required the incorporation of the most current design standards in the redesigned product. Assuming the same proportion of all applications for STCs and LSTCs would be assessed as requiring incorporation of the most current design standards as were so assessed for small aircraft, very few STCs and LSTCs would result in a requirement to upgrade the design of the subject aircraft to current design standards.

While the data is neither complete nor precise enough to permit quantification of an estimate of the total economic impact of this proposal upon the modification industry, it serves to indicate that the relative magnitude of the overall cost impact of the proposed amendments is not likely to be significant.

#### Summary of Benefits and Costs

As discussed above, for Canadian manufacturers who are currently successfully competing in the international market for aeronautical products, the maintenance of comparable design standards with foreign manufacturers against whom they compete and into whose national markets they export their goods is a necessary component of continuing international marketing success. For this very important group of manufacturers, the additional costs of complying with the new certification standards for changes would be incurred upon their attempted product entry into foreign markets, even without the Canadian implementation of this proposal. Indeed, they would be placed at a competitive disadvantage if the Canadian proposal were not to be implemented.

As also discussed, for the smaller Canadian manufacturers who are primarily engaged in the production of modifications of existing products for Canadian air operators, the harmonization of Canadian standards for changes to aeronautical product design will be imposed by market forces. Whether or not Canadian regulatory requirements include these proposals, this segment of the industry will be required by the majority of their customers to satisfy the international design standard.

An applicant for an amendment to an existing type certificate or for the issue of a new STC or LSTC or the amendment of an

Bien que le nombre estimé de projets pour l'industrie au complet n'est pas connu, les renseignements qui suivent donnent un cadre à l'intérieur duquel il est possible d'évaluer l'importance de l'industrie canadienne susceptible d'être visée.

En février 2001, la flotte civile canadienne se composait de 21 238 aéronefs (ballons et planeurs compris) susceptibles d'être visés par ces propositions. De ce total, seuls 4 016 aéronefs à voilure fixe et giravions faisaient partie des gros aéronefs pour lesquels il incombera au demandeur de l'approbation d'une modification de justifier pourquoi il ne réviserait pas, dans le cadre de la modification proposée, la conception de l'aéronef visé afin de respecter les normes de conception les plus récentes. Cela signifie que seulement 19 p. 100 des aéronefs visés seront assujettis à l'intégralité des modifications proposées. Quant aux 17 222 autres aéronefs, il incombera toujours à l'autorité réglementaire de justifier une telle amélioration.

Des responsables du ministère ont évalué les demandes de CTS et de CTS/R délivrés de 1997 à 2000 aux aéronefs qui respectaient les critères des petits aéronefs. Ils ont conclu que presque aucune de ces demandes n'aurait été jugée suffisamment importante en vertu des modifications proposées. Autrement dit, très peu d'entre elles auraient nécessité l'incorporation des normes de conception les plus récentes dans le produit modifié. En supposant que la proportion de demandes de CTS et de CTS/R nécessitant l'incorporation des normes de conception les plus récentes et la proportion de demandes dans le cas des petits aéronefs soit la même, cela signifie que très peu de CTS et de CTS/R seraient assujettis à l'exigence d'amélioration de la conception des aéronefs visés en fonction des normes de conception actuelles.

Bien que les données ne soient ni suffisamment complètes ni suffisamment précises pour permettre de faire une estimation de l'impact économique total de cette proposition sur l'industrie des modifications, elles servent néanmoins à indiquer que l'importance relative de l'impact total quant aux coûts de ces propositions de modification est probablement peu important.

#### Résumé des avantages et des coûts

Comme nous l'avons dit plus haut, pour les fabricants canadiens réussissant actuellement à occuper une place sur le marché international des produits aéronautiques, le maintien de normes de conception comparables à celles des fabricants étrangers auxquels ils font concurrence et dans les pays desquels ils exportent leurs produits est un élément nécessaire à la poursuite de leur réussite sur les marchés internationaux. Pour ce groupe très important de fabricants, les coûts additionnels nécessaires au respect des nouvelles normes de certification relatives à des modifications seraient à supporter lorsque ces fabricants essaieraient de faire pénétrer leurs produits sur les marchés étrangers, quand bien même la présente proposition canadienne ne serait pas mise en application. Qui plus est, toujours si cette proposition canadienne n'était pas mise en application, ils se trouveraient même à être désavantagés par rapport à leurs concurrents.

Comme nous en avons également parlé plus haut, dans le cas des constructeurs de petits aéronefs s'occupant principalement de production et de modification de produits existants pour le compte d'exploitants canadiens, ce sont les forces du marché qui imposeront l'harmonisation des normes canadiennes relatives aux modifications à la conception des produits aéronautiques. Que les exigences fixées par la réglementation canadienne comprennent ou non les présentes propositions, ce segment de l'industrie devra, à la demande de la majorité de ses clients, respecter les normes internationales de conception.

Le demandeur d'une modification à un certificat de type existant, d'une délivrance de nouveau CTS ou CTS/R ou d'une

existing STC or LSTC may always choose to demonstrate that the benefits of revising the design of the product concerned to conform to the design standards in effect at the time of application for the change are less than the costs of the required revisions and, therefore, the proposed changed product should not have to comply with the most recent design standards. This provision will ensure that principles of benefit-cost analysis may always be applied to each new project. If the cost of conforming to the most recent standards will outweigh the benefits of such requirements, they will not be imposed. Therefore, each project can be expected to be individually justifiable.

The available data indicates that only a small proportion of aircraft in the Canadian fleet will be subject to the full impact of the proposed changes to procedures for approval of intended modifications. As well, only a small proportion of STCs and LSTCs issued are likely to require recertification of the subject product so that the changed product satisfies current design standards.

In conclusion, although non-quantifiable, the aggregate benefits are expected to justify the costs of this proposal.

#### *Consultation*

Extensive consultation has taken place with members of both the Aircraft Certification Technical Committee and the Maintenance and Manufacturing Technical Committee of the Canadian Aviation Regulation Advisory Committee (CARAC) on this initiative to harmonize Canadian procedures for proposed design changes to aeronautical products with those procedures being introduced in other jurisdictions.

The actively participating members of the Aircraft Certification Technical Committee of CARAC include the Aerospace Industries Association of Canada, AeroVations Inc., Air Canada, the Air Transport Association of Canada, the American Owners and Pilots Association — Canada, the Association québécoise des transporteurs aériens inc., Avionics Design Services, Bell Helicopter Textron Canada, Bombardier Aerospace, Canadair Inc., Canadian Aero Manufacturing, the Canadian Business Aircraft Association, the Canadian Owners and Pilots Association, Deca Aviation, the Department of Justice, the Department of National Defence, de Havilland Inc., the Experimental Aircraft Association — Canadian Council, Field Aviation Co. Inc., First Air, Found Aircraft, Helicopter Association of Canada, IMP Group Ltd., Innotech Aviation, Kelowna Flightcraft Ltd., and Pratt & Whitney Canada.

The actively participating members of the Aircraft Maintenance and Manufacturing Technical Committee of CARAC include the Aerospace Industries Association of Canada, Air B.C., Air Canada, the Air Transport Association of Canada, the American Owners and Pilots Association — Canada, the Association québécoise des transporteurs aériens inc., Bell Helicopter Textron Canada, Bombardier Aerospace, Canadair Inc., Canadian Airlines International, the Canadian Business Aircraft Association, Canadian Federation of AME Associations, the Canadian Owners and Pilots Association, Canadian Sports Aviation Council, the Department of Justice, the Department of National Defence, de Havilland Inc., the Experimental Aircraft Association — Canadian Council, Field Aviation Co. Inc., Innotech Aviation, International Association of Machinists and Aerospace Workers, Ontario AME Association, Pratt & Whitney Canada, Recreational Aircraft Association, and the Transportation Safety Board of Canada.

modification à un CTS ou à un CTS/R existant aura toujours la latitude de démontrer que les avantages tirés de la révision de la conception du produit visé dans le but de respecter les normes de conception en vigueur à la date de la demande de modification sont moins importants que les coûts des révisions nécessaires et que, par conséquent, le produit modifié proposé ne devrait pas être tenu de respecter les normes de conception les plus récentes. Cette disposition permettra de garantir que les principes de l'analyse avantages-coûts s'appliqueront bien à chaque projet. Si les coûts de conformité aux normes les plus récentes l'emportent sur les avantages des exigences, celles-ci ne seront pas appliquées. Par conséquent, il est prévu que chaque projet puisse faire l'objet d'une justification sur une base individuelle.

Les données disponibles indiquent que seule une petite proportion des aéronefs qui composent la flotte canadienne sera soumise à l'intégralité des modifications proposées aux procédures d'approbation de modifications envisagées. De la même façon, seule une petite partie des CTS et des CTS/R délivrés nécessitera une recertification du produit visé de façon que le produit modifié respecte les normes de conception actuelles.

En conclusion, bien qu'ils ne soient pas quantifiables, les avantages totaux de cette proposition devraient l'emporter sur les coûts.

#### *Consultations*

D'importantes consultations ont eu lieu avec les membres du Comité technique sur la certification des aéronefs et du Comité technique sur la maintenance et la construction du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) à propos de cette initiative visant à harmoniser les procédures canadiennes relatives à des modifications proposées à la conception avec les procédures adoptées par d'autres autorités législatives.

Les membres actifs du Comité technique sur la certification des aéronefs du CCRAC qui ont été consultés comprennent l'Association des industries aérospatiales du Canada, AeroVations Inc., Air Canada, l'Association du transport aérien du Canada, l'American Owners and Pilots Association — Canada, l'Association québécoise des transporteurs aériens inc., Avionics Design Services, Bell Helicopter Textron Canada, Bombardier Aéronautique, Canadair Inc., Canadian Aero Manufacturing, l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, la Canadian Owners and Pilots Association, Deca Aviation, le ministère de la Justice, le ministère de la Défense nationale, de Havilland Inc., l'Experimental Aircraft Association — Canadian Council, Field Aviation Co. Inc., First Air, Found Aircraft, l'Helicopter Association of Canada, IMP Group Ltd., Innotech Aviation, Kelowna Flightcraft Ltd. et Pratt & Whitney Canada.

Les membres actifs du Comité technique sur la maintenance et la construction du CCRAC qui ont été consultés comprennent l'Association des industries aérospatiales du Canada, Air B.C., Air Canada, l'Association du transport aérien du Canada, l'American Owners and Pilots Association — Canada, l'Association québécoise des transporteurs aériens inc., Bell Helicopter Textron Canada, Bombardier Aéronautique, Canadair Inc., les Lignes aériennes Canadien International, l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, la Fédération canadienne des associations de TEA, la Canadian Owners and Pilots Association, le Conseil de l'aviation sportive du Canada, le ministère de la Justice, le ministère de la Défense nationale, de Havilland Inc., l'Experimental Aircraft Association — Canadian Council, Field Aviation Co. Inc., Innotech Aviation, l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale, l'Association des TEA de l'Ontario, Pratt & Whitney Canada, le Réseau aéronefs amateur du Canada et le Bureau de la sécurité des transports du Canada.



In September 1999, officials from the Transport Canada Aircraft Certification Branch briefed the members of the Aircraft Certification Technical Committee on the intention to harmonize Canadian certification rules and practices for proposed changes to aeronautical products with those of the FAA and JAA. Following this meeting, in October 1999, an information package including the FAA and JAA proposals was sent to members of both the Aircraft Certification and the Maintenance and Manufacturing Technical Committees. Draft copies of the Advisory Circulars, presented to their respective industries by the FAA and the JAA as guidance in the intended application of their proposed regulations, were provided to the members of both Committees in September 2000.

A two-part meeting of the Aircraft Certification Technical Committee, to which members of the Maintenance and Manufacturing Technical Committee were invited, was held in the fall of 2000 to consider these proposed amendments to the *Canadian Aviation Regulations*. Although concern with respect to the impact of the proposal upon the segment of the Canadian industry primarily involved in providing modifications was expressed, no dissents from the proposed amendments were received. In November 2000, at the second part of the meeting, the members of the Technical Committee endorsed the proposed amendments, with an accompanying request for certain provisions regarding training guidelines and material and the delegation of certification authority to industry representatives. Transport Canada was very receptive to the industry position and is taking action to satisfy industry expectations on these issues.

These proposed amendments were presented to the Civil Aviation Regulatory Committee (CARC), which is composed of senior managers in the Civil Aviation Directorate in the Department of Transport, on March 26, 2001. The members of CARC approved these proposed amendments.

The Canadian industry was invited to designate representatives as members of the following five international ad-hoc Working Groups: Small Aeroplanes, Rotorcraft, Engines and Propellers, Special Class and Restricted Category Aircraft, and Avionics. These Working Groups were tasked with developing guidance on the implementation of the proposed changes as they will be applied to each category of aeronautical products. The Working Groups were comprised of members from the Canadian, European and U.S. industries and regulatory authorities.

Subsequent to the consultation process outlined above, concerns expressed by industry and the authorities in Canada, the United States and the countries of the JAA, in which the regulatory authorities had planned to promulgate corresponding requirements for changed products simultaneously, led to their implementation being delayed in all the jurisdictions. A common concern was the treatment of design changes regarded as being "not significant," and the possibility of imposing extraordinary administrative and technical burdens on manufacturers as a result of such design changes. With input from the five Working Groups discussed above and further consultation between the three regulatory authorities and the affected industries, these issues have been addressed. All three jurisdictions propose to introduce the new requirements on June 10, 2003.

En septembre 1999, des représentants de la direction de la Certification des aéronefs de Transports Canada ont fait part aux membres du Comité technique sur la certification des aéronefs de leur intention d'harmoniser les règles et les pratiques de certification canadiennes applicables aux modifications proposées à des produits aéronautiques avec celles de la FAA et des JAA. Après cette réunion, en octobre 1999, une trousse d'information contenant les propositions de la FAA et des JAA a été envoyée tant aux membres du Comité technique sur la certification des aéronefs qu'à ceux du Comité technique sur la maintenance et la construction. Des versions provisoires des circulaires consultatives, envoyées à leurs industries respectives par la FAA et les JAA pour leur donner les grandes lignes de l'application prévue de la réglementation proposée, ont été fournies aux membres des deux comités en septembre 2000.

Une réunion en deux parties du Comité technique sur la certification des aéronefs à laquelle ont été conviés les membres du Comité technique sur la maintenance et la construction a eu lieu dans le courant de l'automne 2000 afin d'examiner les modifications proposées au *Règlement de l'aviation canadien*. Bien que des réserves aient été exprimées quant à l'impact que pourraient avoir les propositions sur le segment de l'industrie canadienne principalement visé par la réalisation de modifications, aucune opinion divergente aux modifications proposées n'a été reçue. En novembre 2000, au cours de la seconde partie de la réunion, les membres du Comité technique ont accepté les modifications proposées, mais ont demandé à ce que soient ajoutées quelques dispositions traitant des lignes directrices et du matériel de formation ainsi que de la délégation du pouvoir de certification à des représentants de l'industrie. Transports Canada s'est montré très réceptif à la position de l'industrie, et le Ministère prend actuellement des mesures pour lui donner satisfaction sur ces questions.

Les modifications proposées ont été présentées le 26 mars 2001 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.

L'industrie canadienne a été invitée à désigner des représentants qui seront membres des cinq groupes de travail internationaux créés pour les besoins de la cause, à savoir : petits avions, giravions, moteurs et hélices, aéronefs de classe spéciale et de catégorie restreinte, et avionique. Ces groupes de travail ont reçu pour mission d'élaborer des lignes directrices servant à la mise en œuvre des modifications proposées, et ce, en fonction de la façon dont elles s'appliqueront à chaque catégorie de produits aéronautiques. Ces groupes de travail comprennent des membres de l'industrie et des autorités réglementaires du Canada, de l'Europe et des États-Unis.

À la suite du processus de consultation mentionné ci-dessus, les autorités réglementaires du Canada, des États-Unis et des pays des JAA, lesquelles avaient prévu instaurer simultanément des exigences équivalentes en ce qui a trait aux produits modifiés, ont dû retarder cette mise en œuvre en raison de certaines préoccupations exprimées par des membres du milieu aéronautique et des autorités réglementaires. Une des préoccupations communes portait sur la façon d'envisager les modifications de conception dites « mineures » et possiblement sur l'importante charge de travail administrative et technique qu'entraîneraient de telles modifications de conception pour les fabricants. Grâce aux conseils des cinq groupes de travail énumérés plus haut et à des échanges entre les trois autorités réglementaires et leur milieu aéronautique respectif, ces préoccupations ont été résolues. Les trois autorités proposent de mettre en œuvre les nouvelles exigences le 10 juin 2003.

In addition to the above, consultations with their own constituencies have been carried out by the participants in the International Certification Procedures Task Force (ICPTF), by the U.S. Federal Aviation Administration (FAA) and by the European Joint Aviation Authorities (JAA). Members of the Canadian industry have been privy to some of these consultations by virtue of their participation in international markets. Transport Canada and the Aerospace Industries Association of Canada (AIAC) were contributing participants in the development of recommendations for both the ICPTF and the Working Group established by ARAC.

#### *Compliance and Enforcement*

Issue of a Canadian certification document for an aeronautical product or for a change to an aeronautical product will be subject to compliance with these proposed regulations in accordance with section 4.9 of the *Aeronautics Act*.

#### *Contact*

Chief, Regulatory Affairs, AARBH, Transport Canada, Safety and Security, Place de Ville, Tower C, Ottawa, Ontario K1A 0N8, General inquiries: (613) 993-7284 or 1-800-305-2059 (Telephone), (613) 990-1198 (Facsimile), [www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca) (Internet address).

En plus de ce qui précède, des consultations avec leur propres organismes ont été tenues par les participants au Groupe de travail international sur les procédures de certification (GTIPC), par la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et par les Joint Aviation Authorities (JAA) européennes. Des membres de l'industrie canadienne ont participé à certaines de ces consultations en vertu de leurs activités sur les marchés internationaux. Transports Canada et l'Association des industries aérospatiales du Canada (AIAC) ont été des participants actifs quand il a fallu élaborer des recommandations tant pour le GTIPC que pour le groupe de travail mis sur pied par l'ARAC.

#### *Respect et exécution*

La délivrance d'un document de certification canadienne à un produit aéronautique ou à une modification apportée à un produit aéronautique sera assujettie au respect des dispositions réglementaires proposées en vertu de l'article 4.9 de la *Loi sur l'aéronautique*.

#### *Personne-ressource*

Le Chef, Affaires réglementaires, AARBH, Transports Canada, Sécurité et Sûreté, Place de Ville, Tour C, Ottawa (Ontario) K1A 0N8, renseignements généraux : (613) 993-7284 ou 1-800-305-2059 (téléphone), (613) 990-1198 (télécopieur), [www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca) (adresse Internet).

---

## PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 4.9<sup>a</sup> of the *Aeronautics Act*, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part V)*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport within 75 days after the date of publication of this notice. All such representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice. Each representation must be in writing and be sent to the Chief, Regulatory Affairs (AARBH), Civil Aviation, Safety and Security Group, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N8. (General inquiries – tel.: (613) 993-7284 or 1-800-305-2059; fax: (613) 990-1198; Internet address: <http://www.tc.gc.ca>)

Persons making representations should identify any of those representations the disclosure of which should be refused under the *Access to Information Act*, in particular under sections 19 and 20 of that Act, and should indicate the reasons why and the period during which the representations should not be disclosed. They should also identify any representations for which there is consent to disclosure for the purposes of that Act.

Ottawa, January 30, 2003

EILEEN BOYD  
*Assistant Clerk of the Privy Council*

---

## PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 4.9<sup>a</sup> de la *Loi sur l'aéronautique*, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie V)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter par écrit au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout au chef, Affaires réglementaires (AARBH), Aviation civile, Groupe de la sécurité et sûreté, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N8 (renseignements généraux — tél. : (613) 993-7284 ou 1-800-305-2059; téléc. : (613) 990-1198; site Internet : <http://www.tc.gc.ca>).

Ils sont également priés d'indiquer, d'une part, celles de ces observations dont la communication devrait être refusée aux termes de la *Loi sur l'accès à l'information*, notamment des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-communication et, d'autre part, celles dont la communication fait l'objet d'un consentement pour l'application de cette loi.

Ottawa, le 30 janvier 2003

La greffière adjointe du Conseil privé,  
EILEEN BOYD

<sup>a</sup> S.C. 1992, c. 4, s. 7

<sup>a</sup> L.C. 1992, ch. 4, art. 7

**REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN  
AVIATION REGULATIONS (PART V)**

AMENDMENTS

**1. The definition “applicant” in section 511.01 of the *Canadian Aviation Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

“applicant” means an individual or organization, or a representative of an individual or organization, that makes an application for a type certificate or a change to a type certificate in respect of an aeronautical product; (*demandeur*)

**2. (1) The portion of subsection 511.06(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**511.06** (1) Unless the applicant demonstrates, at the time of submitting an application for a type certificate or a change to a type certificate in respect of an aeronautical product, that the aeronautical product requires a longer period for design, development and testing — and for that reason the Minister approves a longer period — the application is effective during one of the following periods, starting on the date of application:

**(2) The portion of subsection 511.06(2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

(2) If a type certificate will not be issued or a change to a type certificate will not be approved within the period established in accordance with subsection (1), the applicant may

**3. (1) Subparagraph 511.07(1)(a)(ii) of the Regulations is replaced by the following:**

(ii) if the effective period of an application for a type certificate is extended under paragraph 511.06(2)(b), then the date of application under subparagraph (i) is — for the purposes of determining the standards in force — deferred for the same period of time.

**(2) Paragraph 511.07(1)(c) of the Regulations is replaced by the following:**

(c) except for aircraft in respect of which certification is requested in the restricted category for agricultural or fire-fighting operations, the aircraft emissions standards specified in Subpart 16.

**4. Section 511.10 of the Regulations is replaced by the following:**

**511.10** An applicant shall give the Minister access to the aeronautical product that is the subject of an application made under section 511.05 in order to make any inspection and engineering assessment or conduct any flight or ground test that is necessary to determine compliance with the standards specified in sections 511.07 and 511.13.

**5. (1) Subsection 511.12(1) of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (a), by adding the word “and” at the end of paragraph (b) and by adding the following after paragraph (b):**

(c) in the case of an aircraft, demonstrates that no feature or characteristic makes it unsafe, taking into account the category in which certification is requested.

**(2) Section 511.12 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):**

(4) If the type design of an aeronautical product does not meet all of the applicable standards specified in section 511.13, the Minister shall, subject to section 6.71 of the Act, approve a

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE  
L’AVIATION CANADIEN (PARTIE V)**

MODIFICATIONS

**1. La définition de « demandeur », à l’article 511.01 du *Règlement de l’aviation canadien*<sup>1</sup>, est remplacée par ce qui suit :**

« demandeur » Particulier ou organisme, ou représentant de ce particulier ou de cet organisme, qui présente une demande de certificat de type ou de modification du certificat de type à l’égard d’un produit aéronautique. (*applicant*)

**2. (1) Le passage du paragraphe 511.06(1) du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**511.06** (1) À moins que le demandeur ne démontre, au moment de présenter une demande de certificat de type ou de modification du certificat de type à l’égard d’un produit aéronautique, qu’il faut plus de temps pour la conception, la mise au point et les essais du produit aéronautique, et que le ministre n’approuve pour cette raison la prolongation, la demande est valide pendant l’une des durées suivantes, à compter de la date de la demande :

**(2) Le passage du paragraphe 511.06(2) du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

(2) Lorsqu’un certificat de type ne sera pas délivré ou qu’une modification du certificat de type ne sera pas approuvée pendant la durée fixée en application du paragraphe (1), le demandeur peut, selon le cas :

**3. (1) Le sous-alinéa 511.07(1)(a)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(ii) lorsque la durée de validité d’une demande de certificat de type est prolongée en vertu de l’alinéa 511.06(2)(b), la date de la demande en application du sous-alinéa (i) est, aux fins de la détermination des normes en vigueur, différée de la même durée;

**(2) L’alinéa 511.07(1)(c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

c) à l’exception des aéronefs qui font l’objet d’une demande de certification dans la catégorie restreinte à des fins agricoles ou de lutte contre les incendies, les normes d’émission d’aéronefs précisées à la sous-partie 16.

**4. L’article 511.10 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**511.10** Le demandeur doit permettre au ministre l’accès au produit aéronautique qui fait l’objet d’une demande présentée en vertu de l’article 511.05 pour y faire toute inspection et toute évaluation technique ou pour procéder à tout test en vol ou au sol nécessaires pour déterminer la conformité avec les normes précisées aux articles 511.07 et 511.13.

**5. (1) Le paragraphe 511.12(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa b), de ce qui suit :**

c) dans le cas d’un aéronef, démontre qu’aucun élément ni aucune caractéristique ne rend dangereuse l’utilisation du produit, compte tenu de la catégorie pour laquelle la certification est demandée.

**(2) L’article 511.12 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :**

(4) Lorsque la définition de type d’un produit aéronautique ne respecte pas les normes applicables précisées à l’article 511.13, le ministre doit, sous réserve de l’article 6.71 de la Loi, approuver

<sup>1</sup> SOR/96-433

<sup>1</sup> DORS/96-433

change to the type design in respect of the aeronautical product if the applicant demonstrates that

- (a) the unmet standards are compensated for by factors that provide an equivalent level of safety; or
- (b) the consequences of the standards not being met are negligible with respect to the level of safety, given the experience accumulated or the tests carried out.

(5) The Minister shall approve a change to the type design in respect of an aircraft in the restricted category for special purpose operations within the meaning of section 511.05 of the *Airworthiness Manual* if the applicant demonstrates that

- (a) no feature or characteristic of the aircraft makes it unsafe when it is operated within the limitations specified for its intended use; and
- (b) the aircraft meets the applicable standards of airworthiness specified in section 511.13 of the Regulations, except for those standards that are inappropriate for the special purpose operation.

**6. Section 511.13 of the Regulations is replaced by the following:**

**511.13** (1) Subject to subsections (2) to (10), the holder of a type certificate who proposes to change the type design of an aeronautical product shall show that the changed aeronautical product meets

- (a) the standards of airworthiness that are in force on the date of the application for the proposed change; and
- (b) the standards specified in Subpart 16 that are in force on a date as determined there.

(2) The applicable standards of airworthiness for an aircraft appliance are those recorded in the type certificate data sheets and any special conditions prescribed under subsection (7).

(3) The changed aeronautical product may comply with an earlier amendment of a standard required under subsection (1) if the Minister determines that the proposed change is not significant in the context of all previous relevant design changes and the related amendments of the applicable standards recorded in the type certificate data sheets. A change is significant if

- (a) the general configuration or principles of construction are not retained; or
- (b) the assumptions used in obtaining the type certificate for the aeronautical product do not remain valid.

(4) The changed aeronautical product may comply with an earlier amendment of a standard required under subsection (1) in respect of an area, system, component, equipment or appliance if the Minister determines that the area, system, component, equipment or appliance

- (a) is not affected by the change; or
- (b) is affected by the change, but compliance with a standard required under subsection (1) would not contribute materially to the level of safety or would not be practical.

(5) A standard referred to in subsection (3) or (4) may not precede a standard that is recorded in the type certificate data sheets or an applicable standard set out in section 523.2, 525.2, 527.2 or 529.2 of the *Airworthiness Manual*.

(6) The applicable standards of airworthiness for a change to the type design of an aircraft, other than a rotorcraft, of a maximum weight of 2 720 kg (6,000 pounds) or less or of a

une modification de la définition de type à l'égard du produit aéronautique si le demandeur démontre que, selon le cas :

- a) les normes non respectées sont compensées par des facteurs offrant un niveau de sécurité équivalent;
- b) les conséquences découlant du fait que les normes ne sont pas respectées sont négligeables en ce qui concerne le niveau de sécurité, compte tenu de l'expérience accumulée ou des essais effectués.

(5) Le ministre approuve une modification de la définition de type à l'égard d'un aéronef de catégorie restreinte pour les travaux aériens spécialisés au sens de l'article 511.05 du *Manuel de navigabilité* lorsque le demandeur démontre :

- a) d'une part, qu'aucun élément ni aucune caractéristique de l'aéronef ne rend dangereuse l'utilisation de l'aéronef lorsque celui-ci est utilisé dans les limites précisées pour son utilisation prévue;
- b) d'autre part, que l'aéronef respecte les normes de navigabilité applicables précisées à l'article 511.13 du présent règlement, à l'exception de celles qui ne conviennent pas au travail aérien spécialisé.

**6. L'article 511.13 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**511.13** (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (10), le titulaire d'un certificat de type qui se propose de modifier la définition de type d'un produit aéronautique doit démontrer que le produit aéronautique modifié respecte les normes suivantes :

- a) les normes de navigabilité qui sont en vigueur à la date de la demande de la modification proposée;
- b) les normes précisées dans la sous-partie 16 qui sont en vigueur à la date qui y est déterminée.

(2) Les normes de navigabilité applicables à un appareillage d'aéronef sont celles qui sont consignées dans les fiches de données de certificat de type, ainsi que toute condition spéciale prévue au paragraphe (7).

(3) Le produit aéronautique modifié peut être conforme à une modification antérieure d'une norme exigée par le paragraphe (1) lorsque le ministre juge que la modification proposée est peu importante dans le contexte de toutes les modifications pertinentes antérieures de la conception et de toutes les modifications afférentes apportées aux normes applicables consignées dans les fiches de données de certificat de type. Une modification est importante si, selon le cas :

- a) la configuration générale ou les principes de construction ne sont plus les mêmes;
- b) les hypothèses servant à l'obtention du certificat de type du produit aéronautique ne sont plus valides.

(4) Le produit aéronautique modifié peut être conforme à une modification antérieure d'une norme exigée par le paragraphe (1) à l'égard d'un domaine, système, composant, équipement ou appareillage, lorsque le ministre juge que, selon le cas :

- a) il n'est pas touché par la modification;
- b) il est touché par la modification, mais le fait de se conformer à la norme exigée par le paragraphe (1) ne permettrait pas d'accroître de façon appréciable le niveau de sécurité offert ou ne serait pas pratique.

(5) Une norme visée aux paragraphes (3) ou (4) ne peut précéder aucune norme consignée dans les fiches de données de certificat de type, ni aucune norme applicable prévue aux articles 523.2, 525.2, 527.2 ou 529.2 du *Manuel de navigabilité*.

(6) Les normes de navigabilité applicables à la modification de la définition de type d'un aéronef, autre qu'un giravion, ayant une masse maximale de 2 700 kg (6 000 livres) ou moins, ou d'un

non-turbine rotorcraft of a maximum weight of 1 360 kg (3,000 pounds) or less are those recorded in the type certificate data sheets, unless the Minister determines that

- (a) the change is significant and compliance is required with an amendment of the standards recorded in the type certificate data sheets that apply to the change and with any standards that are directly related; and
- (b) the compliance with the amendment of the standards referred to in paragraph (a) would contribute materially to the level of safety and would be practical.

(7) An applicant for a change to the type design of an aeronautical product shall comply with any special conditions or amendments of those conditions that are necessary to ensure that the changed aeronautical product will provide a level of safety equal to that established by the applicable standards referred to in subsections (1) to (6), (8) and (9) if

- (a) the changed aeronautical product has novel or unusual design features; or
- (b) there are no applicable standards of airworthiness for the changed aeronautical product.

(8) If a change is made to the type design of an aircraft certified under subsection 511.11(5), the changed aeronautical product must meet

- (a) the standards of airworthiness applicable to that category of aeronautical product in force on the date of the application for the proposed change, except for those standards that are inappropriate for the special purpose operation; or
- (b) the standards of airworthiness recorded in the type certificate data sheets — or an earlier amendment of a standard referred to in paragraph (a) — if they will provide a level of safety appropriate for the special purpose operation.

(9) The holder of a type certificate may, with the approval of the Minister, elect to comply with an amendment of a standard of airworthiness that is made after the date of the application for the proposed change to the type design if any related amendments are also included.

(10) If the effective period of an application for a change to the type certificate is extended under paragraph 511.06(2)(b), then the date of application for the change proposed under subsection (1) is — for the purposes of determining the standards in force — deferred for the same period of time.

**7. Section 511.14 of the Regulations is replaced by the following:**

**511.14** The holder of a type certificate who proposes to change the type design of an aeronautical product shall assign a new designation to the aeronautical product and submit an application for a new type certificate if the Minister determines that the scope and nature of the proposed change in design, configuration, power, power limitations (engines) or weight are so extensive that a substantially complete investigation is necessary to determine compliance with the applicable standards of airworthiness.

**8. Section 511.20 of the Regulations is replaced by the following:**

**511.20** The applicable standards of airworthiness for the issuance of a type certificate or approval of a change to the type certificate in respect of a foreign aeronautical product are those specified in this Part that were in force on the later of

- (a) the date on which an application for the type certificate or change to the type certificate, or an equivalent document, was

giravion dépourvu de turbomoteur ayant une masse maximale de 1 360 kg (3 000 livres) ou moins, sont celles qui sont consignées dans les fiches de données de certificat de type, sauf si le ministre juge :

- a) d'une part, que la modification est importante et nécessite la conformité avec une modification des normes consignées dans les fiches de données de certificat de type qui sont applicables à la modification et avec toute norme directement liée;
- b) d'autre part, que le fait de se conformer à la modification des normes visée à l'alinéa a) permettrait d'accroître de façon appréciable le niveau de sécurité offert et serait pratique.

(7) Le demandeur d'une modification de la définition de type d'un produit aéronautique doit satisfaire à toute condition spéciale, ou à toute modification de celle-ci, qui est nécessaire pour garantir que le produit aéronautique modifié offrira un niveau de sécurité équivalent à celui qui est fixé par les normes applicables visées aux paragraphes (1) à (6), (8) et (9) si, selon le cas :

- a) le produit aéronautique modifié fait appel à des éléments de conception nouveaux ou inusités;
- b) il n'existe aucune norme de navigabilité applicable au produit aéronautique modifié.

(8) Dans le cas d'une modification de la définition de type d'un aéronef certifié en vertu du paragraphe 511.11(5), le produit aéronautique modifié doit être conforme, selon le cas :

- a) aux normes de navigabilité applicables à la catégorie de produit aéronautique qui sont en vigueur à la date de la demande de la modification proposée, à l'exception de celles qui ne viennent pas au travail aérien spécialisé;
- b) aux normes de navigabilité consignées dans les fiches de données de certificat de type — ou à une modification antérieure à une norme visée à l'alinéa a) — si ces normes offriront un niveau de sécurité convenant au travail aérien spécialisé.

(9) Le titulaire d'un certificat de type peut, avec l'approbation du ministre, choisir de respecter une modification à une norme de navigabilité qui est apportée après la date de la demande de la modification proposée de la définition de type, à condition que toute modification afférente soit également incluse.

(10) Lorsque la durée de validité d'une demande de modification du certificat de type est prolongée en vertu de l'alinéa 511.06(2)(b), la date de la demande de la modification proposée en application du paragraphe (1) est alors, aux fins de la détermination des normes en vigueur, différée de la même durée.

**7. L'article 511.14 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**511.14** Le titulaire d'un certificat de type qui se propose de modifier la définition de type d'un produit aéronautique doit attribuer au produit une nouvelle appellation et présenter une demande en vue d'un nouveau certificat de type lorsque le ministre juge que la portée et la nature de la modification proposée en matière de conception, de configuration, de puissance, de limites de puissance (moteurs) ou de masse sont d'une importance telle qu'elles nécessitent une enquête quasi complète pour déterminer si les normes de navigabilité applicables sont respectées.

**8. L'article 511.20 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**511.20** Les normes de navigabilité applicables à la délivrance d'un certificat de type ou à l'approbation d'une modification du certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique étranger sont celles qui sont précisées dans la présente partie et qui étaient en vigueur à la dernière des dates suivantes :

submitted to the airworthiness authority having jurisdiction in the state of design; and

(b) the date that precedes, by the effective period applicable to the product as specified in subsection 511.06(1), the date of issuance of the type certificate or approval of the change to the type certificate by the airworthiness authority having jurisdiction in the state of design.

**9. The reference “[513.03 and 513.04 reserved]” after section 513.02 of the Regulations is replaced by the following:**

[513.03 reserved]

**10. The headings before section 513.05 and sections 513.05 to 513.10 of the Regulations are replaced by the following:**

#### DIVISION II — CHANGES TO A TYPE DESIGN

##### Application for the Issuance of a Certificate

**513.04** (1) Subject to section 513.14, an applicant shall submit an application for the issuance of a certificate to the Minister in the form and manner specified in Chapter 513 of the *Airworthiness Manual*.

(2) A supplemental type certificate, a limited supplemental type certificate or a repair design certificate applied for in accordance with subsection (1) shall be issued in the name of the individual or organization that has responsibility for the change to the type design of the aeronautical product and in whose name the application was made.

##### Obligations of an Applicant

**513.05** An applicant shall comply with the applicable standards specified in sections 513.07 and 513.08 and provide the Minister with the technical design data and other documents relating to the aeronautical product in accordance with Chapter 513 of the *Airworthiness Manual*.

##### Effective Period of an Application

**513.06** (1) Unless the applicant demonstrates, at the time of submitting an application for a supplemental type certificate, a limited supplemental type certificate or a change to those certificates in respect of an aeronautical product, that the aeronautical product requires a longer period for design, development and testing — and for that reason the Minister approves a longer period — the application is effective during one of the following periods, starting on the date of application:

(a) five years for a transport category aeroplane certified under Chapter 525 of the *Airworthiness Manual* or a transport category rotorcraft certified under Chapter 529 of the *Airworthiness Manual*;

(b) three years for an aircraft other than an aircraft referred to in paragraph (a);

(c) three years for an aircraft engine, an aircraft propeller or a turbine-powered APU; or

(d) two years for an aircraft appliance other than a turbine-powered APU.

(2) If a supplemental type certificate or limited supplemental type certificate will not be issued or a change to those certificates will not be approved within the period established in accordance with subsection (1), the applicant may

(a) submit a new application; or

(b) apply for an extension of the effective period of the original application.

a) la date à laquelle la demande du certificat de type, d'une modification du certificat de type ou d'un document équivalent a été présentée à l'autorité de navigabilité compétente de l'État de conception;

b) la date qui précède la date de délivrance du certificat de type ou de l'approbation de la modification du certificat de type par l'autorité de navigabilité compétente de l'État de conception, la période entre ces dates devant être la durée de validité qui est applicable à ce produit et telle qu'elle est précisée au paragraphe 511.06(1).

**9. La mention « [513.03 et 513.04 réservés] » qui suit l'article 513.02 du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

[513.03 réservé]

**10. Les intertitres précédant l'article 513.05 et les articles 513.05 à 513.10 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

#### SECTION II — MODIFICATIONS D'UNE DÉFINITION DE TYPE

##### Demande de délivrance d'un certificat

**513.04** (1) Sous réserve de l'article 513.14, le demandeur doit présenter une demande de délivrance d'un certificat au ministre en la forme et de la manière prévues au chapitre 513 du *Manuel de navigabilité*.

(2) Le certificat de type supplémentaire, le certificat de type supplémentaire restreint ou le certificat de conception de réparation demandés conformément au paragraphe (1) sont délivrés au nom du particulier ou de l'organisme ayant la responsabilité de la modification de la définition de type du produit aéronautique et au nom duquel la demande a été présentée.

##### Obligations du demandeur

**513.05** Le demandeur doit se conformer aux normes applicables précisées aux articles 513.07 et 513.08 et fournir au ministre les données de conception technique et autres documents relatifs au produit aéronautique conformément au chapitre 513 du *Manuel de navigabilité*.

##### Durée de validité d'une demande

**513.06** (1) À moins que le demandeur ne démontre, au moment de présenter une demande de certificat de type supplémentaire, de certificat de type supplémentaire restreint, ou de modification de ces certificats à l'égard d'un produit aéronautique, qu'il faut plus de temps pour la conception, la mise au point et les essais du produit aéronautique, et que le ministre n'approuve pour cette raison la prolongation, la demande est valide pour l'une des durées suivantes, à compter de la date de la demande :

a) cinq ans dans le cas d'un avion de catégorie transport certifié en vertu du chapitre 525 du *Manuel de navigabilité* ou d'un giravion de catégorie transport certifié en vertu du chapitre 529 de ce manuel;

b) trois ans dans le cas d'un aéronef autre qu'un aéronef visé à l'alinéa a);

c) trois ans dans le cas d'un moteur d'aéronef, d'une hélice d'aéronef ou d'un APU à turbomoteur;

d) deux ans dans le cas d'un appareillage d'aéronef autre qu'un APU à turbomoteur.

(2) Lorsqu'un certificat de type supplémentaire ou un certificat de type supplémentaire restreint ne sera pas délivré ou qu'une modification de ces certificats ne sera pas approuvée pendant la durée fixée en application du paragraphe (1), le demandeur peut :

a) présenter une nouvelle demande;

b) demander la prolongation de la durée de validité de sa demande initiale.

## Applicable Standards

**513.07** (1) Subject to subsections (2) to (11), an applicant for a supplemental type certificate, a limited supplemental type certificate or a change to these certificates shall show that the changed aeronautical product meets

- (a) the standards of airworthiness that are in force on the date of application for the proposed change; and
- (b) the standards specified in Subpart 16 that are in force on a date as determined there.

(2) The applicable standards of airworthiness for the issuance of a repair design certificate in respect of an aeronautical product or a change to an aircraft appliance are those recorded in the type certificate data sheets and any special conditions prescribed under subsection (7).

(3) The changed aeronautical product may comply with an earlier amendment of a standard required under subsection (1) if the Minister determines that the proposed change is not significant in the context of all previous relevant design changes and the related amendments of the applicable standards recorded in the type certificate data sheets. A change is significant if

- (a) the general configuration or principles of construction are not retained; or
- (b) the assumptions used in obtaining the type certificate for the aeronautical product do not remain valid.

(4) The changed aeronautical product may comply with an earlier amendment of a standard required under subsection (1) in respect of an area, system, component, equipment or appliance if the Minister determines that the area, system, component, equipment or appliance

- (a) is not affected by the change; or
- (b) is affected by the change, but compliance with a standard required under subsection (1) would not contribute materially to the level of safety or would not be practical.

(5) A standard referred to in subsection (3) or (4) may not precede a standard that is recorded in the type certificate data sheets or an applicable standard set out in section 523.2, 525.2, 527.2 or 529.2 of the *Airworthiness Manual*.

(6) The applicable standards of airworthiness for a change to the type design of an aircraft, other than a rotorcraft, of a maximum weight of 2 720 kg (6,000 pounds) or less or of a non-turbine rotorcraft of a maximum weight of 1 360 kg (3,000 pounds) or less are those recorded in the type certificate data sheets, unless the Minister determines that

- (a) the change is significant and compliance is required with an amendment of the standards recorded in the type certificate data sheets that apply to the change and with any standards that are directly related; and
- (b) the compliance with the amendment of the standards referred to in paragraph (a) would contribute materially to the level of safety and would be practical.

(7) An applicant for a supplemental type certificate, a limited supplemental type certificate, repair design certificate or a change to those certificates shall comply with any special conditions or amendments of those conditions that are necessary to ensure that a modification or repair will provide a level of safety equal to that established by the applicable standards specified in subsections (1) to (6), (8) and (9) if

## Normes applicables

**513.07** (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (11), le demandeur d'un certificat de type supplémentaire, d'un certificat de type supplémentaire restreint ou d'une modification de ces certificats doit démontrer que le produit aéronautique ainsi modifié est conforme aux normes suivantes :

- a) les normes de navigabilité qui sont en vigueur à la date de la demande de la modification proposée;
- b) les normes précisées dans la sous-partie 16 qui sont en vigueur à la date qui y est déterminée.

(2) Les normes de navigabilité applicables à la délivrance d'un certificat de conception de réparation à l'égard d'un produit aéronautique ou d'une modification d'un appareillage d'aéronef sont celles qui sont consignées dans la fiche de données de certificat de type, ainsi que toute condition spéciale prévue au paragraphe (7).

(3) Le produit aéronautique modifié peut être conforme à une modification antérieure d'une norme exigée par le paragraphe (1) lorsque le ministre juge que la modification proposée est peu importante dans le contexte de toutes les modifications pertinentes antérieures de la conception et de toutes les modifications afférentes apportées aux normes applicables qui sont consignées dans les fiches de données de certificat de type. Une modification est importante si, selon le cas :

- a) la configuration générale ou les principes de construction ne sont plus les mêmes;
- b) les hypothèses servant à l'obtention du certificat de type du produit aéronautique ne sont plus valides.

(4) Le produit aéronautique modifié peut être conforme à une modification antérieure d'une norme exigée par le paragraphe (1) à l'égard d'un domaine, système, composant, équipement ou appareillage, lorsque le ministre juge que, selon le cas :

- a) il n'est pas touché par la modification;
- b) il est affecté par la modification, mais le fait de se conformer à la norme exigée par le paragraphe (1) ne permettrait pas d'accroître de façon appréciable le niveau de sécurité offert ou ne serait pas pratique.

(5) Une norme visée aux paragraphes (3) ou (4) ne peut précéder aucune norme consignée dans les fiches de données de certificat de type, ni aucune norme applicable prévue aux articles 523.2, 525.2, 527.2 ou 529.2 du *Manuel de navigabilité*.

(6) Les normes de navigabilité applicables à la modification de la définition de type d'un aéronef, autre qu'un giravion, ayant une masse maximale de 2 700 kg (6 000 livres) ou moins, ou d'un giravion dépourvu de turbomoteur ayant une masse maximale de 1 360 kg (3 000 livres) ou moins, sont celles qui sont consignées dans les fiches de données de certificat de type, sauf si le ministre juge :

- a) d'une part, que la modification est importante, et nécessite la conformité avec une modification des normes consignées dans les fiches de données de certificat de type qui sont applicables à la modification et avec toute norme directement visée;
- b) d'autre part, que le fait de se conformer à la modification des normes visée à l'alinéa a) permettrait d'accroître de façon appréciable le niveau de sécurité offert et serait pratique.

(7) Le demandeur d'un certificat de type supplémentaire, d'un certificat de type supplémentaire restreint, d'un certificat de conception de réparation ou d'une modification à ces certificats doit satisfaire à toute condition spéciale, ou à toute modification de celle-ci, qui est nécessaire pour garantir qu'une modification ou une réparation offrira un niveau de sécurité équivalent à celui qui est établi par les normes applicables visées aux paragraphes (1) à (6), (8) et (9) si, selon le cas :

- (a) the modification or repair has novel or unusual design features; or
- (b) there are no applicable standards of airworthiness for the modification or repair.

(8) If a change is made to the type design of an aircraft certified under subsection 511.11(5), the changed aeronautical product must meet

- (a) the standards of airworthiness applicable to that category of aeronautical product in force on the date of the application for the proposed change, except for those standards that are inappropriate for the special purpose operation; or
- (b) the standards of airworthiness recorded in the type certificate data sheets — or an earlier amendment of a standard referred to in paragraph (a) — if they will provide a level of safety appropriate for the special purpose operation.

(9) An applicant for a supplemental type certificate, a limited supplemental type certificate, a repair design certificate or a change to these certificates, may, with the approval of the Minister, elect to comply with an amendment of a standard of airworthiness that is made after the date of application for the proposed change to the type design if any related amendments are also included.

(10) If the effective period of an application for a supplemental type certificate or a limited supplemental type certificate or a change to those certificates is extended under paragraph 513.06(2)(b), then the date of application for the change proposed under subsection (1) is — for the purposes of determining the standards in force — deferred for the same period of time.

(11) The applicable standards of airworthiness for the issuance of a supplemental type certificate, a limited supplemental type certificate or a repair design certificate in respect of a Canadian aircraft operated under a special certificate of airworthiness — limited are those specified for that purpose in subsection 513.07(2) of the *Airworthiness Manual*.

#### Reclassification of Aircraft to Restricted Category

**513.08** If a design change to an aircraft will result in the aircraft being reclassified as an aircraft in the restricted category for special purpose operations within the meaning of section 511.05 of the *Airworthiness Manual*, the applicable standards of airworthiness for the type design as changed are those specified in subsection 513.07(8).

[513.09 reserved]

#### Involvement of the Minister

**513.10** An applicant shall give the Minister access to the aeronautical product that is the subject of an application made under section 513.04 in order to make any inspection and engineering assessment or to conduct any flight or ground test that is necessary to determine compliance with the standards specified in section 513.07.

**11. Paragraph 513.11(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:**

- (a) the applicant meets the requirements of sections 513.04 to 513.06;

**12. The reference “[513.13 to 513.19 reserved]” after section 513.12 of the Regulations is replaced by the following:**

[513.13 reserved]

- a) la modification ou la réparation fait appel à des éléments de conception nouveaux ou inusités;
- b) il n'existe aucune norme de navigabilité applicable à la modification ou à la réparation.

(8) Dans le cas d'une modification de la définition de type d'un aéronef certifié en vertu du paragraphe 511.11(5), le produit aéronautique modifié doit être conforme, selon le cas :

- a) aux normes de navigabilité applicables à la catégorie de produit aéronautique qui sont en vigueur à la date de la demande de la modification proposée, à l'exception de celles qui ne conviennent pas au travail aérien spécialisé;
- b) aux normes de navigabilité consignées dans les fiches de données de certificat de type — ou à une modification antérieure à une norme visée à l'alinéa a) — si ces normes offriront un niveau de sécurité convenant au travail aérien spécialisé.

(9) Le demandeur d'un certificat de type supplémentaire, d'un certificat de type supplémentaire restreint, d'un certificat de conception de réparation ou d'une modification à ces certificats peut, avec l'approbation du ministre, choisir de respecter une modification d'une norme de navigabilité qui est apportée après la date de la demande de la modification proposée de la définition de type, à condition que toute modification afférente soit également incluse.

(10) Lorsque la durée de validité d'une demande de certificat de type supplémentaire, de certificat de type supplémentaire restreint, ou de modification de ces certificats, est prolongée en vertu de l'alinéa 513.06(2)b), la date de la demande de la modification proposée en application du paragraphe (1) est, aux fins de la détermination des normes en vigueur, différée de la même durée.

(11) Les normes de navigabilité applicables à la délivrance d'un certificat de type supplémentaire, d'un certificat de type supplémentaire restreint ou d'un certificat de conception de réparation à l'égard d'un aéronef canadien utilisé en vertu d'un certificat spécial de navigabilité — limité sont celles qui sont précisées à cette fin au paragraphe 513.07(2) du *Manuel de navigabilité*.

#### Reclassification d'un aéronef à la catégorie restreinte

**513.08** Si une modification de la conception d'un aéronef fera en sorte que l'aéronef se retrouve dans la catégorie restreinte pour les travaux aériens spécialisés au sens de l'article 511.05 du *Manuel de navigabilité*, les normes de navigabilité applicables à la définition de type une fois la modification apportée sont celles énoncées au paragraphe 513.07(8).

[513.09 réservé]

#### Participation du ministre

**513.10** Le demandeur doit permettre au ministre l'accès au produit aéronautique qui fait l'objet d'une demande présentée en vertu de l'article 513.04 pour y faire toute inspection et toute évaluation technique ou pour procéder à tout test en vol ou au sol nécessaires pour déterminer la conformité avec les normes précisées à l'article 513.07.

**11. L'alinéa 513.11(1)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- a) le demandeur satisfait aux exigences des articles 513.04 à 513.06;

**12. La mention « [513.13 à 513.19 réservés] » qui suit l'article 513.12 du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

[513.13 réservé]



## Changes to a Type Design Requiring a New Type Certificate

**513.14** An applicant who proposes to change the type design of an aeronautical product shall submit an application for a new type certificate under Subpart 11 if the Minister determines that the scope and nature of the proposed change in design, configuration, power, power limitations (engines) or weight are so extensive that a substantially complete investigation is necessary to determine compliance with the applicable standards of airworthiness.

[513.15 to 513.19 reserved]

**13. Paragraph 513.22(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) the type design of the aeronautical product with the design change incorporated meets the applicable standards of airworthiness specified in section 513.07 or 513.08; and

COMING INTO FORCE

**14. These Regulations come into force on June 10, 2003.**

[5-1-0]

## Modifications d'une définition de type nécessitant un nouveau certificat de type

**513.14** Le demandeur qui se propose de modifier la définition de type d'un produit aéronautique doit présenter une demande en vue d'un nouveau certificat de type en vertu de la sous-partie 11 lorsque le ministre juge que la portée et la nature de la modification proposée en matière de conception, de configuration, de puissance, de limites de puissance (moteurs) ou de masse sont d'une importance telle qu'elles nécessitent une enquête quasi complète pour déterminer si les normes de navigabilité applicables sont respectées.

[513.15 à 513.19 réservés]

**13. L'alinéa 513.22a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) d'une part, la définition de type du produit aéronautique à laquelle la modification de la conception a été incorporée répond aux normes de navigabilité applicables précisées aux articles 513.07 ou 513.08;

ENTRÉE EN VIGUEUR

**14. Le présent règlement entre en vigueur le 10 juin 2003.**

[5-1-0]

## **Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Alternative Requirements for Headlamps)**

### *Statutory Authority*

*Motor Vehicle Safety Act*

### *Sponsoring Department*

Department of Transport

### **REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

#### *Description*

The Department of Transport (the "Department") is proposing to amend the Canadian Motor Vehicle Safety Standard (CMVSS) 108.1, which is part of Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations* (MVSR).<sup>1</sup> The purpose of the proposed amendment is to align the Canadian regulations with amendments made to foreign regulations, referred to in section 108.1 of Schedule IV to the MVSR.

Section 108.1 allows headlamps, designed in accordance with United Nations Economic Commission for Europe (ECE) Regulations, as an alternative to the "North American" or Society of Automotive Engineers (SAE) beam pattern headlamps specified in section 108. Section 108.1 also refers to certain provisions of TSD No. 108, notably those concerning the aiming and durability of headlamps.

Currently, section 108.1 refers to ECE Regulation No. 8, entitled *Uniform Provisions Concerning the Approval of Motor Vehicle Headlamps Emitting An Asymmetrical Passing Beam Or A Driving Beam Or Both And Equipped With Halogen Filament Lamps (H<sub>1</sub>, H<sub>2</sub>, H<sub>3</sub>, HB<sub>3</sub>, HB<sub>4</sub>, H<sub>7</sub>, H<sub>8</sub>, H<sub>9</sub>, HIR1, HIR2 and/or H<sub>11</sub>)*; ECE Regulation No. 20, entitled *Uniform Provisions Concerning the Approval of Motor Vehicle Headlamps Emitting an Asymmetrical Passing Beam or a Driving Beam or Both and Equipped with Halogen Filament Lamps (H<sub>4</sub> Lamps)*, and, ECE Regulation No. 31, entitled *Uniform Provisions Concerning the Approval of Halogen Sealed-Beam Unit (HSB Unit) Motor Vehicle Headlamps Emitting an Asymmetrical Passing Beam or a Driving Beam or Both*. These regulations underwent several amendments to reflect the technical changes promoted by the lighting industry and evolving needs for safe road illumination.

In addition, since the references to ECE Regulations were last amended in section 108.1, the ECE established two more regulations regarding motorcycle headlamps. ECE Regulation No. 57, entitled *Uniform Provisions Concerning the Approval of Headlamps for Motor Cycles and Vehicles Treated as Such*, and ECE Regulation No. 72, entitled *Uniform Provisions Concerning the Approval of Motor Cycle Headlamps Emitting an Asymmetrical Passing Beam and a Driving Beam and Equipped with Halogen Lamps (HS1 Lamps)*, came into force in 1983 and 1988, respectively.

<sup>1</sup> C.R.C., c. 1038

## **Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (autres projecteurs)**

### *Fondement législatif*

*Loi sur la sécurité automobile*

### *Ministère responsable*

Ministère des Transports

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

#### *Description*

Le ministère des Transports (le « Ministère ») propose de modifier la norme sur la sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC) 108.1, qui fait partie de l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* (RSVA)<sup>1</sup>. L'objet de la présente proposition de modification est d'harmoniser la réglementation canadienne avec les modifications apportées aux réglementations étrangères et mentionnées à l'article 108.1 de l'annexe IV du RSVA.

L'article 108.1 permet l'utilisation des projecteurs, conformes aux Règlements de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE), comme solution de rechange aux projecteurs nord-américains ou SAE prescrits à l'article 108 pour tous les véhicules automobiles. L'article 108.1 porte aussi sur certaines dispositions du DNT n° 108, notamment sur celles qui concernent le réglage et la durabilité des projecteurs.

Présentement, l'article 108.1 fait référence au règlement n° 8 de la CEE, intitulé *Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour véhicules automobiles émettant un faisceau-croisement asymétrique et/ou un faisceau-route et équipés de lampes à incandescence halogènes (H<sub>1</sub>, H<sub>2</sub>, H<sub>3</sub>, HB<sub>3</sub>, HB<sub>4</sub>, H<sub>7</sub>, H<sub>8</sub>, H<sub>9</sub>, HIR1, HIR2 et/ou H<sub>11</sub>)*; le règlement n° 20 de la CEE, intitulé *Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour véhicules automobiles émettant un faisceau-croisement asymétrique et/ou un faisceau-route et équipés de lampes halogènes à incandescence (lampes H<sub>4</sub>)*; et, le règlement n° 31 de la CEE, intitulé *Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs automobiles constitués par des blocs optiques halogènes (« sealed beam » unit) (bloc optique SBH) émettant un faisceau-croisement asymétrique et/ou un faisceau-route*. Ces règlements ont fait l'objet de plusieurs révisions destinées à refléter les changements techniques mis de l'avant par les fabricants d'appareils d'éclairage pour satisfaire aux besoins croissants en matière d'éclairage routier sécuritaire.

De plus, depuis la dernière révision des références aux règlements de la CEE dans l'article 108.1, la CEE a établi deux autres règlements concernant les projecteurs de motocyclettes. Règlement n° 57 de la CEE, intitulé *Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour motocycles et véhicules y assimilés*, et règlement n° 72 de la CEE, intitulé *Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour motocycles émettant un faisceau-croisement asymétrique et un faisceau-route et équipés de lampes halogènes (lampes HS1)*, sont entrés en vigueur en 1983 et 1988 respectivement.

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1038

In time, ECE Regulation Nos. 8, 20, 57 and 72 were consolidated into two new ECE Regulations. ECE Regulation No. 112, entitled *Uniform Provisions Concerning the Approval of Motor Vehicle Headlamps Emitting an Asymmetrical Passing Beam or a Driving Beam or both and Equipped with Filament Lamps*, is comprised of provisions concerning asymmetrical beams of the ECE Regulations, and ECE Regulation No. 113, entitled *Uniform Provisions Concerning the Approval of Motor Vehicle Headlamps Emitting a Symmetrical Passing Beam or a Driving Beam or Both and Equipped with Filament Lamps*, is comprised of provisions concerning symmetrical beams of the ECE Regulations. Both ECE Regulation No. 112 and ECE Regulation No. 113 came into force on September 21, 2001.

Although ECE Regulation Nos. 8, 20, 57, and 72 have been consolidated, all are still in force and manufacturers are allowed to use lamps described in either regulation in new vehicle designs. Consequently, the Department is proposing to amend section 108.1 to allow headlamps described in these regulations.

Further, ECE Regulation No. 98, entitled *Uniform Provisions Concerning the Approval of Motor Vehicle Headlamps Equipped with Gas-Discharge Light Sources*, was introduced in 1996 to address High Intensity Discharge (HID) lamps. Since the HID lamps described in ECE Regulation No. 98 meet the photometric requirements for low-beam headlamps set out in ECE Regulation No. 112, the Department is proposing to amend section 108.1 to allow headlamps described in ECE Regulation No. 98 to be installed on passenger cars, multipurpose passenger vehicles, buses and trucks in Canada.

As the ECE does not allow headlamps described in ECE Regulation No. 98 to be installed on motorcycles, and considering that gas-discharge lamps are very bright below the horizontal and that motorcycles are very dynamic in nature, subsection 108.1(2) of Schedule IV to the MVSR would be worded such as to prohibit gas-discharge light sources on motorcycles, thereby reducing glare.

For many manufacturers, the use of lamps that meet ECE requirements would obviate the need to produce multiple versions of the same lamp. This could reduce complexity in manufacture and assembly, reduce the potential for error, reduce design costs, and advance the global harmonization of technical regulations. Consequently, it is the Department's proposal to amend section 108.1 of Schedule IV to the MVSR to allow in Canada motor vehicles equipped with headlamps conforming to the latest ECE Regulations.

Considering that the Department participates actively on the United Nations ECE committee charged with the development of vehicle lighting regulations, and that the ECE Regulations are frequently amended to reflect industry best practices and recent technical changes, the Department proposes to recognize manufacturer compliance with ECE Regulations, as amended from time to time by the ECE, instead of making reference to a precise version date of an ECE Regulation. Such a procedure would increase vehicle safety as it would allow vehicle manufacturers to fit headlamps built to the latest version of an ECE Regulation as soon as it comes into effect, without the delay needed for amendments to the MVSR 108.1. If the ECE regulations were to be modified in a way as to cause concern to the Canadian stakeholders, the Department would not hesitate to amend the MVSR 108.1 appropriately.

Avec le temps, les règlements nos 8, 20, 57 et 72 de la CEE ont été regroupés dans deux nouveaux règlements de la CEE. Le règlement n° 112 de la CEE, intitulé *Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour véhicules automobiles émettant un faisceau de croisement asymétrique ou un faisceau de route ou les deux à la fois et équipés de lampes à incandescence*, comprend les provisions concernant les faisceaux asymétriques des règlements de la CEE, et le règlement n° 113 de la CEE, intitulé *Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour véhicules automobiles émettant un faisceau de croisement symétrique ou un faisceau de route ou les deux à la fois et équipés de lampes à incandescence*, comprend les provisions concernant les faisceaux symétriques des règlements de la CEE. Les deux, règlement n° 112 de la CEE et règlement n° 113 de la CEE, sont entrés en vigueur le 21 septembre 2001.

Bien que les règlements nos 8, 20, 57 et 72 de la CEE aient été regroupés, ils sont tous encore en vigueur et les fabricants sont autorisés à équiper leurs nouveaux véhicules de projecteurs décrits dans ces règlements. Alors, le Ministère propose de modifier l'article 108.1 pour permettre les projecteurs décrits par ces règlements.

De plus, le règlement n° 98 de la CEE, intitulé *Dispositions uniformes concernant l'homologation des projecteurs de véhicules à moteur munis de sources lumineuses à décharge*, a été instauré en 1996 pour tenir compte des lampes à décharge à haute intensité (DHI). Or, puisque les lampes DHI décrites dans le règlement n° 98 de la CEE satisfont aux exigences photométriques pour les projecteurs de croisement énoncées dans le règlement n° 112 de la CEE, le Ministère propose de modifier l'article 108.1 pour permettre l'usage des projecteurs décrits dans le règlement n° 98 de la CEE dans les voitures de tourisme, les véhicules de tourisme à usages multiples, les autobus et les camions au Canada.

Comme la CEE ne permet pas l'usage des projecteurs décrits dans le règlement n° 98 de la CEE dans les motocyclettes, et vu que les lampes à décharge gazeuse sont très brillantes sous l'horizontale et que les motocyclettes sont très dynamiques de nature, le paragraphe 108.1(2) de l'annexe IV du RSVA serait modifié pour interdire les sources lumineuses à décharge gazeuse sur les motocyclettes dans le but d'éviter les éblouissements.

Pour plusieurs fabricants, l'utilisation des lampes qui satisfont aux exigences de la CEE leur éviterait d'avoir à produire plusieurs versions de la même lampe, ce qui pourrait se traduire en une réduction de la complexité du montage, des risques d'erreurs et des coûts de conception et marquerait un pas en avant dans l'harmonisation mondiale des règlements techniques. En conséquence, le Ministère propose de modifier l'article 108.1 de l'annexe IV du RSVA pour permettre l'usage au Canada de véhicules automobiles équipés de projecteurs conformes aux derniers règlements de la CEE.

Étant donné que le Ministère participe activement sur le comité de la CEE des Nations Unies en charge du développement des règlements concernant l'éclairage sur les véhicules, et que les règlements de la CEE sont fréquemment modifiés pour tenir compte des meilleures pratiques en vigueur dans l'industrie et des plus récents changements techniques, le Ministère propose de reconnaître la conformité des produits aux règlements de la CEE et aux modifications qui peuvent y être subséquemment apportées par la CEE, au lieu de faire référence à une version précise d'un règlement de la CEE. Une telle procédure augmenterait la sécurité automobile et permettrait aux fabricants automobiles de s'équiper de projecteurs construits à la dernière version d'un règlement de la CEE aussitôt qu'il devient effectif, et sans le délai nécessaire pour les modifications au RSVA 108.1. Dans l'éventualité que les règlements de la CEE seraient modifiés de façon à causer du

In addition, the Department proposes to insert a new subsection 108.1(3), and to re-number subsections 108.1(3) and (4) to make them 108.1(4) and (5). The new subsection 108.1(3) would be added to set out the requirements of the ECE regulations that do not apply for the purpose of subsections 108.1(1) and (2). In the new subsection 108.1(4), the Department proposes the addition of the value of the test voltage. This would reduce the ambiguity of the testing procedure. In the new subsection 108.1(5), the Department proposes to allow headlamp wiper systems to be fitted only to lamps with glass lenses. Utilization of wipers on plastic headlamp lenses would prematurely degrade lens transparency and may cause damage that would alter light transmission. These changes may decrease driver visibility and increase glare from the headlamp system.

#### *Effective Date*

The proposed amendment would come into force on the date of registration by the Clerk of the Privy Council.

#### *Alternatives*

The Department has considered alternatives to the proposed amendment, i.e., retaining the status quo or adopting a non-regulatory or voluntary approach.

As the MVSR currently permit headlamps that comply with ECE Regulation Nos. 8, 20 or 31, making reference to them in section 108.1 of Schedule IV to the MVSR, as amended from time to time, would maintain harmonization.

If the status quo were maintained, it would not be possible to permit the introduction of new headlamps meeting the amended ECE Regulation Nos. 8, 20 or 31. Also, lamps meeting ECE Regulation Nos. 57, 72, 98, 112 and 113 would not be allowed, since there are currently no provisions for those lamps in the MVSR. Consequently, the status quo was not considered an option for the proposed amendment. Therefore, the Department feels that the only appropriate action is to propose an amendment to the MVSR.

#### *Benefits and Costs*

The proposed amendment to section 108.1 of Schedule IV to the MVSR would not incur any costs to industry, as it would continue to allow manufacturers to comply with current ECE Regulations. The introduction of new ECE Regulations would allow more flexibility for manufacturers to use new technologies. Manufacturers would continue to have the option of complying with section 108 of Schedule IV to the MVSR. Furthermore, as mentioned earlier, this would be beneficial for manufacturers, as the use of lamps that meet ECE requirements would obviate the need to produce multiple versions of the same lamp. This could reduce complexity in manufacture and assembly, reduce the potential for error, reduce design costs, and advance the global harmonization of technical regulations.

This proposed amendment is not expected to have a negative impact on the environment.

#### *Consultation*

The Department has instituted a systematic and extensive consultation process to keep the automotive industry, public safety organizations and the general public informed of recent and

souci aux parties intéressées, le Ministère n'hésiterait pas à faire les modifications appropriées au RSVA 108.1.

De plus, le Ministère se propose d'insérer un nouveau paragraphe 108.1(3) et de renuméroter les paragraphes (3) et (4) qui deviendront les paragraphes 108.1(4) et (5). Le nouveau paragraphe 108.1(3) serait ajouté afin de préciser, pour l'application des paragraphes 108.1(1) et (2), les exigences des règlements de la CEE qui ne s'appliquent pas. Au nouveau paragraphe 108.1 (4), le Ministère propose l'ajout de la valeur de la tension d'essai. Cela réduirait les ambiguïtés des procédures d'essai. Dans le cas du nouveau paragraphe 108.1(5), le Ministère propose de permettre l'utilisation des essuies-projecteurs sur les lentilles de verre seulement. En effet, les essuies-projecteurs diminuent prématurément la transparence des lentilles en plastique et peuvent les endommager au point de nuire à la propagation de la lumière. Ces transformations risquent de réduire la visibilité des conducteurs et d'augmenter l'éblouissement causé par les projecteurs.

#### *Date d'entrée en vigueur*

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

#### *Solutions envisagées*

Le Ministère a envisagé des solutions de rechange à la proposition de modification, à savoir le maintien du statu quo ou l'adoption d'une approche non réglementaire ou volontaire.

Puisque le RSVA permet actuellement l'utilisation des projecteurs qui satisfont aux règlements n<sup>os</sup> 8, 20 ou 31 de la CEE, l'harmonie serait conservée en modifiant l'article 108.1 de l'annexe IV du RSVA de la manière proposée.

Si le statu quo est maintenu, on ne pourrait pas permettre l'entrée de nouveaux projecteurs satisfaisant aux règlements n<sup>os</sup> 8, 20 ou 31 modifiés de la CEE. De plus, les lampes conformes aux règlements n<sup>os</sup> 57, 72, 98, 112 et 113 de la CEE ne seraient pas admises non plus, puisque le RSVA ne renferme aucune disposition à leur endroit. Le statu quo ne peut donc pas être envisagé comme solution de rechange. Par conséquent, le Ministère estime que la proposition de modification au RSVA est la meilleure solution.

#### *Avantages et coûts*

La proposition de modification à l'article 108.1 de l'annexe IV du RSVA n'imposerait aucun coût supplémentaire à l'industrie, puisqu'elle permettrait aux fabricants de continuer à satisfaire aux règlements actuels de la CEE. L'introduction de nouveaux règlements de la CEE permettrait aux fabricants de disposer d'une plus grande marge de manœuvre dans l'application de nouvelles technologies. Les fabricants auraient toujours l'option de se conformer aux exigences de l'article 108 de l'annexe IV du RSVA. De plus, comme mentionné plus tôt, cela serait bénéfique pour les fabricants, car l'utilisation des lampes qui satisfont aux exigences de la CEE leur éviterait d'avoir à produire plusieurs versions de la même lampe, ce qui pourrait se traduire en une réduction de la complexité du montage, des risques d'erreurs et des coûts de conception et marquerait un pas en avant dans l'harmonisation mondiale des règlements techniques.

On s'attend à ce que la proposition de modification n'ait aucune incidence nuisible sur l'environnement.

#### *Consultations*

Le Ministère a institué un processus de consultations systématiques et intensives qui vise à tenir l'industrie automobile, les organismes de sécurité publique et le grand public informés des

proposed changes to regulatory requirements governing motor vehicle safety in Canada, and to provide a mechanism for their input on these initiatives. Three times a year, departmental representatives meet with the Canadian Vehicle Manufacturers' Association, whose members include DaimlerChrysler Canada Inc., Ford Motor Company of Canada Limited and General Motors of Canada Limited. The Department also meets three times a year with the Association of International Automobile Manufacturers of Canada (AIAMC), which represents international manufacturers and importers of motor vehicles.<sup>2</sup> In addition, once a year, the members of the Alliance of Automobile Manufacturers (AAM) join the AIAMC meeting. The AAM is a trade association of 13 car and light-truck manufacturers whose members account for more than 90 percent of U.S. vehicle sales.<sup>3</sup> Semi-annual meetings are also held with the Motorcycle and Moped Industry Council, the Rubber Association of Canada, and the Juvenile Product Manufacturers Association.<sup>4</sup>

These automotive industry meetings allow manufacturers and importers to respond to proposed changes to the regulations administered by the Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, to raise problems with the existing requirements, and to discuss any matters of concern to the member companies. On a quarterly basis, the associations receive a copy of the Directorate's Regulatory Plan, which outlines all contemplated changes to safety requirements and tracks initiatives as they are developed and published in the *Canada Gazette* and as new regulations come into force.

The Department also consults with the provinces and territories and with federal authorities in other countries. Since the harmonization of regulatory requirements between Canada and the U.S. is pivotal to trade between the two countries and to the competitiveness of Canada's automotive industry, semi-annual meetings are held with the U.S. National Highway Traffic Safety Administration. These meetings provide a valuable opportunity to discuss future regulatory initiatives and issues of mutual interest.

The Department is also committed to the development of global regulations, which is being carried out under the auspices of the United Nations World Forum for the Harmonization of Vehicle Regulations. Along with members of other world regulatory bodies, international industry associations and public interest groups, departmental representatives participate in 11 or more meetings a year as part of the initiative to develop Global Technical Regulations in order to simplify the regulatory process for automotive manufacturers who market their products internationally.

changements prévus et récemment apportés aux exigences réglementaires concernant la sécurité des véhicules automobiles au Canada, et qui fournit un mécanisme permettant de faire des observations au sujet de ces initiatives. Trois fois par année, des représentants du ministère rencontrent l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, dont les membres se composent de DaimlerChrysler Canada Inc., Ford du Canada Limitée, et General Motors du Canada Limitée. Le Ministère rencontre également trois fois par année l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada (AFIAC), qui représente des fabricants et des importateurs internationaux de véhicules automobiles.<sup>2</sup> De plus, une fois par année, des membres de l'Alliance of Automobile Manufacturers (AAM) assistent à la réunion de l'AFIAC. L'AAM est une association corporative de 13 fabricants de voitures et de camionnettes dont les membres représentent plus de 90 p. 100 des ventes de véhicules aux États-Unis.<sup>3</sup> Des réunions semestrielles sont aussi tenues avec le Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur, l'Association canadienne de l'industrie du caoutchouc et la Juvenile Product Manufacturers Association.<sup>4</sup>

Ces réunions de l'industrie automobile fournissent aux fabricants et aux importateurs l'occasion de répondre aux changements proposés à la réglementation dont la Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile est responsable, de souligner les problèmes associés aux exigences existantes et de discuter des préoccupations que les compagnies membres pourraient avoir. Quatre fois par année, ces associations reçoivent un exemplaire du Plan de réglementation de la Direction générale, qui présente les grandes lignes de tous les changements envisagés à la réglementation et qui suit de près les initiatives à mesure qu'elles sont élaborées, publiées dans la *Gazette du Canada* et à mesure que les nouvelles exigences entrent en vigueur.

Le Ministère consulte également les autorités fédérales des autres pays et les provinces et territoires du Canada. Puisque l'harmonisation des exigences réglementaires entre le Canada et les États-Unis est critique pour les échanges commerciaux entre les deux pays et pour la compétitivité de l'industrie automobile canadienne, des réunions semestrielles se tiennent avec la National Highway Traffic Safety Administration des États-Unis. Ces réunions fournissent une occasion précieuse de discuter des initiatives éventuelles de réglementation et des problèmes d'intérêt commun.

Le Ministère est aussi engagé dans l'élaboration de règlements mondiaux, ce qui se fait sous les auspices du Forum mondial des Nations Unies sur l'harmonisation des règlements sur les véhicules. De concert avec des membres d'autres organismes de réglementation mondiaux et de groupes d'intérêts publics, des représentants du ministère participent à 11 réunions ou plus par année dans le cadre de l'élaboration des règlements techniques mondiaux afin de simplifier le processus de réglementation pour les fabricants automobiles qui commercialisent leurs produits à l'échelle internationale.

<sup>2</sup> The AIAMC represents the following automotive manufacturers and importers: BMW Canada Inc., Daewoo Auto Canada Inc., Honda Canada Inc., Hyundai Auto Canada, KIA Canada Inc., Mazda Canada Inc., Mercedes-Benz Canada Inc., Mitsubishi Motor Sales of Canada, Inc., Nissan Canada Inc., Porsche Cars Canada Ltd., Subaru Canada Inc., Suzuki Canada Inc., Toyota Canada Inc., and Volkswagen Canada Inc.

<sup>3</sup> The Alliance of Automobile Manufacturers represents BMW Group; DaimlerChrysler; Fiat Auto R&D USA; Ford Motor Company; General Motors; Isuzu Motors America, Inc.; Mazda North American Operations; Mitsubishi Motor Sales of America, Inc.; Nissan; Porsche Cars North America, Inc.; Toyota; Volkswagen of America, Inc.; and Volvo Car Corporation.

<sup>4</sup> The Juvenile Product Manufacturers Association represents the manufacturers and importers of infant and child restraint systems.

<sup>2</sup> L'AFIAC représente les fabricants et les importateurs de véhicules automobiles suivants: BMW Canada Inc., Daewoo Auto Canada Inc., Honda Canada Inc., Hyundai Auto Canada, KIA Canada Inc., Mazda Canada Inc., Mercedes-Benz Canada Inc., Mitsubishi Motor Sales of Canada, Inc., Nissan Canada Inc., Porsche Cars Canada Ltd., Subaru Canada Inc., Suzuki Canada Inc., Toyota Canada Inc., et Volkswagen Canada Inc.

<sup>3</sup> L'Alliance of Automobile Manufacturers représente BMW Group; DaimlerChrysler; Fiat Auto R&D USA; Ford Motor Company; General Motors; Isuzu Motors America, Inc.; Mazda North American Operations; Mitsubishi Motor Sales of America, Inc.; Nissan; Porsche Cars North America, Inc.; Toyota; Volkswagen of America, Inc.; and Volvo Car Corporation.

<sup>4</sup> La Juvenile Product Manufacturers Association représente les fabricants et les importateurs d'ensembles de retenue pour bébé et pour enfant.

Consultation with the provinces and territories takes place mainly through the Department's membership in the Canadian Council of Motor Transport Administrators (CCMTA). The CCMTA Board of Directors meets at least twice a year, as do the three standing committees of the CCMTA, which are comprised of officials from each member jurisdiction who deal with a broad range of short- and long-term issues.

In addition to the foregoing consultation mechanisms, which involve the automotive industry and other government agencies, the Department meets twice a year with national public safety organizations to consult with them on future regulatory changes and to discuss emerging safety problems. Thirty or more such organizations are invited to each of these meetings, including drivers' and automobile associations, bus operators, the insurance industry, consumer associations, health and police organizations, the Canada Safety Council, the Traffic Injury Research Foundation, the Canadian Automobile Association, MADD Canada, and the Federation of Canadian Municipalities. These organizations also receive copies of the Directorate's Regulatory Plan on a quarterly basis.

To monitor public views and concerns and keep the public informed of road safety issues, the Department offers a free telephone information service that Canadians may call from anywhere in the country, and it posts specific safety-related information on its Web site. The public may also make enquiries through the Department's Web site and by regular mail. In addition, a dedicated toll-free telephone line can be used to notify the Department of safety-related defects, which are subsequently investigated by the Public Complaints, Recalls and Investigations Division. As part of its research program, the Department has established several teams of collision investigators that are affiliated with major universities, whose work includes monitoring road safety issues. A system has also been implemented to train instructors on the proper installation of infant and child restraint systems, and the instructors notify the Department of any safety issues that arise.

This consultation process enables the Department to identify and respond to safety-related problems with minimal delay. More important, the public, the automotive industry and public safety organizations are kept abreast of the Department's many regulatory initiatives, and all concerned have the opportunity to participate in the development of new motor vehicle safety measures.

A consultation period of 75 days will follow the publication of this proposal in the *Canada Gazette*, Part I. Comments may be made at any government-industry meeting or by writing to the address given below. All input will be taken into consideration in the development of the final amendment.

#### *Compliance and Enforcement*

Motor vehicle manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products comply with the MVSR. The Department of Transport monitors the self-certification programs of manufacturers and importers by reviewing their test documentation, inspecting vehicles, and testing vehicles procured on the open market. When a defect is found, the manufacturer or importer must issue a notice of defect to owners and to the Minister of Transport. If a vehicle does not comply with a safety standard, the manufacturer or importer may be subject to prosecution and,

Les consultations avec les provinces et les territoires ont lieu surtout grâce à la participation du ministère au Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM). Son conseil d'administration se réunit au moins deux fois par année, de même que les trois comités permanents du CCATM, qui sont formés de représentants de chaque administration membre et qui traitent d'un vaste éventail de questions à court et à long terme.

Outre les mécanismes de consultation mentionnés, qui mettent en cause l'industrie automobile et d'autres organismes gouvernementaux, le Ministère tient aussi des réunions deux fois par année avec les organismes de sécurité publique pour les consulter sur les changements éventuels à la réglementation et discuter des problèmes de sécurité qui surgissent. Trente ou plus de ces organismes sont invités à chacune de ces réunions, des organismes qui incluent les associations automobiles et de conducteurs, les exploitants d'autobus, l'industrie des assurances, des associations de consommateurs, des organismes de santé et de forces policières, le Conseil canadien de la sécurité, la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada, l'Association canadienne des automobilistes, MADD Canada et la Fédération canadienne des municipalités. Ces organismes reçoivent également un exemplaire du Plan de réglementation de la Direction générale à tous les quatre mois.

Afin de surveiller l'opinion et les préoccupations du public, ainsi que de le tenir informé des questions liées à la sécurité routière, le Ministère offre un service téléphonique d'information gratuit dont les Canadiens peuvent se servir à la grandeur du pays et il publie des renseignements précis liés à la sécurité sur son site Web. Le public peut aussi présenter des demandes de renseignements sur le site Web du ministère ou par courrier. De plus, une ligne téléphonique sans frais permet au public d'avertir le Ministère des défauts liés à la sécurité, qui font par la suite l'objet d'enquêtes de la part de la Division des plaintes du public, des rappels et des enquêtes. Dans le cadre de son programme de recherche, le Ministère a mis sur pied plusieurs équipes d'enquêtes sur les collisions qui sont associées aux principales universités, et une partie de leur travail est de surveiller les problèmes de sécurité routière. Un système d'agents de formation sur l'installation appropriée d'ensembles de retenue pour bébé et pour enfant a aussi été mis en place et les agents avertissent le Ministère des problèmes de sécurité qui surgissent.

Ce processus de consultation permet au Ministère d'identifier les problèmes liés à la sécurité et d'y répondre en temps opportun. Ce qui est plus important, il garde le public, l'industrie automobile et les organismes de sécurité publique au courant des nombreuses initiatives réglementaires du Ministère et leur fournit l'occasion de participer à l'élaboration de nouvelles mesures de sécurité pour les véhicules automobiles.

Une période de consultation de 75 jours suivra la publication de la présente proposition dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Des observations peuvent être présentées par écrit à l'adresse qui figurent ci-dessous ou lors de toutes réunions gouvernement-industrie. Toutes les réponses seront prises en considération lors de la rédaction de la modification définitive.

#### *Respect et exécution*

Les fabricants et les importateurs de véhicules automobiles ont la responsabilité de s'assurer que leurs produits sont conformes aux exigences du RSVA. Le ministère des Transports surveille leurs programmes d'autocertification en examinant leurs documents d'essai, en inspectant des véhicules et en mettant à l'essai des véhicules obtenus sur le marché commercial. Lorsqu'un défaut est décelé, le fabricant ou importateur visé doit publier un avis de défaut à l'intention des propriétaires et du ministre des Transports. Si un véhicule s'avère non conforme à une norme de

if found guilty, may be fined as prescribed in the *Motor Vehicle Safety Act*.

#### Contact

For further information, please contact: Jay Rieger, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5, (613) 998-1962 (Telephone), (613) 990-2913 (Facsimile), riegerj@tc.gc.ca (Internet address).

sécurité, le fabricant ou l'importateur est passible de poursuites, et s'il est reconnu coupable, il peut être condamné à une amende prévue en vertu de la *Loi sur la sécurité automobile*.

#### Personne-ressource

Pour de plus de renseignements, veuillez communiquer avec : Jay Rieger, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Ministère des Transports, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, (613) 998-1962 (téléphone), (613) 990-2913 (télécopieur), riegerj@tc.gc.ca (adresse Internet).

### PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*<sup>a</sup>, that the Governor in Council, pursuant to section 5<sup>b</sup> and subsection 11(1) of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Alternative Requirements for Headlamps)*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport within 75 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Jay Rieger, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 8th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5. (Tel: (613) 998-1962; fax: (613) 990-2913; e-mail: riegerj@tc.gc.ca)

Persons making representations should identify any of those representations the disclosure of which should be refused under the *Access to Information Act*, in particular under sections 19 and 20 of that Act, and should indicate the reasons why and the period during which the representations should not be disclosed. They should also identify any representations for which there is consent to disclosure for the purposes of that Act.

Ottawa, January 30, 2003

EILEEN BOYD

*Assistant Clerk of the Privy Council*

### REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS (ALTERNATIVE REQUIREMENTS FOR HEADLAMPS)

#### AMENDMENTS

**1. (1) Subparagraphs 108.1(1)(a)(i) to (iii) of Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations*<sup>1</sup> are replaced by the following:**

(i) ECE Regulation No. 8, *Uniform Provisions Concerning the Approval of Motor Vehicle Headlamps Emitting an Asymmetrical Passing Beam or a Driving Beam or Both and Equipped with Halogen Filament Lamps (H<sub>1</sub>, H<sub>2</sub>, H<sub>3</sub>, HB<sub>3</sub>, HB<sub>4</sub>, H<sub>7</sub>, H<sub>8</sub>, H<sub>9</sub>, HIR1, HIR2 and/or H<sub>11</sub>)*, as amended from time to time,

(ii) ECE Regulation No. 20, *Uniform Provisions Concerning the Approval of Motor Vehicle Headlamps Emitting an*

### PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*<sup>a</sup>, que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 5<sup>b</sup> et du paragraphe 11(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (autres projecteurs)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les 75 jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Jay Rieger, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 8<sup>e</sup> étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : (613) 998-1962; téléc. : (613) 990-2913; courriel : riegerj@tc.gc.ca).

Ils sont également priés d'indiquer, d'une part, celles de ces observations dont la communication devrait être refusée aux termes de la *Loi sur l'accès à l'information*, notamment des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-communication et, d'autre part, celles dont la communication fait l'objet d'un consentement pour l'application de cette loi.

Ottawa, le 30 janvier 2003

*La greffière adjointe du Conseil privé,*

EILEEN BOYD

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

#### MODIFICATIONS

**1. (1) Les sous-alinéas 108.1(1)a)(i) à (iii) de l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*<sup>1</sup> sont remplacés par ce qui suit :**

(i) du règlement n° 8 de la CEE, intitulé *Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour véhicules automobiles émettant un faisceau-croisement asymétrique et/ou un faisceau-route et équipés de lampes à incandescence halogènes (H<sub>1</sub>, H<sub>2</sub>, H<sub>3</sub>, HB<sub>3</sub>, HB<sub>4</sub>, H<sub>7</sub>, H<sub>8</sub>, H<sub>9</sub>, HIR1, HIR2 et/ou H<sub>11</sub>)*, avec ses modifications successives,

(ii) du règlement n° 20 de la CEE, intitulé *Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour*

<sup>a</sup> S.C. 1993, c. 16

<sup>b</sup> S.C. 1999, c. 33, s. 351

<sup>1</sup> C.R.C., c. 1038

<sup>a</sup> L.C. 1993, ch. 16

<sup>b</sup> L.C. 1999, ch. 33, art. 351

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1038

*Asymmetrical Passing Beam or a Driving Beam or Both and Equipped with Halogen Filament Lamps (H<sub>4</sub> Lamps)*, as amended from time to time,

(iii) ECE Regulation No. 31, *Uniform Provisions Concerning the Approval of Halogen Sealed-beam Unit (HSB Unit) Motor Vehicle Headlamps Emitting An Asymmetrical Passing Beam or a Driving Beam or Both*, as amended from time to time,

(iv) ECE Regulation No. 98, *Uniform Provisions Concerning the Approval of Motor Vehicle Headlamps Equipped with Gas-discharge Light Sources*, as amended from time to time, or

(v) ECE Regulation No. 112, *Uniform Provisions Concerning the Approval of Motor Vehicle Headlamps Emitting an Asymmetrical Passing Beam or a Driving Beam or Both and Equipped with Filament Lamps*, as amended from time to time;

**(2) Paragraph 108.1(1)(b) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:**

(b) despite the requirements of the ECE Regulations referred to in this section, emit white light as specified in SAE Standard J578, *Color Specification* (May 1988);

**(3) Subparagraph 108.1(1)(d)(i) of Schedule IV to the English version of the Regulations is replaced by the following:**

(i) paragraphs S5.1.2, S5.5.9, S7.4(g) and (h), S7.8.2, S7.8.2.1(a) and (b), S7.8.2.2, S7.8.3, S7.8.4 and S7.8.5.1(c) of TSD 108, and

**(4) Paragraph 108.1(2)(b) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:**

(b) comply with

(i) subparagraphs (1)(a)(i) to (iii) and (v) and paragraphs (1)(b) and (d) to (f),

(ii) ECE Regulation No. 57, *Uniform Provisions Concerning the Approval of Headlamps for Motor Cycles and Vehicles Treated as Such*, as amended from time to time,

(iii) ECE Regulation No. 72, *Uniform Provisions Concerning the Approval of Motor Cycle Headlamps Emitting an Asymmetrical Passing Beam and a Driving Beam and Equipped with Halogen Lamps (HS<sub>1</sub> Lamps)*, as amended from time to time, or

(iv) ECE Regulation No. 113, *Uniform Provisions Concerning the Approval of Motor Vehicle Headlamps Emitting a Symmetrical Passing Beam or a Driving Beam or Both and Equipped with Filament Lamps*, as amended from time to time; and

**(5) Subsections 108.1(3) and (4) of Schedule IV to the Regulations are replaced by the following:**

(3) For the purposes of this section, the following requirements of the ECE Regulations referred to in subsections (1) and (2) do not apply:

(a) any requirements respecting the approval process;

(b) any requirements respecting the marking of approved headlamps; and

(c) any requirements respecting

(i) the conformity of headlamp production to the type approved,

*véhicules automobiles émettant un faisceau-croisement asymétrique et/ou un faisceau-route et équipés de lampes halogènes à incandescence (lampes H<sub>4</sub>)*, avec ses modifications successives,

(iii) du règlement n° 31 de la CEE, intitulé *Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs automobiles constitués par des blocs optiques halogènes ("sealed beam" unit) (bloc optique SBH) émettant un faisceau-croisement asymétrique et/ou un faisceau-route*, avec ses modifications successives,

(iv) du règlement n° 98 de la CEE, intitulé *Dispositions uniformes concernant l'homologation des projecteurs de véhicules à moteur munis de sources lumineuses à décharge*, avec ses modifications successives,

(v) du règlement n° 112 de la CEE, intitulé *Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour véhicules automobiles émettant un faisceau de croisement asymétrique ou un faisceau de route ou les deux à la fois et équipés de lampes à incandescence*, avec ses modifications successives;

**(2) L'alinéa 108.1(1)(b) de l'annexe IV du présent règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) qui, malgré les exigences des règlements de la CEE visés au présent article, émettent une lumière blanche conforme à celle décrite dans la norme J578 de la SAE, intitulée *Color Specification* (mai 1988);

**(3) Le sous-alinéa 108.1(1)(d)(i) de l'annexe IV de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(i) paragraphs S5.1.2, S5.5.9, S7.4(g) and (h), S7.8.2, S7.8.2.1(a) and (b), S7.8.2.2, S7.8.3, S7.8.4 and S7.8.5.1(c) of TSD 108, and

**(4) L'alinéa 108.1(2)(b) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) respectent :

(i) les sous-alinéas (1)(a)(i) à (iii) et (v) et les alinéas (1)(b) et (d) à (f),

(ii) le règlement n° 57 de la CEE, intitulé *Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour motocycles et véhicules y assimilés*, avec ses modifications successives,

(iii) le règlement n° 72 de la CEE, intitulé *Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour motocycles émettant un faisceau-croisement asymétrique et un faisceau-route et équipés de lampes halogènes (Lampes HS<sub>1</sub>)*, avec ses modifications successives,

(iv) le règlement n° 113 de la CEE, intitulé *Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des projecteurs pour véhicules automobiles émettant un faisceau de croisement symétrique ou un faisceau de route ou les deux à la fois et équipés de lampes à incandescence*, avec ses modifications successives;

**(5) Les paragraphes 108.1(3) et (4) de l'annexe IV du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

(3) Pour l'application du présent article, les exigences suivantes des règlements de la CEE visées aux paragraphes (1) et (2) ne s'appliquent pas :

a) toute exigence relative au processus d'homologation;

b) toute exigence relative aux inscriptions sur les projecteurs homologués;

c) toute exigence relative :

(i) à la conformité de la production de projecteurs au type homologué,



- (ii) the penalties for non-conformity of production, and
- (iii) the modification of a headlamp type and extension of approval.

(4) The total intensity of the upper beams of the headlamps of a vehicle equipped pursuant to subsection (1) or (2) shall not exceed 225,000 cd at any point in the beam pattern when measured at 12 V.

(5) Except for headlamps with plastic lenses, wipers may be fitted to the headlamps of a vehicle equipped pursuant to subsection (1) or (2), if the headlamps conform to all of the applicable photometric requirements when the wipers are stopped in any position in front of the lenses.

COMING INTO FORCE

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

[5-1-o]

- (ii) aux sanctions pour non-conformité de la production,
- (iii) à la modification d'un type de projecteur et à l'extension de l'homologation.

(4) L'intensité totale des faisceaux-route des projecteurs d'un véhicule équipé conformément aux paragraphes (1) ou (2) ne doit pas dépasser 225 000 cd à aucun point de la configuration du faisceau lorsqu'elle est mesurée à 12 V.

(5) À l'exception des projecteurs munis de lentilles en plastique, des essuie-glaces peuvent être installés sur les projecteurs d'un véhicule équipé conformément aux paragraphes (1) ou (2), pourvu que les projecteurs soient conformes à toutes les exigences photométriques applicables, quelle que soit la position d'arrêt des essuie-glaces devant les lentilles.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[5-1-o]

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

### Statutory Authority

*Motor Vehicle Safety Act*

### Sponsoring Department

Department of Transport

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

#### Description

Section 1201 of Schedule VI to the *Motor Vehicle Safety Regulations* (MVSR), entitled “Snowmobile Standards,” sets out regulatory requirements governing snowmobiles. According to this section, snowmobiles must comply with standards published by the Snowmobile Safety and Certification Committee, Inc. (SSCC), a North American non-profit association that has developed minimum safety standards for the manufacture and certification of snowmobiles. These standards are contained in SSCC/11 “Safety Standards for Snowmobile Product Certification” and in the SSCC/11 Supplement entitled “Detailed Standards and Testing Specifications and Procedures.”

On February 6, 2002, the SSCC reaffirmed the Safety Standards for Snowmobile Product Certification and the accompanying Supplement. The only change to the substantive requirements was the deletion of the emergency starting provision. This action was taken to reflect changes in the standards published by the Society of Automotive Engineers (SAE) to which the SSCC Standards and Supplement make reference.

This proposed amendment updates and clarifies the safety requirements governing snowmobiles by incorporating a reference to the SSCC Standards and Supplement into section 1201 of Schedule VI to the MVSR, and stipulating those standards and test procedures that are obligatory. Only the testing and construction standards of the SSCC are incorporated into section 1201. The certification requirements contained in the SSCC Standards and Supplement are not included. The proposed amendment also requires that the information specified on the label or plaque affixed to a snowmobile, as well as any instructions that are provided with snowmobiles, be in both French and English.

This proposed amendment also repeals sections 1207, 1208 and 1209 of Schedule VI to the MVSR. Section 1207, entitled “Tie-Down,” specifically addresses tie-downs on snowmobile cutters. Section 1209, entitled “Snowmobile Cutters,” regulates snowmobile cutters. Section 1208 regulates snowmobile trailers.

The existing content of section 1207 is integrated into the existing content of section 1209, and the provision thus created is added as section 1202, a new provision after section 1201 of Schedule VI. In addition, the existing content of section 1208 is added after section 905 of Schedule IV to become section 906, entitled “Snowmobile Trailers (Standard 906).”

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

### Fondement législatif

*Loi sur la sécurité automobile*

### Ministère responsable

Ministère des Transports

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

#### Description

L'article 1201 du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* (le RSVA), intitulée « Normes régissant les motoneiges », prévoit les exigences réglementaires concernant les motoneiges. En vertu de cet article, les motoneiges doivent être conformes aux normes selon le Snowmobile Safety and Certification Committee, Inc. (SSCC), un organisme nord-américain sans but lucratif qui établit les normes minimales de sécurité pour la fabrication et la certification des motoneiges. Ces normes figurent dans le SSCC/11, intitulé « Safety Standards for Snowmobile Product Certification », et dans le supplément SSCC/11, intitulé « Detailed Standards and Testing Specifications and Procedures ».

Le 6 février 2002, le SSCC réactualisait la norme intitulée « Safety Standards for Snowmobile Product Certification » (les normes SSCC) et le supplément l'accompagnant. La seule modification de fond à l'égard du contenu des exigences a été le retrait de la disposition concernant le démarreur d'urgence. Cette mesure faisait suite à la réactualisation des normes publiées par la Society of Automotive Engineers auxquelles les normes et le supplément du SSCC font référence.

Ce projet de modification met à jour et clarifie le renvoi aux normes et au supplément du SSCC visé à l'article 1201 de l'annexe VI du RSVA, lequel précise les normes et méthodes d'essai obligatoires. Le projet de modification exige également que les renseignements mentionnés sur l'étiquette ou la plaque apposée sur les motoneiges, ainsi que toutes les instructions fournies avec celles-ci, soient dans les deux langues officielles.

L'article 1207 de l'annexe VI du RSVA, intitulé « Points d'attache », traite spécifiquement des points d'attache de traîneaux de motoneiges. L'article 1209 de l'annexe VI, intitulé « Traîneaux de motoneiges », régit les autres exigences relatives aux traîneaux de motoneiges. L'article 1208 de l'annexe VI régit les remorques pour motoneiges.

Le projet de modification intègre le contenu de l'article 1207 à l'article 1209. Le contenu existant de l'article 1209 est ajouté après l'article 1201 de l'annexe IV du RSVA. En outre, l'article 1208 de l'annexe VI du RSVA est abrogé mais le contenu existant est ajouté après l'article 905 de l'annexe IV lequel devient l'article 906 intitulé « Remorques pour motoneiges (Norme 906) ».

By integrating all of the requirements for snowmobile cutters into Schedule VI, all of the regulatory requirements respecting these vehicles will be located in one place, making the MVSR more efficient and easier to understand. By setting out standards for all types of trailers in Schedule IV of the MVSR, the regulatory requirements respecting trailers are now integrated as well. This reorganization is also reflected in proposed amendments to Schedule III to the MVSR, which specifies the standards that apply to each class of vehicle.

#### *Effective Date*

This proposed amendment would come into effect on the day of its registration by the Clerk of the Privy Council.

#### *Alternatives*

As the changes proposed by this amendment are mainly administrative in nature, the only alternative considered was that of reproducing the SSCC Standards in their entirety within the body of the MVSR; however, incorporation by reference to the SSCC Standards was retained as the appropriate legislative method because snowmobile manufacturers are familiar with the SSCC Standards and testing procedures, and it is unnecessary to duplicate them.

#### *Benefits and Costs*

This proposed amendment updates and clarifies the safety requirements governing snowmobiles, thereby helping to ensure the effective regulation of the snowmobile industry. No specific costs are associated with this proposed amendment, and it would not have any impact on the environment.

#### *Consultation*

Manufacturers and importers were informed of this proposed amendment through government-industry meetings (SSCC and SAE) and were given an opportunity to comment at that time.

A consultation period of 75 days will follow the publication of this proposal in the *Canada Gazette*, Part I. Comments may be made by writing to the address given below or at any meeting between the Department and the industry. All responses will be taken into consideration in the development of the final amendment.

#### *Compliance and Enforcement*

Motor vehicle manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products comply with the requirements of the MVSR. The Department of Transport monitors the self-certification programs of manufacturers and importers by reviewing their test documentation, inspecting factory-produced vehicles, and testing vehicles obtained in the open market. When a defect is found, the manufacturer or importer must issue a notice of defect to owners and to the Minister of Transport. If a vehicle does not comply with a safety standard, the manufacturer or importer is subject to prosecution and, if found guilty, is subject to penalties as prescribed in the *Motor Vehicle Safety Act*.

#### *Contact*

For further information, please contact: Marc-André Bergevin, Regulatory Development Engineer, Transport Canada, 330 Sparks Street, Tower C, Ottawa, Ontario K1A 0N5, (613) 998-2670 (Telephone), (613) 990-2913 (Facsimile), BERGEMA@tc.gc.ca (Electronic mail).

En intégrant toutes les exigences applicables aux traîneaux de motoneiges à l'annexe VI, toutes les exigences réglementaires concernant ces véhicules se retrouvent au même endroit du RSVA, ce qui permet plus d'efficacité et facilite leur compréhension. En regroupant toutes les normes relatives aux remorques dans l'annexe IV du RSVA, les exigences réglementaires concernant les remorques se retrouvent également centralisés. Ces réaménagements permettent d'abroger les articles 1207 à 1209 qui n'ont plus leur raison d'être.

#### *Date d'entrée en vigueur*

Ce projet de modification entrera en vigueur à la date de son enregistrement par le greffier du Conseil privé.

#### *Solutions envisagées*

Puisque les modifications proposées sont surtout de nature administrative, on a seulement examiné la possibilité de reproduire intégralement les normes du SSCC dans le RSVA, mais on a décidé qu'il était approprié de procéder à l'incorporation par renvoi des normes SSCC puisque les constructeurs de motoneiges étaient familiers avec ces normes et leurs méthodes d'essai.

#### *Avantages et coûts*

Les modifications proposées mettent à jour et clarifient les exigences en matière de sécurité auxquelles sont assujetties les motoneiges, et aident à la bonne réglementation de l'industrie de la motoneige. Elles n'entraînent aucun coût et n'a aucun impact sur l'environnement.

#### *Consultations*

Les fabricants et les importateurs ont été informés de cette modification et ont eu l'occasion de la commenter lors de réunions gouvernement-industrie (SSCC et SAE).

Une période de consultation de soixante-quinze jours suivra la publication de la présente proposition dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Des observations peuvent être présentées par écrit à l'adresse qui figure ci-dessous ou lors de toutes réunions gouvernement-industrie. Toutes les observations seront prises en considération lors de la rédaction définitive de la modification proposée.

#### *Respect et exécution*

Les constructeurs et importateurs de véhicules automobiles sont chargés de s'assurer que leurs produits sont conformes aux exigences du RSVA. Le ministère des Transports surveille les programmes d'autocertification des fabricants et des importateurs en analysant leur documentation sur les essais, ainsi qu'en inspectant et en essayant les véhicules obtenus sur le marché libre. Si un défaut est découvert, le fabricant ou l'importateur doit envoyer un avis de défectuosité aux propriétaires et au ministre des Transports. Lorsqu'un véhicule n'est pas conforme à une norme de sécurité, le fabricant ou l'importateur est passible de poursuites et, s'il est trouvé coupable, il encourt une amende selon la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*.

#### *Personne-ressource*

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec : Marc-André Bergevin, Ingénieur à l'élaboration des règlements, Transports Canada, 330, rue Sparks, Tour C, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, (613) 998-2670 (téléphone), (613) 990-2913 (téléco-pieur), BERGEMA@tc.gc.ca (courriel).

## PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*<sup>a</sup>, that the Governor in Council, pursuant to section 5<sup>b</sup> and subsection 11(1) of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Snowmobiles)*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport within 75 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Marc-André Bergevin, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 8th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5. (Tel: (613) 998-2670; fax: (613) 990-2913; e-mail: bergema@tc.gc.ca)

Persons making representations should identify any of those representations the disclosure of which should be refused under the *Access to Information Act*, in particular under sections 19 and 20 of that Act, and should indicate the reasons why and the period during which the representations should not be disclosed. They should also identify any representations for which there is consent to disclosure for the purposes of that Act.

Ottawa, January 30, 2003

EILEEN BOYD  
Assistant Clerk of the Privy Council

## PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*<sup>a</sup>, que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 5<sup>b</sup> et du paragraphe 11(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (motoneiges)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Marc-André Bergevin, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 8<sup>e</sup> étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : (613) 998-2670; téléc. : (613) 990-2913; courriel : bergema@tc.gc.ca).

Ils sont également priés d'indiquer, d'une part, celles de ces observations dont la communication devrait être refusée aux termes de la *Loi sur l'accès à l'information*, notamment des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-communication et, d'autre part, celles dont la communication fait l'objet d'un consentement pour l'application de cette loi.

Ottawa, le 30 janvier 2003

La greffière adjointe du Conseil privé,  
EILEEN BOYD

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

## AMENDMENTS

1. Schedule III to the *Motor Vehicle Safety Regulations*<sup>1</sup> is amended by adding the following after item 905:

Column I Item (CMVSS)	Column II Description	Column III Classes of Vehicles												
		Bus	Chassis-cab	Motor-cycle	Restricted-use Motor-cycle	Multi-purpose Passenger Vehicle	Passenger Car	Snow-mobile	Snow-mobile Cutter	Trailer	Trailer Converter Dolly	Truck	Vehicle Imported Temporarily for Special Purposes	Low-speed Vehicle
906	Snowmobile Trailers									X				

1. L'annexe III du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, après l'article 905, de ce qui suit :

Colonne I Article (NSVAC)	Colonne II Description	Colonne III Catégories de véhicules												
		Autobus	Camion	Châssis-cabine	Motocyclette	Motocyclette à usage restreint	Motoneige	Traineau de motoneige	Chariot de conversion	Remorque	Véhicule de tourisme à usages multiples	Voiture de tourisme	Véhicule importé temporairement à des fins spéciales	Véhicule à basse vitesse
906	Remorques pour motoneige									X				

<sup>a</sup> S.C. 1993, c. 16

<sup>b</sup> S.C. 1999, c. 33, s. 351

<sup>1</sup> C.R.C., c. 1038

<sup>a</sup> L.C. 1993, ch. 16

<sup>b</sup> L.C. 1999, ch. 33, art. 351

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1038

**2. Schedule III to the Regulations is amended by adding the following after item 1201:**

Column I Item (CMVSS)	Column II Description	Column III Classes of Vehicles												
		Bus	Chassis- cab	Motor- cycle	Restricted use Motor- cycle	Multi- purpose Passenger Vehicle	Passenger Car	Snow- mobile	Snow- mobile Cutter	Trailer	Trailer Converter Dolly	Truck	Vehicle Imported Temporarily for Special Purposes	Low- speed Vehicle
1202	Snowmobile Cutters								X					

**2. L'annexe III du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 1201, de ce qui suit :**

Colonne I Article (NSVAC)	Colonne II Description	Colonne III Catégories de véhicules												
		Autobus	Camion	Châssis- cabine	Motocy- clette	Motocy- clette à usage restreint	Moto- neige	Traineau de motoneige	Chariot de conversion	Remorque	Véhicule de tourisme à usages multiples	Voiture de tourisme	Véhicule importé temporai- rement à des fins spéciales	Véhicule à basse vitesse
1202	Traineaux de motoneige							X						

**3. Items 1207 to 1209 of Schedule III to the Regulations are repealed.**

**3. Les articles 1207 à 1209 de l'annexe III du même règle-  
ment sont abrogés.**

**4. Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after section 905:**

**4. L'annexe IV du même règlement est modifiée par ad-  
jonction, après l'article 905, de ce qui suit :**

*Snowmobile Trailers (Standard 906)*

*Remorques pour motoneige (Norme 906)*

**906.** Every snowmobile trailer shall be equipped with

(a) one or more tie-down cross bars located in such a manner as to be capable of clamping the skis of as many snowmobiles as the trailer is capable of carrying; and

(b) tie-down points to which each snowmobile can be secured by ropes or straps and that are of sufficient strength to withstand a force of 2 224.11 N (500 pounds) applied separately from any direction to each tie-down point.

**906.** Toute remorque pour motoneige doit être munie, à la fois :

a) d'une ou de plusieurs barres de fixation transversales placées de manière à pouvoir fixer les skis d'autant de motoneiges que la remorque peut transporter;

b) de points d'attache auxquels chacune de ces motoneiges peut être attachée par des cordes ou des courroies et qui sont d'une résistance suffisante pour supporter une force de 2224,11 N (500 lb) appliquée séparément sur chacun des points dans n'importe quelle direction.

**5. Subsection 1201(1) of Schedule VI to the Regulations is replaced by the following:**

**5. Le paragraphe 1201(1) de l'annexe VI du même règle-  
ment est remplacé par ce qui suit :**

**1201.** (1) Every snowmobile shall be constructed so that it conforms to the requirements set out in the SSCC/11 *Safety Standards for Snowmobile Product Certification*, published by the Snowmobile Safety and Certification Committee, Inc., dated February 6, 2002 and in the SSCC/11 Supplement, *Detailed Standards and Testing Specifications and Procedures*, dated February 6, 2002, when subjected to the tests referred to in those documents, except that the following provisions do not apply:

**1201.** (1) Les motoneiges doivent être construites de manière qu'elles soient conformes aux exigences prévues dans les normes SSCC/11 du Snowmobile Safety and Certification Committee, Inc., intitulées *Safety Standards for Snowmobile Product Certification* et datées du 6 février 2002, et dans le supplément SSCC/11, intitulé *Detailed Standards and Testing Specifications and Procedures* et daté du 6 février 2002, lorsqu'elles sont soumises aux essais visés dans ces documents, sauf que les dispositions suivantes ne s'appliquent pas :

- (a) section 13 of SSCC/11, respecting vehicle identification numbers;
- (b) section 14 of SSCC/11, respecting certification markings of exhaust systems;
- (c) Figures 4 to 7 of SSCC/11, respecting labelling requirements;
- (d) subsection 12(c)(6) of SSCC/11, requiring a label stating that the use of children's snowmobiles is prohibited on public trails;
- (e) section 3.1 of L-S-300A, set out in the SSCC/11 Supplement;
- (f) subsection 4.3.3 and section 5 of L-S-300A, set out in the SSCC/11 Supplement, respecting packing requirements; and

- a) l'article 13 du SSCC/11, concernant le numéro d'identification du véhicule;
- b) l'article 14 du SSCC/11, concernant la marque de certification du système d'échappement;
- c) les figures 4 à 7 du SSCC/11, concernant les exigences d'étiquetage;
- d) le paragraphe 12(c)(6) du SSCC/11, exigeant une étiquette indiquant qu'il est interdit d'utiliser les motoneiges pour enfants sur les sentiers publics;
- e) l'article 3.1 du L-S-300A, qui figure dans le supplément SSCC/11;

(g) subsection 6.2 of L-S-300A, set out in the SSCC/11 Supplement, respecting ordering information.

(1.1) For the purposes of this section, the word “snowmobile” used in the Standards and SSCC/11 Supplement referred to in subsection (1) has the same meaning as in subsection 2(1) of these Regulations.

**6. Schedule VI to the Regulations is amended by adding the following after section 1201:**

*Snowmobile Cutters (Standard 1202)*

**1202.** (1) Every snowmobile cutter shall be equipped with a rigid tow bar that, when coupled to a snowmobile, is

- (a) rigidly connected to the cutter so as to prevent yawing movement;
- (b) capable of 90 degrees of rolling movement in each direction in relation to the longitudinal vertical plane of the cutter; and
- (c) capable of allowing adequate pitching movement of the cutter.

(2) Snowmobile cutters shall be equipped with the following reflex reflectors, located not more than 760 mm above the ground measured to the centre of the reflex reflectors with the cutter at curb mass:

- (a) on the rear, the reflex reflectors referred to in SAE Recommended Practice J292, *Snowmobile and Snowmobile Cutter Lamps, Reflective Devices and Associated Equipment* (May 1995); and
- (b) on each side at the mid-point of the cutter,
  - (i) the reflex reflectors referred to in SAE Recommended Practice J292, *Snowmobile and Snowmobile Cutter Lamps, Reflective Devices and Associated Equipment* (May 1995), or
  - (ii) reflex reflectors that have a minimum area, as projected in side elevation, of 100 cm<sup>2</sup> and that are composed of Class 1 or 3 reflective materials, as specified in Canadian General Standards Board Standard CGSB 62-GP-11M, *Marking Material, Retroreflective Enclosed Lens, Adhesive Backing* (May 1978), of any colour or combination of colours set out in Table 1 of that Standard and with a reflective intensity value of Level 1 as specified in Table 2 of that Standard.

(3) The skis of a snowmobile cutter shall be capable of being clamped to a snowmobile trailer by means of a tie-down cross bar attached to the trailer and passing over or through the skis.

**7. The heading before section 1207 and sections 1207 to 1209 of Schedule VI to the Regulations are repealed.**

COMING INTO FORCE

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

[5-1-0]

f) le paragraphe 4.3.3 et l'article 5 du L-S-300A, qui figurent dans le supplément SSCC/11, concernant les exigences d'emballage;

g) le paragraphe 6.2 du L-S-300A, qui figure dans le supplément SSCC/11, concernant les renseignements sur la passation de commandes.

(1.1) Pour l'application du présent article, le terme « motoneige » utilisé dans les normes et le supplément SSCC/11 visés au paragraphe (1) s'entend au sens du paragraphe 2(1) du présent règlement.

**6. L'annexe VI du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 1201, de ce qui suit :**

*Traîneaux de motoneige (Norme 1202)*

**1202.** (1) Tout traîneau de motoneige doit, lorsqu'il est attaché à une motoneige, être muni d'une barre de remorque rigide qui, lorsqu'elle est accrochée à une motoneige, répond aux exigences suivantes :

- a) elle est solidement attachée au traîneau pour empêcher les embardées;
- b) elle peut pivoter de 90 degrés de chaque côté du plan vertical longitudinal passant par l'axe du traîneau;
- c) elle peut laisser au traîneau un mouvement de tangage suffisant.

(2) Les traîneaux de motoneige doivent être munis des cataphotes suivants, placés à une hauteur d'au plus de 760 mm du sol, mesurée à partir du centre des cataphotes, le traîneau étant à sa masse à vide :

- a) à l'arrière, les cataphotes visés dans la pratique recommandée J292 de la SAE, intitulée *Snowmobile and Snowmobile Cutter Lamps, Reflective Devices and Associated Equipment*, (mai 1995);
- b) de chaque côté, au milieu du traîneau :
  - (i) soit les cataphotes visés dans la pratique recommandée J292 de la SAE, intitulée *Snowmobile and Snowmobile Cutter Lamps, Reflective Devices and Associated Equipment* (mai 1995),
  - (ii) soit des cataphotes qui couvrent une superficie minimale de 100 cm<sup>2</sup>, projetée en élévation latérale, et qui sont faits d'un matériau réfléchissant de catégorie 1 ou 3 selon la norme 62-GP-11M de l'Office des normes générales du Canada, intitulée *Réfecteurs à microbilles de verre incorporées dos adhésif* (mai 1978), d'une couleur ou combinaison de couleurs prévues au tableau 1 de cette norme et d'une intensité réflectrice du niveau 1 selon le tableau 2 de cette norme.

(3) Les skis d'un traîneau de motoneige doivent pouvoir être fixés à une remorque pour motoneige au moyen d'une barre de fixation transversale attachée à la remorque et passant au-dessus des skis ou au travers de ceux-ci.

**7. L'intertitre précédant l'article 1207 et les articles 1207 à 1209 de l'annexe VI du même règlement sont abrogés.**

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[5-1-0]

## INDEX

No. 5 — February 1, 2003

(An asterisk indicates a notice previously published.)

**COMMISSIONS****Canada Customs and Revenue Agency**

## Income Tax Act

Revocation of registration of charities ..... 206

**Canadian Food Inspection Agency**

## Canadian Food Inspection Agency Act

Notice amending the Canadian Food Inspection Agency  
fees notice ..... 210**Canadian International Trade Tribunal**

Electrical and electronics — Determination ..... 212

Woven fabrics of cotton — Commencement of  
investigation ..... 211

4-thread twill fabrics ..... 213

**Canadian Radio-television and Telecommunications****Commission**

\*Addresses of CRTC offices — Interventions ..... 213

## Decisions

2002-311-1 and 2003-11 to 2003-25 ..... 214

## Public Notice

2003-3 ..... 216

**GOVERNMENT HOUSE**

Meritorious Service Decorations ..... 196

**GOVERNMENT NOTICES****Health, Dept. of**

## Food and Drugs Act

Food and Drug Regulations — Amendments ..... 200

**Industry, Dept. of**

Appointments ..... 201

## Telecommunications Act

DGTP-001-03 — Petition to the Governor in Council ..... 202

SMSE-001-03 — Requirements and test methods for  
very high-bit-rate digital subscriber line (VDSL)  
terminal equipment, issue 1 (provisional) ..... 203**Solicitor General, Dept. of the**

## Criminal Code

Designation as fingerprint examiner ..... 204

**MISCELLANEOUS NOTICES**Alberta Pacific Forest Industries, single span bridge over  
Piche Creek, Alta. .... 218Alberta Pacific Forest Industries, single span bridge over  
the Landels River, Alta. .... 218Allfirst Bank and First Union Rail Corporation, documents  
deposited ..... 219Allfirst Bank and U.S. Bancorp Equipment Finance, Inc.,  
documents deposited ..... 219

Brentwood Enterprises Ltd., document deposited ..... 220

Canadian Shippers' Council, surrender of charter ..... 220

\*Canadian Tire Financial Services Limited, letters patent of  
incorporation ..... 220Credit Suisse First Boston, New York Branch, documents  
deposited ..... 221Deslauriers, Marco, aquaculture site in Cascapédia Bay,  
Que. .... 224Energy and Mines, Ministry of, bridge over the Fort Nelson  
River, B.C. .... 225**MISCELLANEOUS NOTICES — Continued**Ferroequus Railway Company Limited, documents  
deposited ..... 221Grand Trunk Western Railroad Incorporated, document  
deposited ..... 222Hornepayne Snowmobile Club Inc., bridge over the Shekak  
River, Ont. .... 222Hydro-Québec, ice boom over the Saint-Maurice River,  
Que. .... 223

Hytracker Manufacturing Ltd., document deposited ..... 223

Island Scallops Ltd., float shed and longline system in  
Baynes Sound, B.C. .... 223Lamb's Christian Ministry of Canada (The), relocation of  
head office ..... 224**LUXEMBOURG-CANADIAN BUSINESS**

ASSOCIATION INC., surrender of charter ..... 224

Montreal, Maine & Atlantic Canada Co., documents  
deposited ..... 225

\*New Hampshire Insurance Company, release of assets ..... 226

\*New Hampshire Insurance Company and American Home  
Assurance Company, transfer and assumption agreement .. 226Saskatchewan Watershed Authority, fixed crest fishway  
over the Assiniboine River, Sask. .... 227Sidney, Town of, replacement of a terminal infrastructure  
in the Sidney Channel, B.C. .... 228STANDARD LIFE TRUST COMPANY, reduction of  
stated capital ..... 227Tla-o-qui-aht First Nation, shellfish aquaculture facility in  
unsurveyed foreshore in Lemmens Inlet, B.C. .... 228**PARLIAMENT****House of Commons**\*Filing applications for private bills (2nd Session,  
37th Parliament) ..... 205**PROPOSED REGULATIONS****Canada Customs and Revenue Agency**

## Customs Act

Passenger Information (Customs) Regulations ..... 231

## Excise Act, 2001

Regulations Respecting Excise Licences and  
Registrations ..... 236**Canadian Nuclear Safety Commission**

## Nuclear Safety and Control Act

Canadian Nuclear Safety Commission Cost Recovery  
Fees Regulations ..... 242**Environment, Dept. of the**

## Canadian Environmental Protection Act, 1999

Regulations Amending the Disposal at Sea Regulations  
(Miscellaneous Program) ..... 268Regulations Amending the Sulphur in Gasoline  
Regulations ..... 271**Environment, Dept. of the, and Dept. of Health**

## Canadian Environmental Protection Act, 1999

Regulations Amending the Benzene in Gasoline  
Regulations ..... 279**Fisheries and Oceans, Dept. of**

## Fisheries Act

Regulations Amending the Manitoba Fishery  
Regulations, 1987 ..... 289Regulations Amending the Ontario Fishery Regulations,  
1989 ..... 301

**PROPOSED REGULATIONS — Continued****Fisheries and Oceans, Dept. of, and Dept. of Transport**

Canada Shipping Act	
Regulations Amending the Boating Restriction	
Regulations .....	324

**Laurentian Pilotage Authority**

Pilotage Act	
Regulations Amending the Laurentian Pilotage Authority	
Regulations .....	331

**Transport, Dept. of**

Aeronautics Act	
Regulations Amending the Canadian Aviation	
Regulations (Part V) .....	353

**PROPOSED REGULATIONS — Continued****Transport, Dept. of — Continued**

Aeronautics Act — Continued	
Regulations Amending the Canadian Aviation	
Regulations (Parts I, II and VI) .....	343
Motor Vehicle Safety Act	
Regulations Amending Certain Regulations Made under	
the Motor Vehicle Safety Act .....	334
Regulations Amending the Motor Vehicle Safety	
Regulations (Alternative Requirements for	
Headlamps) .....	378
Regulations Amending the Motor Vehicle Safety	
Regulations (Snowmobiles) .....	386



## INDEX

N<sup>o</sup> 5 — Le 1<sup>er</sup> février 2003

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

**AVIS DIVERS**

Alberta Pacific Forest Industries, pont à travée unique au-dessus de la rivière Landels (Alb.).....	218
Alberta Pacific Forest Industries, pont à travée unique au-dessus du ruisseau Piche (Alb.).....	218
Allfirst Bank et First Union Rail Corporation, dépôt de documents.....	219
Allfirst Bank et U.S. Bancorp Equipment Finance, Inc., dépôt de documents.....	219
ASSOCIATION DES GENS D'AFFAIRES CANADO-LUXEMBOURGEOISE INC., abandon de charte.....	224
Brentwood Enterprises Ltd., dépôt de document.....	220
Conseil Canadien des Expéditeurs, abandon de charte.....	220
Credit Suisse First Boston, succursale de New York, dépôt de documents.....	221
Deslauriers, Marco, aire d'aquiculture dans la baie de Cascapédia (Qué.).....	224
Energy and Mines, Ministry of, pont au-dessus de la rivière Fort Nelson (C.-B.).....	225
Ferroequus Railway Company Limited, dépôt de document..	221
Grand Trunk Western Railroad Incorporated, dépôt de document.....	222
Hornepayne Snowmobile Club Inc., pont au-dessus de la rivière Shekak (Ont.).....	222
Hydro-Québec, estacade à glace sur la rivière Saint-Maurice (Qué.).....	223
Hytracker Manufacturing Ltd., dépôt de document.....	223
Island Scallops Ltd., abri flottant et réseau de culture en suspension dans le passage Baynes (C.-B.).....	223
Lamb's Christian Ministry of Canada (The), changement de lieu du siège social.....	224
Montreal, Maine & Atlantic Canada Co., dépôt de documents.....	225
*New Hampshire Insurance Company, libération d'actif.....	226
*New Hampshire Insurance Company et American Home Assurance Company, convention de transfert et de prise en charge.....	226
Première nation Tla-o-qui-aht, installation de conchyliculture dans les estrans non levés dans le bras Lemmens (C.-B.).....	228
Saskatchewan Watershed Authority, passe à poissons à crête fixe au-dessus de la rivière Assiniboine (Sask.).....	227
*Services Financiers Canadian Tire Limitée, lettres patentes de constitution.....	220
Sidney, Town of, remplacement d'infrastructures du terminal dans le chenal Sidney (C.-B.).....	228
SOCIÉTÉ DE FIDUCIE STANDARD LIFE, réduction de capital déclaré.....	227

**AVIS DU GOUVERNEMENT**

<b>Industrie, min. de l'</b>	
Nominations.....	201
Loi sur les télécommunications	
DGTP-001-03 — Demande présentée à la gouverneure en conseil.....	202

**AVIS DU GOUVERNEMENT (suite)**

<b>Industrie, min. de l' (suite)</b>	
Loi sur les télécommunications (suite)	
SMSE-001-03 — Exigences et méthodes d'essai relatives à l'équipement terminal de ligne d'abonné numérique à très grand débit (VDSL), 1 <sup>re</sup> édition (provisoire).....	203

**Santé, min. de la**

Loi sur les aliments et drogues	
Règlement sur les aliments et drogues — Modifications....	200

**Solliciteur général, min. du**

Code criminel	
Désignation à titre d'inspecteur d'empreintes digitales.....	204

**COMMISSIONS**

<b>Agence canadienne d'inspection des aliments</b>	
Loi sur l'Agence canadienne d'inspection des aliments	
Avis modifiant l'avis sur les prix de l'Agence canadienne d'inspection des aliments.....	210

**Agence des douanes et du revenu du Canada**

Loi de l'impôt sur le revenu	
Annulation d'enregistrement d'organismes de bienfaisance.....	206

**Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes**

*Adresses des bureaux du CRTC — Interventions.....	213
Avis public	
2003-3.....	216
Décisions	
2002-311-1 et 2003-11 à 2003-25.....	214

**Tribunal canadien du commerce extérieur**

Produits électriques et électroniques — Décision.....	212
Tissus à armure sergé dont le rapport d'armure est de 4.....	213
Tissus de coton — Ouverture d'enquête.....	211

**PARLEMENT****Chambre des communes**

*Demandes introductives de projets de loi privés (2 <sup>e</sup> session, 37 <sup>e</sup> législature).....	205
---	-----

**RÈGLEMENTS PROJETÉS****Administration de pilotage des Laurentides**

Loi sur le pilotage	
Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides.....	331

**Agence des douanes et du revenu du Canada**

Loi de 2001 sur l'accise	
Règlement sur les licences, agréments et autorisations d'accise.....	236

**Loi sur les douanes**

Règlement sur les renseignements relatifs aux passagers (douanes).....	231
--	-----

**Commission canadienne de sûreté nucléaire**

Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires	
Règlement sur les droits pour le recouvrement des coûts de la Commission canadienne de sûreté nucléaire.....	242

**Environnement, min. de l'**

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	
Règlement correctif visant le Règlement sur l'immersion en mer.....	268
Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans l'essence.....	271

**RÈGLEMENTS PROJETÉS (suite)****Environnement, min. de l', et min. de la santé**

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Règlement modifiant le Règlement sur le benzène dans l'essence .....	279
---	-----

**Pêches et des Océans, min. des**

Loi sur les pêches Règlement modifiant le Règlement de pêche de l'Ontario de 1989 .....	301
Règlement modifiant le Règlement de pêche du Manitoba de 1987 .....	289

**Pêches et des Océans, min. des, et min. des Transports**

Loi sur la marine marchande du Canada Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux .....	324
---	-----

**RÈGLEMENTS PROJETÉS (suite)****Transports, min. des**

Loi sur l'aéronautique Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie V) .....	353
Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, II et VI) .....	343
Loi sur la sécurité automobile Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la sécurité automobile .....	334
Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (autres projecteurs) .....	378
Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (motoneiges) .....	386

**RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL**

Décorations pour service méritoire .....	196
--	-----



*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