

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, SEPTEMBER 4, 1999

OTTAWA, LE SAMEDI 4 SEPTEMBRE 1999

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 6, 1999, 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, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

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 6 janvier 1999 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, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

<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, Public Works and Government Services Canada, 350 Albert Street, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0S5, (613) 991-1351 (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, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 350, rue Albert, 5^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, (613) 991-1351 (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. 36 — September 4, 1999

Government Notices*	2500
Parliament	
House of Commons.....	2513
Commissions*	2514
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous Notices*	2529
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; private sector agents)	
Proposed Regulations*	2537
(including amendments to existing regulations)	
Index	2639

TABLE DES MATIÈRES

N° 36— Le 4 septembre 1999

Avis du Gouvernement*	2500
Parlement	
Chambre des communes.....	2513
Commissions*	2514
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers*	2529
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés*	2537
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	2641

* Notices are listed alphabetically in the Index.

* Les avis sont énumérés alphabétiquement dans l'index.

GOVERNMENT NOTICES**DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT***Alternative Limits under the Benzene in Gasoline Regulations*

This notice provides information on alternative limits that have been approved by the Minister of the Environment under the federal *Benzene in Gasoline Regulations*.

The federal *Benzene in Gasoline Regulations* set limits for the level of benzene in gasoline and for a parameter called the benzene emissions number (BEN). The BEN relates gasoline composition to the estimated emissions of benzene from vehicles. The limits under the Regulations came into effect on July 1, 1999.

Under subsection 17(2) of the *Benzene in Gasoline Regulations*, primary suppliers of gasoline (refiners, blenders and importers) could elect to be subject to alternative limits for the BEN, based on their historical gasoline composition. Under subsection 16(2), primary suppliers unable to meet the July 1, 1999, implementation date could also apply to be subject to temporary (higher) limits for both benzene and the BEN for up to six months.

Temporary Limits under Subsection 16(2)

Under subsection 16(2) of the Regulations, primary suppliers may apply for temporary alternative limits for benzene and the BEN if, for reasons beyond their control, they cannot meet the implementation date of July 1, 1999. Primary suppliers may only use the temporary limits until December 31, 1999. Under subsection 16(4) of the Regulations, the Minister of the Environment approves these applications only if:

- the primary supplier has made all reasonable efforts to meet the implementation date of July 1, 1999; and
- that non-authorization of the temporary limits would
- have a significant effect on the supply of gasoline or other petroleum products in the region,
- require the primary supplier to significantly curtail operations or cease operating for a period of time and thereby result in financial hardship, or
- result in the primary supplier going out of business.

In the Regulatory Impact Analysis Statement that accompanied amendments to the *Benzene in Gasoline Regulations*, published in the *Canada Gazette*, Part II, on May 26, 1999, the Minister of the Environment announced her intention to “publish a notice in *Canada Gazette* Part I identifying the company, its alternative limits, and the period that the limits apply”. Pursuant to that intention, the following tables show the temporary alternative limits for benzene and the BEN that have been applied for and approved. It should be noted that under the Regulations, companies can elect to meet the requirements on the basis of yearly pool average limits with associated never-to-be-exceeded caps, rather than meeting “flat” never-to-be-exceeded limits.

AVIS DU GOUVERNEMENT**MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT***Limites de remplacement en vertu du Règlement sur le benzène dans l'essence*

Cet avis fournit de l'information sur les limites de remplacement approuvées par la ministre de l'Environnement en vertu du *Règlement sur le benzène dans l'essence*.

Le *Règlement sur le benzène dans l'essence* du gouvernement fédéral établit des limites pour la teneur en benzène de l'essence et pour un paramètre appelé indice des émissions de benzène (BEN). Le BEN relie la composition de l'essence à l'estimation des émissions de benzène provenant des véhicules. Les limites en vertu du Règlement sont entrées en vigueur le 1^{er} juillet 1999.

En vertu du paragraphe 17(2) du *Règlement sur le benzène dans l'essence*, un fournisseur principal d'essence (raffineur, mélangeur ou importateur) peut choisir d'être assujéti à des limites de remplacement pour le BEN en fonction de l'historique de la composition de son essence. En vertu du paragraphe 16(2), un fournisseur qui est incapable de se conformer à la date de mise en vigueur du 1^{er} juillet 1999 peut aussi demander d'être assujéti à des limites temporaires (plus élevées), et pour le benzène et pour le BEN, pour une durée maximum de six mois.

Limites temporaires en vertu du paragraphe 16(2)

En vertu du paragraphe 16(2) du Règlement, un fournisseur principal peut demander des limites de remplacement temporaires pour le benzène et le BEN si, pour des raisons hors de son contrôle, il ne peut se conformer à la date de mise en vigueur du 1^{er} juillet 1999. Il ne peut utiliser les limites temporaires qu'au plus tard le 31 décembre 1999. En vertu du paragraphe 16(4), la ministre de l'Environnement n'approuve cette demande qu'à condition que :

- le fournisseur principal ait fait tous les efforts raisonnables pour se conformer à la date de mise en vigueur du 1^{er} juillet 1999;
- le refus d'autorisation des limites temporaires occasionne :
- soit un impact considérable sur l'approvisionnement en essence ou autres produits pétroliers dans la région,
- soit une réduction considérable des activités d'exploitation du fournisseur principal ou un arrêt pour une période de temps, ce qui causerait des difficultés financières,
- soit le retrait du marché du fournisseur principal.

Dans le résumé de l'étude d'impact de la réglementation qui accompagne les modifications au *Règlement sur le benzène dans l'essence*, publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 26 mai 1999, la ministre de l'Environnement a annoncé son intention de publier « un avis dans la *Gazette du Canada* Partie I indiquant le nom de la compagnie, ses limites de remplacement, et la période au cours de laquelle les limites s'appliqueraient ». Conformément à cette intention, les tableaux suivants démontrent les limites de remplacement temporaires pour le benzène et le BEN qui ont été demandées et approuvées. Il est à remarquer qu'en vertu du Règlement, une compagnie peut choisir de se conformer en fonction de limites de moyennes annuelles incluant des plafonds à ne jamais dépasser au lieu de se soumettre à des limites « simples » à ne jamais dépasser.

Temporary Limits for Primary Suppliers having Elected to use Yearly Pool Averages

Company	Refinery or province of importation	Temporary yearly pool average limits (all expire on December 31, 1999)		Expiry date for temporary never-to-be-exceeded caps
		<i>Benzene (% vol.)</i> BEN	Temporary never-to-be-exceeded caps <i>Benzene (% vol.)</i> BEN	
Petro-Canada	Montréal refinery	1.28% 76.4	4.61% 156.8/198.1	November 15, 1999
Shell	Montréal refinery	2.0% 86.8	4.7% 117.8/220.0	November 15, 1999
Ultramar	Québec refinery and Montréal terminal	1.2% —	3.55% —/134.8	November 15, 1999
Pétroles Norcan	Imports into Quebec	1.54% 66.68	3.0% —	November 15, 1999
Petro-Canada	Oakville refinery	1.75% 80.4	4.29% 140.6/—	September 15, 1999
<i>Standard limits under subsections 16(1) and 17(1)</i>				
Standard limits	Benzene BEN	0.95% 59.5	1.5% 102/132	

Temporary Limits for Primary Suppliers Subject to "Flat" Limits

Company	Refinery or province of importation	Temporary flat (per-litre) limit		Expiry date for temporary flat limit
		<i>Benzene (% vol.)</i>	BEN	
Olco/Neste	Imports into Quebec and Ontario	3.0%	—	November 15, 1999
Spur/Murphy	Imports into Ontario	2.06%	—	September 15, 1999
Parkland	Bowden refinery	1.5%	—	December 31, 1999
<i>Standard limits under subsection 3(1) and section 4</i>				
Standard limits		1.0%	71/92	

Notes:

1. There are different seasonal per-litre limits for the BEN — summer (1st number) and winter (2nd number).
2. Temporary average limits, which expire on December 31, 1999, take into account gasoline produced/imported before and after the expiry date for the temporary per-litre limits. After the expiry dates, regular limits apply.
3. "—" indicates that no temporary limit was applied for by the primary supplier.

Limites temporaires pour les fournisseurs principaux ayant choisi l'emploi d'une moyenne annuelle

Compagnie	Raffinerie ou province d'importation	Limites temporaires des moyennes annuelles (expiration — 31 décembre 1999)		Date d'expiration pour les plafonds temporaires à ne jamais dépasser
		<i>Benzène (% en vol.)</i> BEN	Plafonds temporaires à ne jamais dépasser <i>Benzène (% en vol.)</i> BEN	
Petro-Canada	Raffinerie de Montréal	1,28 % 76,4	4,61 % 156,8/198,1	15 novembre 1999
Shell	Raffinerie de Montréal	2,0 % 86,8	4,7 % 117,8/220,0	15 novembre 1999
Ultramar	Raffinerie de Québec et terminal de Montréal	1,2 % —	3,55 % —/134,8	15 novembre 1999
Pétroles Norcan	Importation au Québec	1,54 % 66,68	3,0 % —	15 novembre 1999
Petro-Canada	Raffinerie d'Oakville	1,75 % 80,4	4,29 % 140,6/—	15 septembre 1999
<i>Limites normatives en vertu des paragraphes 16(1) et 17(1)</i>				
Limites normatives	Benzène BEN	0,95 % 59,5	1,5 % 102/132	

Limites temporaires pour les fournisseurs principaux assujettis à des limites « simples »

Compagnie	Raffinerie ou province d'importation	Limite simple temporaire (par litre)		Date d'expiration de la limite simple temporaire
		<i>Benzène (% en vol.)</i>	<i>BEN</i>	
Olco/Neste	Importation au Québec et en Ontario	3,0 %	—	15 novembre 1999
Spur/Murphy	Importation en Ontario	2,06 %	—	15 septembre 1999
Parkland	Raffinerie de Bowden	1,5 %	—	31 décembre 1999
<i>Limites normatives en vertu du paragraphe 3(1) et de l'article 4</i>				
Limites normatives		1,0 %	71/92	

Remarques :

- Il y a différentes limites saisonnières par litre pour le BEN — été (1^{er} chiffre) et hiver (2^e chiffre).
- Les limites moyennes temporaires expirant le 31 décembre 1999 prennent en considération l'essence produite/importée avant et après la date d'expiration des limites par litre temporaires. Les limites habituelles s'appliquent après les dates d'expiration.
- « — » indique qu'aucune limite temporaire n'a été demandée par le fournisseur principal.

Under paragraph 3(2)(b) of the Regulations, the areas where gasoline sold is subject to temporary alternative limits are:

- Quebec, except that portion of the province that is in the northern supply area (as defined by the Regulations);
- all of Ontario; and
- southern Alberta and southeastern British Columbia (roughly the towns of Provost, Leduc, Drayton Valley and Revelstoke, and all other locations in Alberta and British Columbia south and east of those towns).

In the above areas, the prohibition on selling (as opposed to manufacturing, blending or importing) gasoline containing benzene at a concentration that exceeds 1.5 percent by volume is deferred from October 1, 1999, to April 1, 2000.

Alternative Limits for BEN under Subsection 17(2)

Under subsection 17(2) of the Regulations, primary suppliers may elect for alternative limits for the BEN based on the historical composition of their gasoline. There is no expiry date for alternative BEN limits.

In the Regulatory Impact Analysis Statement that accompanied the *Benzene in Gasoline Regulations*, published in the *Canada Gazette*, Part II, on November 26, 1997, the Minister of the Environment announced her intention that the alternative limits "will be publicly available and will be published by Environment Canada". Pursuant to that intention, the following alternative limits for the BEN have been applied for and approved:

Alternative Limits for BEN

Company	Refinery	Benzene Emissions Number	
		Alternative yearly pool average limit	Alternative never-to-be-exceeded cap (summer/winter)
Petro-Canada	Montréal	67.9	115.0/151.0
Shell	Montréal	65.3	110.5/144.7
Petro-Canada	Oakville	65.3	117.1/141.4
Shell	Sarnia	65.0	106.0/147.8
Standard limits under subsection 17(1)			
Standard limits		59.5	102/132

En vertu de l'alinéa 3(2)b) du Règlement, les zones où l'essence vendue est assujettie aux limites de remplacement temporaires sont :

- le Québec, sauf la partie de la province qui se situe dans la zone d'approvisionnement du nord (tel qu'il est défini dans le Règlement);
- l'Ontario en entier;
- le sud de l'Alberta et le sud-est de la Colombie-Britannique (aux environs des villages de Provost, Leduc, Drayton Valley et Revelstoke, et tous les endroits en Alberta et en Colombie-Britannique au sud et à l'est de ces villages).

Dans les endroits ci-dessus, l'interdiction de la vente (à l'opposé de la fabrication, du mélange ou de l'importation) de l'essence contenant du benzène à une concentration dépassant 1,5 p. 100 en volume est reportée du 1^{er} octobre 1999 au 1^{er} avril 2000.

Limites de remplacement pour le BEN en vertu du paragraphe 17(2)

En vertu du paragraphe 17(2) du Règlement, un fournisseur principal peut choisir d'être assujetti à des limites de remplacement pour le BEN en fonction de l'historique de la composition de son essence. Il n'y a pas de date d'expiration pour les limites de remplacement du BEN.

Dans le résumé de l'étude d'impact de la réglementation qui accompagne le *Règlement sur le benzène dans l'essence*, publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 26 novembre 1997, la ministre de l'Environnement a annoncé son intention que les limites de remplacement « seront rendues publiques et publiées par Environnement Canada. » Conformément à cette intention, les limites de remplacement pour le BEN qui suivent ont été demandées et approuvées :

Limites de remplacement du BEN

Compagnie	Raffinerie	Indice des émissions de benzène	
		Limite de remplacement de la moyenne annuelle	Plafond de remplacement à ne jamais dépasser (été/hiver)
Petro-Canada	Montréal	67,9	115,0/151,0
Shell	Montréal	65,3	110,5/144,7
Petro-Canada	Oakville	65,3	117,1/141,4
Shell	Sarnia	65,0	106,0/147,8
Limites normatives en vertu du paragraphe 17(1)			
Limites normatives		59,5	102/132

Contact

Bruce McEwen, Oil, Gas and Energy Branch, Air Pollution Prevention Directorate, Environment Canada, (819) 953-4673.

[36-1-o]

Personne-ressource

Bruce McEwen, Direction du pétrole, du gaz et de l'énergie, Direction générale de la prévention de la pollution atmosphérique, Environnement Canada, (819) 953-4673.

[36-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of Part VI of the *Canadian Environmental Protection Act*, Permit No. 4543-2-05980 is amended as follows:

3. *Term of Permit*: Permit is valid from February 16 to October 15, 1999.

K. G. HAMILTON
*Environmental Protection
Atlantic Region*

[36-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Avis est par les présentes donné que, aux termes des dispositions de la partie VI de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, les conditions du permis n° 4543-2-05980 sont modifiées comme suit :

3. *Durée du permis* : Le permis est valide du 16 février au 15 octobre 1999.

*Protection de l'environnement
Région de l'Atlantique*
K. G. HAMILTON

[36-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of Part VI of the *Canadian Environmental Protection Act*, Permit No. 4543-2-05981 is amended as follows:

4. *Loading Site(s)*: 46°27.70' N, 48°29.80' W (NAD83), South West; 46°29.40' N, 48°27.60' W (NAD83), North East; 46°29.40' N, 48°29.20' W (NAD83), North West; 46°27.30' N, 48°27.70' W (NAD83), South East; 46°28.10' N, 48°25.00' W (NAD83), Far East.

K. G. HAMILTON
*Environmental Protection
Atlantic Region*

[36-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Avis est par les présentes donné que, aux termes des dispositions de la partie VI de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, les conditions du permis n° 4543-2-05981 sont modifiées comme suit :

4. *Lieu(x) de chargement* : 46°27,70' N., 48°29,80' O. (NAD83), sud-ouest; 46°29,40' N., 48°27,60' O. (NAD83), nord-est; 46°29,40' N., 48°29,20' O. (NAD83), nord-ouest; 46°27,30' N., 48°27,70' O. (NAD83), sud-est; 46°28,10' N., 48°25,00' O. (NAD83), extrême-est.

*Protection de l'environnement
Région de l'Atlantique*
K. G. HAMILTON

[36-1-o]

(Erratum)

(Erratum)

DEPARTMENT OF FISHERIES AND OCEANS

CANADA SHIPPING ACT

Oil Handling Facility

Please disregard the Oil Handling Facility that was designated in the *Canada Gazette*, Part I, Vol. 133, No. 33, dated Saturday, August 14, 1999, on page 2340.

[36-1-o]

MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS

LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Installation de manutention d'hydrocarbures

Veillez ne pas tenir compte de l'installation de manutention d'hydrocarbures qui a été agréée dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, vol. 133, n° 33, en date du samedi 14 août 1999, à la page 2340.

[36-1]

DEPARTMENT OF HEALTH

CONTROLLED DRUGS AND SUBSTANCES ACT

Food and Drug Regulations — *Amendment*

Addition of Gamma-Hydroxybutyrate (GHB) to Part I of the Schedule to Part G (Schedule 1199)

This notice provides the public with an opportunity to comment on the Therapeutic Products Programme's proposal to add

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

LOI RÉGLEMENTANT CERTAINES DROGUES ET AUTRES SUBSTANCES

Règlement sur les aliments et drogues — *Modification*

Addition du gamma-hydroxybutyrate (GHB) à la partie I de l'annexe de la partie G (annexe 1199)

Le présent avis a pour objet de donner au public la possibilité de se prononcer sur la proposition du Programme des produits

gamma-hydroxybutyrate (GHB) to Part I of the Schedule to Part G of the *Food and Drug Regulations*.

Gamma-hydroxybutyrate is a central nervous system depressant. It is currently listed in Schedule III of the *Controlled Drugs and Substances Act* (CDSA), which prohibits possession, possession for trafficking, trafficking, importation, exportation, possession for purposes of exportation and production of this substance and related products. Schedule III is associated with particular offenses and punishments described in Part I of the CDSA.

The CDSA came into force on May 14, 1997, replacing Parts III and IV of the *Food and Drugs Act* and the *Narcotic Control Act*. Section 44 of the *Interpretation Act* allowed for the existing regulations, of which Part G and J of the *Food and Drug Regulations* and the *Narcotic Control Regulations*, to remain in effect and thereby support the newly enacted CDSA.

The addition of gamma-hydroxybutyrate to Part G of the *Food and Drug Regulations* will allow for its legitimate distribution and possession for medical or scientific purposes under controlled conditions. This recommended degree of regulatory control is based on the risk factors and potential for abuse of gamma-hydroxybutyrate.

Notice of this regulatory proposal has been sent to the Pharmaceutical Issues Committee, Deans of Pharmacy, Registrars of Medicine and of Pharmacy, Provincial Deputy Ministers of Health, associations and other interested parties. This proposal is also listed on the Therapeutic Products Programme's Web site at the following address: <http://www.hc-sc.gc.ca/hpb-dgps/therapeut>.

The publication of this notice begins a 30-day comment period. The Therapeutic Products Programme will evaluate the comments received and proceed with a proposal to amend the Regulations. The effective date of this amendment will be the date of registration thereof with the Clerk of the Privy Council.

Comments on this notice may be sent to Julie Gervais, Policy Division, Bureau of Policy and Coordination, Therapeutic Products Programme, 1600 Scott Street, 2nd Floor, Address Locator 3102C5, Ottawa, Ontario K1A 1B6, or by electronic mail to julie_gervais@hc-sc.gc.ca or by facsimile at (613) 941-6458. All comments should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of the publication of this notice.

The representations should also stipulate those parts of the representations that should not be disclosed pursuant to the *Access to Information Act* and, in particular, pursuant to sections 19 and 20 of that Act, the reason why those parts should not be disclosed and the period during which they should remain undisclosed. The representations should also stipulate those parts of the representations for which there is consent to disclosure pursuant to the *Access to Information Act*.

August 23, 1999

DANN M. MICHOLS
Director General
Therapeutic Products Programme

[36-1-o]

thérapeutiques portant sur l'ajout du gamma-hydroxybutyrate (GHB) à la partie I de l'annexe de la partie G du *Règlement sur les aliments et drogues*.

Le gamma-hydroxybutyrate est un dépresseur du système nerveux central. Il est présentement inscrit à l'annexe III de la *Loi réglementant certaines drogues et autres substances* (LRDS), laquelle entraîne l'interdiction de posséder, de posséder en vue de faire le trafic, de faire le trafic, d'importer, d'exporter, de posséder à des fins d'exportation et de produire cette substance et des produits contenant celle-ci. L'annexe III est associée à des infractions et des peines décrites dans la partie I de la LRDS.

La LRDS est entrée en vigueur le 14 mai 1997. Cette loi remplace les parties III et IV de la *Loi sur les aliments et drogues* et la *Loi sur les stupéfiants*. L'article 44 de la *Loi d'interprétation* permet que les règlements en place, les parties G et J du *Règlement sur les aliments et drogues* et le *Règlement sur les stupéfiants*, demeurent en vigueur et, partant, appuient la nouvelle LRDS.

L'ajout du gamma-hydroxybutyrate à la partie G du *Règlement sur les aliments et drogues* permettra sa possession et sa distribution à des fins médicales ou scientifiques dans des conditions contrôlées. Le degré recommandé de contrôle réglementaire est fondé sur les facteurs de risque et sur le potentiel de pharmacodépendance du gamma-hydroxybutyrate.

Le comité de questions pharmaceutiques, les doyens des facultés de pharmacie, les secrétaires généraux d'associations provinciales de réglementation professionnelle de médecine et de pharmacie, les sous-ministres provinciaux de la Santé, les associations et autres intéressés ont reçu avis de la présente proposition réglementaire. La présente proposition figure également sur le site Internet du Programme des produits thérapeutiques à l'adresse suivante : <http://www.hc-sc.gc.ca/hpb-dgps/therapeut>.

La publication du présent avis correspond au début d'une période de commentaires de 30 jours. Le Programme des produits thérapeutiques évaluera les commentaires reçus, puis élaborera une proposition de modification du Règlement. La modification prendra effet à sa date d'enregistrement auprès du greffier du Conseil privé.

Toute observation concernant le présent avis doit être acheminée à Julie Gervais, Division des politiques, Bureau des politiques et de la coordination, Programme des produits thérapeutiques, 1600, rue Scott, 2^e étage, Indicateur d'adresse 3102C5, Ottawa (Ontario) K1A 1B6, ou par courrier électronique à julie_gervais@hc-sc.gc.ca ou par télécopieur au (613) 941-6458. Dans leurs observations, les intéressés voudront bien faire mention de la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que de la date de la publication du présent avis.

Ils doivent également y indiquer, d'une part, lesquelles des observations peuvent être divulguées en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et, d'autre part, lesquelles sont soustraites à la divulgation en vertu de cette loi, notamment aux termes des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-divulgation.

Le 23 août 1999

Le directeur général
Programme des produits thérapeutiques
DANN M. MICHOLS

[36-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY**DEPARTMENT OF INDUSTRY ACT**

Notice No. DGRB-007-99 — Fee Order for the Issuance of a Spectrum Licence to the Railway Association of Canada

Introduction

The issuance of a spectrum licence to the Railway Association of Canada (RAC) for the purpose of authorizing access to the radio frequency spectrum for Canadian railway companies is an administrative change to the type of radiocommunication authorization previously granted to these clients. A spectrum licence will replace radio licences currently issued to members of the RAC for the use of the spectrum allotted exclusively for railway operations in Canada.

On February 20, 1999, Industry Canada issued the *Canada Gazette* "Notice DGRB-002-99 — Consultation on the Issuance of a Spectrum Licence to the Railway Association of Canada", to consult with the stakeholders as required by section 21 of the *Department of Industry Act*. This notice announced that Industry Canada proposes to issue a spectrum licence to the RAC, which will permit access to the spectrum allocated to railway operations within specific geographic areas by member railway companies. This will encourage technological innovation and efficiencies in the use of the subject spectrum in Canada.

The administrative burden to both stakeholders and the Department will also be significantly reduced with the issuance of one spectrum licence to replace approximately 4 900 radio licences issued annually for railway operations in the subject spectrum.

In addition, Industry Canada invited comments on a proposed annual spectrum licence fee of \$15.00 for each 25 km² of exclusive use of specified frequencies (see Appendix A of fee schedule). This amount is based on the fee currently paid by member railway companies in Canada for the specified frequencies.

The Department will implement the spectrum licence fee as proposed. Complete details of the fees fixed for the spectrum licence issued to the RAC for the purpose of authorizing Canadian railway companies' access to the radio frequency spectrum are set out in the following fee schedule.

In response to the notice, the RAC and the Radio Advisory Board of Canada (RABC) commented that they approve of Industry Canada's proposal to issue a spectrum licence to the RAC. Both associations agreed that this licence will allow Canadian railways to make more effective and efficient use of the radio spectrum with reduced administrative cost. They also commended Industry Canada for its foresight in re-examining spectrum management and stated that this new process will permit the railways to obtain greater spectrum efficiencies and benefits without compromising the principles of spectrum management. Both associations recommended that this proposal be adopted without amendment.

Fee Schedule

The Minister of Industry, pursuant to section 19 of the *Department of Industry Act*, hereby fixes the following fees, effective the date of publication of this notice in the *Canada Gazette*. The fees are applicable to a radio authorization issued by the

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE**LOI SUR LE MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE**

Avis n° DGRB-007-99 — Ordonnance concernant les droits à verser pour la délivrance d'une licence de spectre à l'Association des chemins de fer du Canada

Introduction

La délivrance d'une licence de spectre à l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) en vue d'autoriser l'accès au spectre des radiofréquences pour les compagnies canadiennes de chemins de fer constitue un changement administratif au type d'autorisation de radiocommunication précédemment obtenu par ces clients. Une seule licence de spectre remplacera les licences radio délivrées aux membres de l'Association pour l'utilisation du spectre alloué exclusivement à l'exploitation des chemins de fer au Canada.

Le 20 février 1999, Industrie Canada a publié dans la *Gazette du Canada* l'« avis n° DGRB-002-99 — Consultation en vue de délivrer une licence de spectre à l'Association des chemins de fer du Canada », afin de consulter les intéressés, tel que l'exige l'article 21 de la *Loi sur le ministère de l'Industrie*. Dans cet avis, Industrie Canada annonçait la proposition de délivrer une licence de spectre à l'ACFC, qui garantirait aux compagnies membres l'accès au spectre attribué aux opérations ferroviaires dans des zones géographiques spécifiques. Cette mesure encouragerait l'innovation technologique et l'utilisation efficace du spectre en question au Canada.

Le fardeau administratif pour les intéressés et le Ministère se trouvera grandement réduit par l'octroi d'une seule licence de spectre qui remplacera environ 4 900 licences radio délivrées annuellement pour les opérations ferroviaires dans le spectre désigné.

De plus, Industrie Canada a invité les intéressés à faire des commentaires sur les droits annuels proposés pour la licence de spectre, au montant de 15 dollars pour chaque unité de 25 km² d'utilisation exclusive des fréquences précisées (voir l'appendice A du barème de droits). Ce montant est fondé sur les droits actuellement versés par les compagnies membres de chemins de fer au Canada pour les fréquences précisées.

Le Ministère mettra en œuvre les droits de licence de spectre tel qu'il est proposé. Le barème de droits ci-dessous fait état des détails complets des droits fixés pour la licence de spectre qui sera délivrée à l'ACFC en vue d'autoriser les compagnies de chemins de fer d'accéder au spectre des radiofréquences.

En réponse à l'avis, l'ACFC et le Conseil consultatif canadien de la radio (CCCR) ont fait savoir qu'ils approuvaient la proposition d'Industrie Canada de délivrer une licence de spectre à l'ACFC. Les deux associations épousaient l'avis selon lequel cette licence permettra aux chemins de fer du Canada d'utiliser le spectre radio de façon efficace, à un coût administratif réduit. Ils ont en outre félicité Industrie Canada pour la prévoyance dont il a fait preuve dans le réexamen de la gestion du spectre et ont déclaré que ce nouveau processus permettra aux chemins de fer d'augmenter les économies et les avantages retirés du spectre sans compromettre les principes de gestion du spectre. Les deux associations ont recommandé d'adopter cette proposition telle quelle.

Barème de droits

Conformément à l'article 19 de la *Loi sur le ministère de l'Industrie*, le ministre de l'Industrie établit les droits suivants, entrant en vigueur à la date de publication du présent avis dans la *Gazette du Canada*. Les droits sont applicables à une autorisation

Minister pursuant to paragraph 5(1)(a) of the *Radiocommunication Act* to establish railway communication services in accordance with the terms of the authorization.

Interpretation

1. For the purpose of this fee schedule, “specified frequency” means the frequencies utilized exclusively for the operation of railways in Canada that are set out in Appendix A of the fee schedule; and “renewal fee” means the annual fee payable for the renewal of a radio authorization before its expiration on March 31 of every year.

Annual Radio Authorization Fee

Annual Fee

2. The annual radio authorization fee is \$15.00 for each 25 km² for the exclusive use of specified frequencies, as set out in Appendix A of the fee schedule for the geographic areas covered in the radio authorization.

Prorated Fees

3. The month that the Minister issues the annual radio authorization determines the applicable prorated fee.
4. The prorated fee is \$1.25 for each 25 km² of the geographic area specified in the radio authorization for each month until the radio authorization expires on March 31.

Renewal Fee

5. The renewal fee is the applicable annual radio authorization fee.

General Notes

The aggregate fee will be rounded to the nearest dollar. This is an interim fee regime. The fees may be adjusted in accordance with the establishment of a general fee framework.

JOHN MANLEY
Minister of Industry

APPENDIX A

Railway Frequency Plan

Frequencies (MHz)
From 160.170 to 161.580 (Band edges)
From 452.8875 to 452.9625 paired with 457.8875 to 457.9625
Channel 262: 812.5375 / 857.5375
Channel 272: 812.7875 / 857.7875
Channel 331: 814.2625 / 859.2625
902.000 to 928.000 (Shared frequency band)
Channel 71: 935.8875 / 896.8875
Channel 75: 935.9375 / 896.9375
Channel 79: 935.9875 / 896.9875
Channel 151: 936.8875 / 897.8875
Channel 155: 936.9375 / 897.9375
Channel 159: 936.9875 / 897.9875

[36-1-o]

de radiocommunication délivrée par le ministre en vertu de l'alinéa 5(1)a) de la *Loi sur la radiocommunication* en vue de l'établissement de services de communication des chemins de fer en conformité avec les modalités de l'autorisation.

Interprétation

1. Aux fins du présent barème de droits, « fréquence précisée » signifie les fréquences servant exclusivement à l'exploitation des chemins de fer au Canada qui sont précisées dans l'appendice A du barème de droits; « droits de renouvellement » signifie les droits annuels payables pour le renouvellement d'une autorisation de radiocommunication avant l'expiration de celle-ci, soit le 31 mars de chaque année.

Droit d'autorisation de radiocommunication annuel

Droit annuel

2. Le droit d'autorisation de radiocommunication annuel est de 15 \$ par unité de 25 km² pour l'utilisation exclusive de fréquences précisées, tel qu'il est énoncé à l'appendice A du barème de droits applicable aux aires géographiques couvertes par l'autorisation.

Droits proportionnels

3. Le mois au cours duquel le ministre délivre l'autorisation de radiocommunication annuelle détermine le droit de licence proportionnel applicable.
4. Le droit proportionnel est de 1,25 \$ par mois par unité de 25 km² de l'aire géographique précisée dans l'autorisation de radiocommunication, jusqu'à l'expiration de l'autorisation, soit le 31 mars.

Droit de renouvellement

5. Le droit de renouvellement est égal au droit annuel d'autorisation de radiocommunication applicable.

Notes générales

Le droit cumulatif est arrondi au dollar le plus près. Le présent régime est provisoire. Les droits peuvent être rajustés en conformité avec un cadre général de droits à établir.

Le ministre de l'Industrie
JOHN MANLEY

APPENDICE A

Plan de fréquences ferroviaires

Fréquences (MHz)
De 160,170 à 161,580 (extrémités de bandes)
De 452,8875 à 452,9625 jumelées avec 457,8875 à 457,9625
Canal 262 : 812,5375 / 857,5375
Canal 272 : 812,7875 / 857,7875
Canal 331 : 814,2625 / 859,2625
902,000 à 928,000 (bande de fréquence partagée)
Canal 71 : 935,8875 / 896,8875
Canal 75 : 935,9375 / 896,9375
Canal 79 : 935,9875 / 896,9875
Canal 151 : 936,8875 / 897,8875
Canal 155 : 936,9375 / 897,9375
Canal 159 : 936,9875 / 897,9875

[36-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY

DEPARTMENT OF INDUSTRY ACT

Notice No. DGRB-009-99 — Radio Authorization Fees for Mobile Satellite Services Using Radio Spectrum Above 1 GHz

Introduction

An emerging class of global mobile satellite service (MSS) radiocommunication networks provide Canadians with a variety of voice, data, facsimile and messaging services throughout Canada that complement terrestrial-based cellular and personal communication services. These mobile satellite networks use radio frequency bands above 1 GHz and normally use 2 to 30 MHz of radio frequency spectrum for communications between subscriber earth stations and the space stations. MSS networks must operate in a manner that permits the mutual operation of competing services when MSS networks share the use of assigned spectrum.

On June 13, 1998, Industry Canada issued the *Canada Gazette* "Notice No. DGRB-001-98 — Spectrum Licence Fees for Mobile Satellite Services Using Radio Spectrum Above 1 GHz". The notice announced that the Minister will grant spectrum licences to authorize the use of radio spectrum for this class of mobile satellite service provided by earth and space stations. The spectrum licence also permits the service provider to operate an unlimited number of subscriber earth stations.

This approach eliminates the administrative burden of issuing individual licences to each subscriber. It also seeks to treat equitably service providers who now use domestic satellites and pay radio licence fees for the space station, user terminal and gateway stations, and service providers who use foreign satellites and pay only radio licence fees for user terminals and gateway stations.

Industry Canada invited comments on a proposed annual authorization fee of \$18,000 per 500 kHz, or portion thereof, of assigned radio spectrum for the use of MSS radio frequency bands above 1 GHz to provide mobile satellite services in Canada. The proposed authorization fee and regime took into consideration the need to fix fees for foreign mobile satellite systems that operate in Canada, reduce fees when assigned spectrum is shared, prorate the annual fees and recover a fair return for the use of the assigned spectrum.

In response to the notice, nine submissions were received from interested parties such as Canadian service providers, telecommunications associations, international satellite operators and consultants. All of the respondents support Industry Canada's broad policy objectives of fostering sustainable competition and innovative services by facilitating the timely and orderly implementation of MSS networks in Canada. Most respondents also favoured charging fees in accordance with the economic value of the assigned spectrum.

A few respondents favoured maintaining the current fee of \$41 per terminal. However, many of the respondents agreed with the

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

LOI SUR LE MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

Avis n° DGRB-009-99 — Droits d'autorisation de radiocommunication concernant les services mobiles par satellite qui utilisent des fréquences radio supérieures à 1 GHz

Introduction

Une nouvelle classe de réseaux de radiocommunication mondiaux assurant un service mobile par satellite (SMS) permet d'offrir aux Canadiens une gamme de services téléphoniques, de données, de télécopie et de messagerie partout au Canada, en complément des services de communications personnelles et cellulaires de terrestres. Ces réseaux du service mobile par satellite utilisent des bandes de fréquences radio supérieures à 1 GHz et emploient généralement des largeurs de bande de 2 à 30 MHz pour les communications entre les stations terrestres d'abonné et les stations spatiales. Les réseaux SMS doivent fonctionner de façon à permettre l'exploitation mutuelle de services concurrentiels lorsque les réseaux SMS se partagent la bande de fréquences assignée.

Le 13 juin 1998, Industrie Canada a publié dans la *Gazette du Canada* l'« avis n° DGRB-001-98 — Droits de licence de spectre concernant les services mobiles par satellite qui utilisent des fréquences radio supérieures à 1 GHz ». Dans cet avis, le ministre annonçait qu'il accorderait des licences de spectre en vue d'autoriser l'utilisation du spectre pour cette classe de service mobile par satellite qui est fournie par des stations terrestres et spatiales. Cette licence permettrait également aux fournisseurs de service d'exploiter un nombre illimité de stations terrestres d'abonné.

Cette démarche élimine le fardeau administratif que constitue la délivrance de licences individuelles pour chaque abonné. Elle vise aussi à traiter sur le même pied les fournisseurs de service qui utilisent actuellement les satellites canadiens et qui paient les droits de licence radio pour la station spatiale, les terminaux d'utilisateur et les stations de liaison de connexion, et les fournisseurs de service qui utilisent des satellites étrangers et qui ne paient que les droits de licence radio pour les terminaux d'utilisateur et les stations de liaison de connexion.

Industrie Canada a invité les intéressés à faire connaître leur opinion sur un projet de droit d'autorisation annuel de 18 000 \$ par 500 kHz ou partie de 500 kHz assignés dans des bandes de fréquences radio supérieures à 1 GHz pour fournir des services mobiles par satellite au Canada. Le droit d'autorisation et le barème ont été proposés en tenant compte du besoin de fixer les droits pour les systèmes étrangers du service mobile par satellite exploités au Canada, de réduire les droits en cas de partage des fréquences assignées, de calculer les droits annuels au prorata et d'obtenir un rendement équitable de l'utilisation de la bande de fréquences assignée.

Suite à l'avis, neuf répondants, dont des fournisseurs de services canadiens, des associations de télécommunications, des exploitants de satellites internationaux et des experts-conseils, ont présenté leurs observations. Tous les répondants appuyaient les grandes orientations prises par Industrie Canada, qui désire favoriser une concurrence durable et des services innovateurs en facilitant la mise en place opportune et ordonnée de réseaux SMS au Canada. La majorité des répondants étaient aussi d'accord avec l'imposition de droits en fonction de la valeur économique de la bande de fréquences assignée.

Quelques répondants étaient en faveur de maintenir le droit de 41 \$ par station d'utilisateur. Cependant, bon nombre de

proposed fee structure, provided the fees could be reduced so they do not impact negatively on MSS customers, and would be comparable or lower than those charged by other administrations such as the United States or Australia. Others suggested ways of treating more equitably existing MSS operators and those who use spectrum assigned to the fixed satellite service (FSS), or those with plans to enter the Canadian market. Some respondents also suggested clarification of certain terminology and a mechanism to have fees adjusted during the transition from a radio licence to a spectrum licence regime.

Industry Canada notes that Canadian service providers find themselves in an environment that is characterized by a small, fully liberalized Canadian MSS market with a growing number of MSS players. Furthermore, these MSS services are complementary to, rather than competitive with, well developed cellular and personal communication services. Finally, the MSS subscriber base has been very slow to develop despite optimistic marketing projections. Given such an environment, the originally proposed fee, which may be more suited for a mature industry, is not appropriate at the moment.

In view of the comments received and the general support for this initiative, and given the environment that MSS service providers now face, the Department will establish a fee framework for the mobile satellite service above 1 GHz by:

1. fixing the annual fee at \$540 per 100 kHz of assigned spectrum;
2. fixing prorated fees for new licences at 1/12 the annual fee for each month remaining until April 1;
3. reducing the applicable fee where spectrum is shared by mobile satellite network operators or mobile satellite service providers;
4. implementing the spectrum licence fee regime over two fiscal years; and
5. including MSS service providers that use fixed satellite service (FSS) spectrum under this regime on an interim basis while the Department considers a spectrum licensing regime for the fixed satellite service.

Complete details of the fees fixed for the mobile satellite services using radio spectrum above 1 GHz are set out in the following fee schedule.

Fee Schedule

The Minister of Industry, pursuant to section 19 of the *Department of Industry Act*, hereby fixes the following fees, effective the date of publication of this notice in the *Canada Gazette*. The fees are applicable to radio authorizations issued by the Minister pursuant to paragraph 5(1)(a) of the *Radiocommunication Act* to establish mobile satellite services using radio spectrum above 1 GHz in accordance with the terms of the authorization.

Interpretation

1. For the purpose of this fee schedule, “assigned spectrum” means the specific portion of a radio frequency band or bands above 1 GHz that a mobile satellite service provider or a mobile satellite network operator is authorized to use in Canada;

répondants appuyaient le barème de droits proposé, à condition que les droits exigés soient réduits de façon à éviter les répercussions négatives sur les clients des SMS et qu'ils soient comparables ou inférieurs à ceux qu'exigent les administrations d'autres pays comme les États-Unis ou l'Australie. D'autres ont suggéré des façons de traiter plus équitablement les exploitants actuels de SMS et les exploitants qui utilisent les fréquences assignées pour le service fixe par satellite (SFS) ou ceux qui prévoient faire une percée dans le marché canadien. Certains répondants ont suggéré d'éclaircir certains termes et de rajuster les droits durant le passage du système de licences radio au système de licences de spectre.

Industrie Canada constate que les fournisseurs de services canadiens évoluent dans un environnement caractérisé par un marché SMS à faible densité pleinement libéralisé dont le nombre de participants SMS augmente. De plus, les services SMS constituent un complément aux services de communications personnelles et cellulaires bien développés plutôt que de les concurrencer. Enfin, le nombre d'abonnés au service SMS a augmenté très lentement en dépit des prévisions optimistes de commercialisation. Compte tenu de cet environnement, le droit proposé à l'origine, qui conviendrait probablement mieux dans un marché établi, n'est pas approprié à l'heure actuelle.

Compte tenu des observations reçues, de l'appui général de cette initiative et de l'environnement avec lequel les fournisseurs de service doivent maintenant composer, le Ministère mettra en place un cadre général de droits de licence pour les services mobiles par satellite qui utilisent les fréquences radio supérieures à 1 GHz. À cette fin, il

1. établira le droit annuel à 540 \$ par 100 kHz pour les fréquences radio assignées;
2. établira au prorata les droits pour les nouvelles licences à 1/12 du droit annuel pour chaque mois avant le 1^{er} avril;
3. réduira le droit applicable lorsque des exploitants de réseaux du service mobile par satellite ou des fournisseurs de services mobiles par satellite se partagent les fréquences;
4. mettra en place un barème de droits de licence de spectre au cours des deux prochains exercices;
5. assujettira provisoirement au présent barème les fournisseurs de services mobiles par satellite qui utilisent les bandes de fréquences du service fixe par satellite (SFS) pendant que le Ministère étudie la délivrance de licences de spectre pour le service fixe par satellite (SFS).

Tous les détails au sujet des droits établis pour les services mobiles par satellite qui utilisent des fréquences radio supérieures à 1 GHz sont présentés dans le barème de droits qui suit.

Barème de droits

Conformément à l'article 19 de la *Loi sur le ministère de l'Industrie*, le ministre de l'Industrie établit les droits qui suivent, dont la date d'entrée en vigueur correspond à la date de publication du présent avis dans la *Gazette du Canada*. Ces droits sont applicables aux autorisations de radiocommunication délivrées par le ministre conformément à l'alinéa 5(1)a) de la *Loi sur la radiocommunication*, pour établir des services mobiles par satellite qui utilisent des fréquences radio supérieures à 1 GHz, conformément aux conditions de l'autorisation.

Interprétation

1. Aux fins du présent barème de droits, « fréquences radio assignées » désigne la partie spécifique d'une bande ou de bandes de fréquences radio supérieures à 1 GHz qu'un fournisseur de services mobiles par satellite ou un exploitant de réseau du service mobile par satellite est autorisé à utiliser au Canada;

“mobile satellite service” (MSS) means a radiocommunication service that uses the radio frequency bands above 1 GHz for communications between mobile earth stations and one or more space stations;

“mobile satellite network operator” means the person responsible for the operation of the space and ground segments of a mobile satellite network that provides a mobile satellite service in Canada;

“mobile satellite service provider” means any person authorized by a mobile satellite network operator to provide mobile satellite services in Canada in accordance with a radio authorization issued by the Minister;

“new fee” means the applicable annual, prorated or renewal fee fixed under sections 2 to 5 or section 6;

“old fee” means, pursuant to the *Radiocommunication Regulations*, the applicable radio licence fees, paid by the holder of radio licences as of April 1, 1999, for the operation of mobile earth stations and for those frequencies at a space station that are authorized for communications with mobile earth stations.

“renewal fee” means the annual fee payable for the renewal of a radio authorization before the radio authorization expires on March 31 of each year.

« service mobile par satellite » (SMS) désigne un service de radiocommunication qui utilise des fréquences radio supérieures à 1 GHz pour assurer des communications entre des stations terrestres mobiles et au moins une station spatiale;

« exploitant de réseau du service mobile par satellite » désigne la personne responsable de l'exploitation du segment spatial et du segment terrestre d'un réseau qui offre un service mobile par satellite au Canada;

« fournisseur de services mobiles par satellite » désigne toute personne autorisée par un exploitant de réseau du service mobile par satellite à fournir des services mobiles par satellite au Canada, conformément à l'autorisation de radiocommunication délivrée par le ministre;

« nouveau droit » désigne le droit annuel, proportionnel ou de renouvellement établi en vertu des articles 2 à 5, ou de l'article 6;

« ancien droit » désigne, en vertu du *Règlement sur la radiocommunication*, les droits de licence radio applicables que le titulaire de licence a payés au 1^{er} avril 1999 pour exploiter des stations terrestres mobiles et les fréquences d'une station spatiale qui sont autorisées pour les communications avec les stations terrestres mobiles.

« droit de renouvellement » désigne le droit annuel à payer pour obtenir le renouvellement d'une autorisation de radiocommunication avant son expiration, soit le 31 mars de chaque année.

Annual Radio Authorization Fee

Annual Fee

2. The annual radio authorization fee is \$540 per 100 kHz, or portion thereof, for assigned spectrum to provide mobile satellite services in Canada.

Prorated Fees

3. The month that the Minister issues the annual radio authorization determines the applicable prorated fee.

4. The prorated fee is \$45 per 100 kHz, or portion thereof, for assigned spectrum that provides mobile satellite services in Canada for each month until the licence expires on March 31.

Renewal Fee

5. The renewal fee is the applicable annual radio authorization fee.

Fee Reduction for Sharing Assigned Spectrum

6. The reduced annual, prorated or renewal fee is

(a) 1/3 of the applicable fee set out in sections 2 to 5, where a mobile satellite network operator is required to share assigned spectrum in Canada with another mobile satellite network operator;

(b) 1/3 of the applicable fee set out in sections 2 to 5, where a mobile satellite service provider is required to share assigned spectrum in Canada with another mobile satellite service provider of the same mobile satellite network operator; or

(c) 1/9 of the applicable fee set out in sections 2 to 5, where both of the conditions set out in paragraphs (a) and (b) apply.

Droit d'autorisation de radiocommunication annuel

Droit annuel

2. Le droit d'autorisation de radiocommunication annuel est de 540 \$ par 100 kHz, ou partie de 100 kHz, assignés dans des bandes de fréquences radio utilisées pour fournir des services mobiles par satellite au Canada.

Droits proportionnels

3. Le mois au cours duquel le ministre délivre l'autorisation de radiocommunication annuelle détermine le droit de licence proportionnel applicable.

4. Le droit de licence proportionnel est de 45 \$ par mois par 100 kHz, ou partie de 100 kHz, assignés dans des bandes de fréquences utilisées pour fournir des services mobiles par satellite au Canada, jusqu'à l'expiration de la licence, le 31 mars.

Droit de renouvellement

5. Le droit de renouvellement est égal au droit annuel d'autorisation de radiocommunication.

Réduction du droit en cas de partage des fréquences radio assignées

6. Le droit annuel, proportionnel ou de renouvellement réduit est de

a) 1/3 du droit applicable prévu aux articles 2 à 5, lorsqu'un exploitant de réseau du service mobile par satellite est tenu de partager des fréquences radio assignées au Canada avec un autre exploitant de réseau du service mobile par satellite;

b) 1/3 du droit applicable prévu aux articles 2 à 5, lorsqu'un fournisseur de services mobiles par satellite est tenu de partager des fréquences radio assignées au Canada avec un autre fournisseur de services mobiles par satellite du même exploitant de service mobile par satellite;

c) 1/9 du droit applicable prévu aux articles 2 à 5, lorsque les conditions énoncées aux paragraphes a) et b) s'appliquent toutes deux.

Fee Adjustments for Phased Implementation

7. The applicable annual, prorated or renewal fee set out in sections 2 to 5 or the reduced annual, prorated or renewal fee set out in section 6 is adjusted so that the aggregate of the fee is

- (a) $A + 0.2(B-A)$ during the fiscal year 1999/2000; and
- (b) $A + 0.5(B-A)$ during the fiscal year 2000/2001;

where A is the old fee, if any, and B is the new fee.

General Notes

1. Under the *Radiocommunication Regulations*, as of April 1, 1999, the annual fee for a mobile station that communicates with a space station is \$41 and the annual fee for a space station that communicates with a mobile station is \$473 for each assigned transmit or receive frequency.

2. The aggregate fee is rounded to the nearest dollar.

3. This fee order applies to radio authorizations for the use of radio spectrum above 1 GHz that is allocated in Canada to the mobile satellite service for the purpose of providing mobile satellite services in Canada. Notwithstanding this, on an interim basis until such time as a separate fee order is established that is applicable to the fixed satellite service (FSS), this fee order also applies to radio authorizations for the use of spectrum above 1 GHz that is allocated to the fixed satellite service for the provision of mobile satellite services in Canada.

4. The fees fixed in this order do not apply in respect of frequencies assigned for telemetry, telecommand, control and feeder link operations.

5. This is an interim fee regime for mobile satellite services using radio spectrum above 1 GHz that may be adjusted as circumstances so warrant.

JOHN MANLEY
Minister of Industry

[36-1-o]

DEPARTMENT OF JUSTICE

INTERPRETATION ACT

Order Directing the Issuance of a Proclamation for the Purpose of Defining "Standard Time" in Relation to the Whole of Nunavut

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to the definition of "standard time" in subsection 35(1)^a of the *Interpretation Act*, proposes to direct that a proclamation do issue providing that, for the purposes of that definition, "standard time", in relation to the whole of Nunavut, means Central standard time, being six hours behind Greenwich time.

Interested persons may make representations with respect to the proposed proclamation 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 Elizabeth Sanderson, Senior General Counsel, Public Law Policy Section, Department of Justice, East Memorial

^a S.C., 1993, c. 28, s. 78 (Sch. III, s. 82(2))

Rajustement des droits pour la mise en œuvre par étapes

7. Le droit annuel, proportionnel ou de renouvellement applicable prévu aux articles 2 à 5, ou le droit annuel, proportionnel ou de renouvellement réduit prévu à l'article 6, est rajusté de façon à ce que le droit cumulatif corresponde à

- a) $A + 0,2(B-A)$ au cours de l'exercice 1999-2000;
- b) $A + 0,5(B-A)$ au cours de l'exercice 2000-2001;

où A représente l'ancien droit, s'il y a lieu, et B, le nouveau droit.

Notes générales

1. En vertu du *Règlement sur la radiocommunication*, le droit annuel exigé au 1^{er} avril 1999 est de 41 \$ par station mobile qui communique avec une station spatiale, et de 473 \$ pour chaque fréquence d'émission ou de réception assignée à une station spatiale qui communique avec une station mobile.

2. Le droit cumulatif est arrondi au dollar le plus près.

3. Ce barème de droits s'applique aux autorisations de radio-communication pour l'utilisation des fréquences radio supérieures à 1 GHz qui sont attribuées au Canada au service mobile par satellite en vue de fournir des services mobiles par satellite au Canada. Par dérogation à ce qui précède, le présent barème de droits s'applique aussi provisoirement aux autorisations de radiocommunication pour l'utilisation des fréquences radio supérieures à 1 GHz attribuées au service fixe par satellite aux fins de la prestation de services mobiles par satellite au Canada, et ce, jusqu'à ce qu'un barème de droits applicable au service fixe par satellite (SFS) ait été établi.

4. Les droits établis dans le présent barème ne s'appliquent pas aux fréquences assignées pour l'exploitation de systèmes de télémétrie, de télécommande et de contrôle et pour les liaisons de connexion.

5. Le présent barème de droits provisoire s'applique aux services mobiles par satellite qui utilisent des fréquences radio supérieures à 1 GHz. Il pourrait être modifié si les circonstances le justifient.

Le ministre de l'Industrie
JOHN MANLEY

[36-1-o]

MINISTÈRE DE LA JUSTICE

LOI D'INTERPRÉTATION

Décret de prise d'une proclamation prévoyant la définition d'« heure normale » pour l'ensemble du Nunavut

Avis est par les présentes donné que le gouverneur en conseil, en vertu de la définition de « heure normale » au paragraphe 35(1)^a de la *Loi d'interprétation*, se propose d'ordonner la prise d'une proclamation prévoyant que, pour l'application de cette définition, « heure normale » s'entend, dans l'ensemble du Nunavut, de l'heure normale du Centre, en retard de six heures sur l'heure de Greenwich.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de proclamation dans les 15 jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* ainsi que la date de publication du présent avis et d'envoyer le tout à Elizabeth Sanderson, Avocate générale principale, Section des politiques en matière de droit public, Ministère

^a L.C. (1993), ch. 28, art. 78, ann. III, par. 82(2)

Building, Room 5195, 284 Wellington Street, Ottawa (Ontario) K1A 0H8, (613) 957-3555.

Ottawa, August 27, 1999

MARC O'SULLIVAN
Assistant Clerk of the Privy Council

[36-1-o]

DEPARTMENT OF NATIONAL REVENUE

SPECIAL IMPORT MEASURES ACT

Iodinated Radiographic (X-ray) Contrast Media — Decision

On August 20, 1999, pursuant to subsection 31(1) of the *Special Import Measures Act*, the Deputy Minister of National Revenue initiated an investigation respecting the alleged injurious dumping into Canada of certain iodinated contrast media used for radiographic imaging, in solutions of osmolality less than 900 mOsm/kg H₂O, originating in or exported from the United States of America (including the Commonwealth of Puerto Rico). The goods in question are usually classified under the Harmonized System tariff number 3006.30.00.10.

Information

Interested parties are invited to file written submissions presenting facts, arguments and evidence which they feel are relevant to the alleged dumping and/or injury. Written submissions should be forwarded to Mr. Ronald Medas or Mr. Richard Chung, Anti-dumping and Countervailing Directorate, 191 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1A 0L5. To be given consideration in this investigation, all such information should be received by September 27, 1999.

Any information submitted to Revenue Canada by interested parties concerning this investigation is deemed to be public information unless clearly marked confidential. Where the submission by an interested party is confidential, a non-confidential edited version of the submission must also be provided which will be disclosed to other interested parties upon request.

A statement of reasons explaining these decisions has been provided to persons directly interested in the proceedings. It is available on the Department's Web site at <http://www.rc.gc.ca/sima/>, or you may request a free copy by contacting Mr. Ronald Medas or Mr. Richard Chung, Senior Program Officers, by telephone at (613) 954-1664 or (613) 954-7253, respectively, or by facsimile at (613) 954-2510.

Ottawa, August 20, 1999

ROB TAIT
Director General
Anti-dumping and Countervailing Directorate

[36-1-o]

OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL INSTITUTIONS

BANK ACT

Deutsche Bank Canada and BT Bank of Canada

Notice is hereby given of the issuance,
— pursuant to subsection 229(1) of the *Bank Act*, of letters patent amalgamating and continuing Deutsche Bank Canada and

de la Justice, Édifice commémoratif de l'Est, Pièce 5195, 284, rue Wellington, Ottawa (Ontario) K1A 0H8, (613) 957-3555.

Ottawa, le 27 août 1999

Le greffier adjoint du Conseil privé
MARC O'SULLIVAN

[36-1-o]

MINISTÈRE DU REVENU NATIONAL

LOI SUR LES MESURES SPÉCIALES D'IMPORTATION

Opacifiants radiographiques iodés — Décision

Le 20 août 1999, conformément au paragraphe 31(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, le sous-ministre du Revenu national a ouvert une enquête concernant le présumé dumping dommageable au Canada de certains opacifiants iodés utilisés dans l'imagerie radiographique, en solutions dont l'osmolalité est inférieure à 900 mOsm/kg H₂O, originaires ou exportés des États-Unis d'Amérique (y compris le Commonwealth de Porto Rico). Les marchandises en cause sont habituellement classées sous le numéro tarifaire 3006.30.00.10 du Système harmonisé.

Renseignements

Les parties intéressées sont invitées à soumettre par écrit tous les faits, arguments et éléments de preuve qu'elles jugent pertinents au présumé dumping et/ou dommage. Les exposés doivent être envoyés à Monsieur Ronald Medas ou à Monsieur Richard Chung, Direction des droits antidumping et compensateurs, 191, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0L5. Ces renseignements doivent être reçus d'ici le 27 septembre 1999 pour être pris en considération dans le cadre de cette enquête.

Les renseignements présentés à Revenu Canada par les parties intéressées aux fins de cette enquête sont considérés comme publics, à moins qu'il ne soit clairement indiqué qu'ils sont confidentiels. Si l'exposé d'une partie intéressée contient des renseignements confidentiels, une version non confidentielle doit aussi être présentée afin qu'elle puisse être communiquée aux autres parties intéressées sur demande.

Un énoncé des motifs portant sur cette décision a été mis à la disposition des personnes intéressées par ces procédures. Vous pouvez en obtenir une copie par le truchement du site Web du Ministère à l'adresse <http://www.rc.gc.ca/lmsi/> ou vous pouvez en demander une copie gratuite auprès des agents principaux de programme M. Ronald Medas ou M. Richard Chung, par téléphone aux numéros respectifs (613) 954-1664 et (613) 954-7253, ou par télécopieur au (613) 954-2510.

Ottawa, le 20 août 1999

Le directeur général
Direction des droits antidumping et compensateurs
ROB TAIT

[36-1-o]

BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES

LOI SUR LES BANQUES

Deutsche Bank Canada et Banque BT du Canada

Avis est par les présentes donné de l'émission :
— conformément au paragraphe 229(1) de la *Loi sur les banques*, de lettres patentes fusionnant et prorogeant Deutsche

BT Bank of Canada as one bank under the name "Deutsche Bank Canada", effective August 1, 1999; and
 — pursuant to subsection 48(4) of the *Bank Act*, of an order to commence and carry on business approving the commencement and carrying on of business by the amalgamated bank, effective August 1, 1999.

August 23, 1999

JOHN PALMER
Superintendent of Financial Institutions

[36-1-o]

Bank Canada et Banque BT du Canada en une seule banque sous la dénomination sociale « Deutsche Bank Canada », à compter du 1^{er} août 1999;
 — conformément au paragraphe 48(4) de la *Loi sur les banques*, d'une autorisation de fonctionnement autorisant la banque issue de la fusion à commencer à fonctionner, à compter du 1^{er} août 1999.

Le 23 août 1999

Le surintendant des institutions financières
 JOHN PALMER

[36-1-o]

SUPREME COURT OF CANADA

The session of the Supreme Court of Canada which would normally begin on Tuesday, October 5, 1999, will be advanced and shall begin on Monday, October 4, 1999.

September 4, 1999

ANNE ROLAND
Registrar

[36-1-o]

COUR SUPRÊME DU CANADA

La session de la Cour suprême du Canada, qui doit normalement commencer le mardi 5 octobre 1999 est avancée et commencera le lundi 4 octobre 1999.

Le 4 septembre 1999

Le registraire
 ANNE ROLAND

[36-1-o]

TREASURY BOARD SECRETARIAT

PUBLIC SERVICE SUPERANNUATION REGULATIONS

CANADIAN FORCES SUPERANNUATION REGULATIONS

ROYAL CANADIAN MOUNTED POLICE SUPERANNUATION REGULATIONS

Quarterly Rates

In accordance with subsections 46(3) of the *Public Service Superannuation Regulations*, 36(3) of the *Canadian Forces Superannuation Regulations* and 30(3) of the *Royal Canadian Mounted Police Superannuation Regulations*, the quarterly rates used for calculating interest for the purpose of subsection (1) of each of the corresponding sections are as follows:

As of:

June 30, 1997	2.4167%
September 30, 1997	2.4047%
December 31, 1997	2.3926%
March 31, 1998	2.3729%
June 30, 1998	2.3535%
September 30, 1998	2.3313%
December 31, 1998	2.3120%
March 31, 1999	2.2935%

MARCEL MASSÉ
President

[36-1-o]

SECRETARIAT DU CONSEIL DU TRÉSOR

RÈGLEMENT SUR LA PENSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

RÈGLEMENT SUR LA PENSION DE RETRAITE DES FORCES CANADIENNES

RÈGLEMENT SUR LA PENSION DE RETRAITE DE LA GENDARMERIE ROYALE DU CANADA

Taux trimestriels

Conformément aux paragraphes 46(3) du *Règlement sur la pension de la Fonction publique*, 36(3) du *Règlement sur la pension de retraite des Forces canadiennes* et 30(3) du *Règlement sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada*, les taux trimestriels à utiliser pour calculer l'intérêt aux fins du paragraphe (1) de chacun des articles correspondants sont :

Au :

30 juin 1997	2.4167 %
30 septembre 1997	2.4047 %
31 décembre 1997	2.3926 %
31 mars 1998	2.3729 %
30 juin 1998	2.3535 %
30 septembre 1998	2.3313 %
31 décembre 1998	2.3120 %
31 mars 1999	2.2935 %

Le président
 MARCEL MASSÉ

[36-1-o]

PARLIAMENT

HOUSE OF COMMONS

First Session, Thirty-Sixth Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on September 27, 1997.

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

ROBERT MARLEAU
Clerk of the House of Commons

PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session, trente-sixième 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 27 septembre 1997.

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
ROBERT MARLEAU

COMMISSIONS**CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL***Woven Fabrics of Cotton*

Notice is hereby given that, on August 24, 1999, the Canadian International Trade Tribunal submitted to the Minister of Finance, pursuant to section 19 of the *Canadian International Trade Tribunal Act*, a report, with a recommendation, with respect to a request for tariff relief filed by Tribal Sportswear Inc. regarding woven fabrics of cotton (Request No. TR-98-019).

August 24, 1999

By Order of the Tribunal
MICHEL P. GRANGER
Secretary

[36-1-o]

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, 1 Promenade du Portage, Ground Floor, 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);
- Place Montréal Trust, 1800 McGill College Avenue, Suite 1920, Montréal, Quebec H3A 3J6, (514) 283-6607 (Telephone), 283-8316 (TDD), (514) 283-3689 (Facsimile);
- The 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, 55 St. Clair Avenue E, Suite 624, Toronto, Ontario, (416) 952-9096 (Telephone), (416) 954-6343 (Facsimile);
- 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).

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

COMMISSIONS**TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR***Tissus de coton*

Avis est par la présente donné que le 24 août 1999, le Tribunal canadien du commerce extérieur a transmis au ministre des Finances, aux termes de l'article 19 de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, un rapport renfermant une recommandation relativement à une demande d'allégement tarifaire déposée par la société Tribal Sportswear Inc. concernant les tissus de coton (demande n° TR-98-019).

Le 24 août 1999

Par ordre du Tribunal
Le secrétaire
MICHEL P. GRANGER

[36-1-o]

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, 1, promenade du Portage, Rez-de-chaussée, 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);
- Place Montréal Trust, 1800, avenue McGill College, Bureau 1920, Montréal (Québec) H3A 3J6, (514) 283-6607 (téléphone), 283-8316 (ATS), (514) 283-3689 (télécopieur);
- Édifice Kensington, Pièce 1810, 275, avenue Portage, Winnipeg (Manitoba) R3B 2B3, (204) 983-6306 (téléphone), 983-8274 (ATS), (204) 983-6317 (télécopieur);
- 530-580, rue Hornby, Vancouver (Colombie-Britannique) V6C 3B6, (604) 666-2111 (téléphone), 666-0778 (ATS), (604) 666-8322 (télécopieur);
- Centre de documentation du C.R.T.C., 55, avenue St. Clair Est, Bureau 624, Toronto (Ontario), (416) 952-9096 (téléphone), (416) 954-6343 (télécopieur);
- Centre de documentation du C.R.T.C., Édifice Cornwall Professionnel, Pièce 103, 2125, 11^e Avenue, Regina (Saskatchewan) S4P 3X3, (306) 780-3422 (téléphone), (306) 780-3319 (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.

99-290 *August 23, 1999*

Regional Cable TV (Western) Inc.
Alliance; Amisk; etc., Alberta

Approved — Renewal of the Class 3 licences for the cable distribution undertakings serving the communities noted in the decision, from September 1, 1999, to August 31, 2006.

99-291 *August 23, 1999*

Small Community T.V. Inc.
Beaverlodge; Rycroft; etc., Alberta

Approved — Renewal of the Class 3 licences for the cable distribution undertakings serving the communities noted in the decision, from September 1, 1999, to August 31, 2006.

99-292 *August 23, 1999*

Small Community T.V. Inc.
McLennan, Alberta

Approved — Renewal of the Class 3 licence for the cable distribution undertaking serving this community, from September 1, 1999, to August 31, 2006.

99-293 *August 23, 1999*

Monarch Cablesystems Ltd.
Banff; Canmore; etc., Alberta

Approved — Renewal of the Class 3 licences for the cable distribution undertakings serving the communities noted in the decision, from September 1, 1999, to August 31, 2006.

99-294 *August 23, 1999*

Monarch Cablesystems Ltd.
Medicine Hat; Redcliff and Dunmore, Alberta

Approved — Renewal of the Class 1 licence for the cable distribution undertaking serving these communities, from September 1, 1999, to August 31, 2006.

99-295 *August 23, 1999*

Okanagan Skeena Group Limited
Stewart; Smithers and Telkwa; etc., British Columbia

Approved — Renewal of the Class 3 licences for the cable distribution undertakings serving the communities noted in the decision, from September 1, 1999, to August 31, 2006.

99-296 *August 23, 1999*

Okanagan Skeena Group Limited
Kitimat; Prince Rupert; and Terrace, British Columbia

Approved — Renewal of the Class 2 licences for the cable distribution undertakings serving these communities, from September 1, 1999, to August 31, 2006.

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.

99-290 *Le 23 août 1999*

Regional Cable TV (Western) Inc.
Alliance; Amisk; etc. (Alberta)

Approuvé — Renouvellement des licences de classe 3 des entreprises de distribution par câble qui desservent les collectivités mentionnées dans la décision, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.

99-291 *Le 23 août 1999*

Small Community T.V. Inc.
Beaverlodge; Rycroft; etc. (Alberta)

Approuvé — Renouvellement des licences de classe 3 des entreprises de distribution par câble qui desservent les collectivités mentionnées dans la décision, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.

99-292 *Le 23 août 1999*

Small Community T.V. Inc.
McLennan (Alberta)

Approuvé — Renouvellement de la licence de classe 3 de l'entreprise de distribution par câble qui dessert cette collectivité, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.

99-293 *Le 23 août 1999*

Monarch Cablesystems Ltd.
Banff; Canmore; etc. (Alberta)

Approuvé — Renouvellement des licences de classe 3 des entreprises de distribution par câble qui desservent les collectivités mentionnées dans la décision, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.

99-294 *Le 23 août 1999*

Monarch Cablesystems Ltd.
Medicine Hat; Redcliff et Dunmore (Alberta)

Approuvé — Renouvellement de la licence de classe 1 de l'entreprise de distribution par câble qui dessert ces collectivités, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.

99-295 *Le 23 août 1999*

Okanagan Skeena Group Limited
Stewart; Smithers et Telkwa; etc. (Colombie-Britannique)

Approuvé — Renouvellement des licences de classe 3 des entreprises de distribution par câble qui desservent les collectivités mentionnées dans la décision, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.

99-296 *Le 23 août 1999*

Okanagan Skeena Group Limited
Kitimat; Prince Rupert; et Terrace (Colombie-Britannique)

Approuvé — Renouvellement des licences de classe 2 des entreprises de distribution par câble qui desservent ces collectivités, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.

<p>99-297</p> <p>Northern Television Systems Ltd. Faro; and Whitehorse, Yukon Territory</p> <p>Approved — Renewal of the Class 3 licences for the cable distribution undertakings serving these communities, from September 1, 1999, to August 31, 2006.</p>	<p><i>August 23, 1999</i></p>	<p>99-297</p> <p>Northern Television Systems Ltd. Faro; et Whitehorse (Territoire du Yukon)</p> <p>Approuvé — Renouvellement des licences de classe 3 des entreprises de distribution par câble qui desservent ces collectivités, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.</p>	<p><i>Le 23 août 1999</i></p>
<p>99-298</p> <p>Michel Moreau Saint-Majorique-de-Grantham, Quebec</p> <p>Approved — Renewal of the Class 3 licence for the cable distribution undertaking serving this community, from September 1, 1999, to August 31, 2006.</p>	<p><i>August 23, 1999</i></p>	<p>99-298</p> <p>Michel Moreau Saint-Majorique-de-Grantham (Québec)</p> <p>Approuvé — Renouvellement de la licence de classe 3 de l'entreprise de distribution par câble qui dessert cette collectivité, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.</p>	<p><i>Le 23 août 1999</i></p>
<p>99-299</p> <p>Naparvision inc. Saint-Patrice-de-Beaurivage, etc., Quebec</p> <p>Approved — Renewal of the Class 3 licence for the cable distribution undertaking serving the communities noted in the decision, from September 1, 1999, to August 31, 2006.</p>	<p><i>August 23, 1999</i></p>	<p>99-299</p> <p>Naparvision inc. Saint-Patrice-de-Beaurivage, etc. (Québec)</p> <p>Approuvé — Renouvellement de la licence de classe 3 de l'entreprise de distribution par câble qui dessert les collectivités mentionnées dans la décision, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.</p>	<p><i>Le 23 août 1999</i></p>
<p>99-300</p> <p>Regional Cablesystems Inc. A number of localities in Newfoundland as listed in the appendix to the decision</p> <p>Approved — Renewal of the Class 3 licences for the cable distribution undertakings serving the localities listed in the appendix to the decision, from September 1, 1999, to August 31, 2006.</p>	<p><i>August 23, 1999</i></p>	<p>99-300</p> <p>Télédistributions Régionales inc. De nombreuses collectivités à Terre-Neuve figurant à l'annexe de la décision</p> <p>Approuvé — Renouvellement des licences de classe 3 des entreprises de distribution par câble qui desservent les collectivités figurant à l'annexe de la décision, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.</p>	<p><i>Le 23 août 1999</i></p>
<p>99-301</p> <p>Clearview Cable Ltd. Forteau and L'Anse-au-Loup (Labrador), Newfoundland</p> <p>Approved — Renewal of the Class 3 licences for the cable distribution undertakings serving the communities noted in the decision, from September 1, 1999, to August 31, 2006.</p>	<p><i>August 23, 1999</i></p>	<p>99-301</p> <p>Clearview Cable Ltd. Forteau et L'Anse-au-Loup (Labrador) [Terre-Neuve]</p> <p>Approuvé — Renouvellement des licences de classe 3 des entreprises de distribution par câble qui desservent les collectivités mentionnées dans la décision, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.</p>	<p><i>Le 23 août 1999</i></p>
<p>99-302</p> <p>Clearview Cable Ltd. Bartletts Harbour; L'Anse-au-Clair (Labrador); etc., Newfoundland</p> <p>Approved — Renewal of the Class 3 licences for the cable distribution undertakings serving the communities noted in the decision, from September 1, 1999, to August 31, 2006.</p>	<p><i>August 23, 1999</i></p>	<p>99-302</p> <p>Clearview Cable Ltd. Bartletts Harbour; L'Anse-au-Clair (Labrador); etc. (Terre-Neuve)</p> <p>Approuvé — Renouvellement des licences de classe 3 des entreprises de distribution par câble qui desservent les collectivités mentionnées dans la décision, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.</p>	<p><i>Le 23 août 1999</i></p>
<p>99-303</p> <p>Regional Cablesystems Inc. Black Tickle; Cartwright, etc., Newfoundland</p> <p>Approved — Renewal of the Class 3 licences for the cable distribution undertakings serving the communities noted in the decision, from September 1, 1999, to August 31, 2006.</p>	<p><i>August 23, 1999</i></p>	<p>99-303</p> <p>Télédistributions Régionales inc. Black Tickle; Cartwright; etc. (Terre-Neuve)</p> <p>Approuvé — Renouvellement des licences de classe 3 des entreprises de distribution par câble qui desservent les collectivités mentionnées dans la décision, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.</p>	<p><i>Le 23 août 1999</i></p>
<p>99-304</p> <p>Regional Cablesystems Inc. Colinet; Cormack; etc., Newfoundland</p>	<p><i>August 23, 1999</i></p>	<p>99-304</p> <p>Télédistributions Régionales inc. Colinet; Cormack; etc. (Terre-Neuve)</p>	<p><i>Le 23 août 1999</i></p>

Approved — Renewal of the Class 3 licences for the cable distribution undertakings serving the communities noted in the decision, from September 1, 1999, to August 31, 2006.

99-305 August 23, 1999

Blackburn Radio Inc.
St. Thomas, Ontario

Shaw Radio Ltd.
London and St. Thomas, Ontario

Approved — Application by Blackburn Radio Inc. (Blackburn) to acquire the assets of CFHK-FM St. Thomas from CFHK Radio Ltd. and application by Shaw Radio Ltd. to acquire the assets of CFPL and CFPL-FM London and CFHK-FM St. Thomas from Blackburn. The licences will expire August 31, 2003.

99-306 August 23, 1999

Rawlco (Alberta) Ltd.
Calgary, Alberta

Approved — Acquisition of the assets of the English-language radio network at Calgary to broadcast the hockey games of the Calgary Flames for the 1999–2000 season from Rawlco Communications Ltd. The licence will expire at the end of the 1999–2000 hockey season.

99-307 August 24, 1999

Newfoundland Broadcasting Company Limited
St. John's, Argentia, etc., Newfoundland

Approved — Renewal of the broadcasting licence for CHOZ-FM St. John's and its transmitters listed in the decision, from September 1, 1999, to August 31, 2002.

99-308 August 24, 1999

Newfoundland Broadcasting Company Limited
St. John's, Newfoundland

Approved — Renewal of the broadcasting licence for the English-language national radio network rebroadcasting the programming of CHOZ-FM St. John's, from September 1, 1999, to August 31, 2002.

99-309 August 24, 1999

Canadian Broadcasting Corporation
Prince Edward Island National Park, Prince Edward Island

Approved — Renewal of the broadcasting licences for CBPP (English-language service) and CPBB-1 (French-language service) Prince Edward Island National Park, from September 1, 1999, to August 31, 2006.

99-310 August 24, 1999

Radio de La Baie Itée
Bathurst/Caraquet, New Brunswick

Approved — Renewal of the broadcasting licence for CKLE-FM Bathurst/Caraquet, from September 1, 1999, to August 31, 2005.

99-311 August 24, 1999

Radio de La Baie Itée
Bathurst/Caraquet, New Brunswick

Approuvé — Renouvellement des licences de classe 3 des entreprises de distribution par câble qui desservent les collectivités mentionnées dans la décision, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.

99-305 Le 23 août 1999

Blackburn Radio Inc.
St. Thomas (Ontario)

Shaw Radio Ltd.
London et St. Thomas (Ontario)

Approuvé — Demande présentée par Blackburn Radio Inc. (Blackburn) visant à acquérir l'actif de CFHK-FM St. Thomas, propriété de CFHK Radio Ltd., et demande présentée par Shaw Radio Ltd. visant à acquérir l'actif de CFPL et CFPL-FM London et CFHK-FM St. Thomas, propriété de Blackburn. Les licences expireront le 31 août 2003.

99-306 Le 23 août 1999

Rawlco (Alberta) Ltd.
Calgary (Alberta)

Approuvé — Acquisition de l'actif du réseau radiophonique de langue anglaise à Calgary, pour diffuser les matchs de hockey des Flames de Calgary au cours de la saison 1999-2000, de Rawlco Communications Ltd. La licence expirera à la fin de la saison de hockey 1999-2000.

99-307 Le 24 août 1999

Newfoundland Broadcasting Company Limited
St. John's, Argentia (Terre-Neuve)

Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de CHOZ-FM St. John's et ses émetteurs énumérés dans la décision, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2002.

99-308 Le 24 août 1999

Newfoundland Broadcasting Company Limited
St. John's (Terre-Neuve)

Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion du réseau radiophonique national de langue anglaise qui retransmet les émissions de CHOZ-FM St. John's, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2002.

99-309 Le 24 août 1999

Société Radio-Canada
Parc national de l'Île-du-Prince-Édouard
(Île-du-Prince-Édouard)

Approuvé — Renouvellement des licences de radiodiffusion de CBPP (service de langue anglaise) et CBPP-1 (service de langue française) parc national de l'Île-du-Prince-Édouard, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.

99-310 Le 24 août 1999

Radio de La Baie Itée
Bathurst/Caraquet (Nouveau-Brunswick)

Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de CKLE-FM Bathurst/Caraquet, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2005.

99-311 Le 24 août 1999

Radio de La Baie Itée
Bathurst/Caraquet (Nouveau-Brunswick)

Approved — Renewal of the broadcasting licence for the French-language radio network rebroadcasting the programming of CKLE-FM Bathurst/Caraquet on CJVA Caraquet, from September 1, 1999, to August 31, 2005.

99-312 *August 24, 1999*

Fabrique de la Paroisse de Saint-André d'Acton Vale
Acton Vale, Quebec

Approved — Renewal of the broadcasting licence for the religious French-language FM radio programming undertaking VF8007 Acton Vale, from September 1, 1999, to August 31, 2006.

99-313 *August 24, 1999*

Fabrique de la Paroisse Saint-Antoine de Padoue
Louiseville, Quebec

Approved — Renewal of the broadcasting licence for the religious French-language FM radio programming undertaking VF8002 Louiseville, from September 1, 1999, to August 31, 2006.

99-314 *August 24, 1999*

Fabrique de la Paroisse Saint-Sauveur de Shawinigan-Sud
Shawinigan-Sud, Quebec

Approved — Renewal of the broadcasting licence for the religious French-language FM radio programming undertaking VF8001 Shawinigan-Sud, from September 1, 1999, to August 31, 2006.

99-315 *August 24, 1999*

Coopérative de radiodiffusion MF 103,5 de Lanaudière
Joliette, Quebec

Approved — Renewal of the broadcasting licence for CJLM-FM Joliette, from September 1, 1999, to August 31, 2006.

99-316 *August 24, 1999*

Radio-Soleil-Estrie
Sherbrooke, Quebec

Approved — Renewal of the broadcasting licence for the radio-communication distribution undertaking CIRA-FM-1 Sherbrooke, from September 1, 1999, to August 31, 2006.

99-317 *August 25, 1999*

CHUM Limited
Brockville and Kingston, Ontario

Approved — Renewal of the broadcasting licences for CFJR Brockville and CKLC Kingston, from September 1, 1999, to August 31, 2005.

99-318 *August 25, 1999*

CHUM Limited
Ottawa, Ontario

Approved — Renewal of the broadcasting licence for CFRA Ottawa, from September 1, 1999, to August 31, 2005.

99-319 *August 25, 1999*

CHUM Limited
Toronto, Ontario

Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion du réseau radiophonique de langue française qui retransmet les émissions de CKLE-FM Bathurst/Caraquet sur les ondes de CJVA Caraquet, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2005.

99-312 *Le 24 août 1999*

Fabrique de la Paroisse de Saint-André d'Acton Vale
Acton Vale (Québec)

Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de radio FM de langue française à vocation religieuse VF8007 Acton Vale, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.

99-313 *Le 24 août 1999*

Fabrique de la Paroisse Saint-Antoine de Padoue
Louiseville (Québec)

Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de radio FM de langue française à vocation religieuse VF8002 Louiseville, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.

99-314 *Le 24 août 1999*

Fabrique de la Paroisse Saint-Sauveur de Shawinigan-Sud
Shawinigan-Sud (Québec)

Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de radio FM de langue française à vocation religieuse VF8001 Shawinigan-Sud, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.

99-315 *Le 24 août 1999*

Coopérative de radiodiffusion MF 103,5 de Lanaudière
Joliette (Québec)

Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de CJLM-FM Joliette, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.

99-316 *Le 24 août 1999*

Radio-Soleil-Estrie
Sherbrooke (Québec)

Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de l'entreprise de distribution de radiocommunication CIRA-FM-1 Sherbrooke, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.

99-317 *Le 25 août 1999*

CHUM Limited
Brockville et Kingston (Ontario)

Approuvé — Renouvellement des licences de radiodiffusion de CFJR Brockville et CKLC Kingston, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2005.

99-318 *Le 25 août 1999*

CHUM Limited
Ottawa (Ontario)

Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de CFRA Ottawa, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2005.

99-319 *Le 25 août 1999*

CHUM Limited
Toronto (Ontario)

Approved — Renewal of the broadcasting licence for CHUM Toronto, from September 1, 1999, to August 31, 2006.

99-320 August 25, 1999

CHUM Limited
Toronto, Ontario

Approved — Renewal of the broadcasting licence for CHUM-FM Toronto, from September 1, 1999, to August 31, 2006.

99-321 August 25, 1999

CHUM Limited
Toronto, Ontario

Approved — Renewal of the broadcasting licence for the English-language national radio network broadcasting live radio programs originating from CHUM Group's radio stations across Canada, or from other radio stations, from September 1, 1999, to August 31, 2006.

99-322 August 25, 1999

WIC Radio Ltd.
Hamilton, Ontario

Approved — Renewal of the broadcasting licence for CHML Hamilton, from September 1, 1999, to August 31, 2006.

99-323 August 25, 1999

WIC Radio Ltd.
Hamilton, Ontario

Approved — Renewal of the broadcasting licence for CJXY-FM Hamilton, from September 1, 1999, to August 31, 2006.

99-324 August 25, 1999

WIC Radio Ltd.
Toronto, Ontario

Approved — Renewal of the broadcasting licence for CHOG Toronto, from September 1, 1999, to August 31, 2006.

99-325 August 25, 1999

Rawlco (Ottawa) Ltd.
Ottawa, Ontario

Approved — Renewal of the broadcasting licence for CJMJ-FM Ottawa, from September 1, 1999, to August 31, 2005.

99-326 August 25, 1999

Rawlco (Alberta) Ltd.
Calgary, Banff, etc., Alberta

Approved — Renewal of the broadcasting licences for CFFR Calgary and CKIS-FM (formerly CFXL) Calgary and its transmitters listed in the decision, from September 1, 1999, to August 31, 2003.

99-327 August 25, 1999

CHEZ-FM Inc.
Smiths Falls, Ontario

Approved — Renewal of the broadcasting licence for CJET Smiths Falls, from September 1, 1999, to August 31, 2005.

Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de CHUM Toronto, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.

99-320 Le 25 août 1999

CHUM Limited
Toronto (Ontario)

Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de CHUM-FM Toronto, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.

99-321 Le 25 août 1999

CHUM Limited
Toronto (Ontario)

Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion du réseau radiophonique national de langue anglaise qui diffuse des émissions en direct en provenance du groupe des stations radiophoniques de la CHUM dans l'ensemble du Canada, ou en provenance d'autres stations radiophoniques, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.

99-322 Le 25 août 1999

WIC Radio Ltd.
Hamilton (Ontario)

Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de CHML Hamilton, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.

99-323 Le 25 août 1999

WIC Radio Ltd.
Hamilton (Ontario)

Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de CJXY-FM Hamilton, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.

99-324 Le 25 août 1999

WIC Radio Ltd.
Toronto (Ontario)

Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de CHOG Toronto, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.

99-325 Le 25 août 1999

Rawlco (Ottawa) Ltd.
Ottawa (Ontario)

Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de CJMJ-FM Ottawa, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2005.

99-326 Le 25 août 1999

Rawlco (Alberta) Ltd.
Calgary, Banff, etc. (Alberta)

Approuvé — Renouvellement des licences de radiodiffusion de CFFR Calgary et CKIS-FM Calgary (anciennement CFXL) et ses émetteurs énumérés dans la décision, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2003.

99-327 Le 25 août 1999

CHEZ-FM Inc.
Smiths Falls (Ontario)

Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de CJET Smiths Falls, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2005.

99-328	<i>August 26, 1999</i>	99-328	<i>Le 26 août 1999</i>
Quinte Broadcasting Company Limited Bancroft, Belleville and Trenton, Ontario		Quinte Broadcasting Company Limited Bancroft, Belleville et Trenton (Ontario)	
Approved — Renewal of the broadcasting licences for CJNH Bancroft, CJBQ Belleville and CJTN Trenton, from September 1, 1999, to August 31, 2005.		Approuvé — Renouvellement des licences de radiodiffusion de CJNH Bancroft, CJBQ Belleville et CJTN Trenton, du 1 ^{er} septembre 1999 au 31 août 2005.	
99-329	<i>August 26, 1999</i>	99-329	<i>Le 26 août 1999</i>
Tri-Co Broadcasting Limited Cornwall, Ontario		Tri-Co Broadcasting Limited Cornwall (Ontario)	
Approved — Renewal of the broadcasting licence for CFLG-FM Cornwall, from September 1, 1999, to August 31, 2005.		Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de CFLG-FM Cornwall, du 1 ^{er} septembre 1999 au 31 août 2005.	
99-330	<i>August 26, 1999</i>	99-330	<i>Le 26 août 1999</i>
Fawcett Broadcasting Limited Dryden, Ignace, etc., Ontario		Fawcett Broadcasting Limited Dryden, Ignace, etc. (Ontario)	
Approved — Renewal of the broadcasting licence for CKDR Dryden and its transmitters listed in the decision, from September 1, 1999, to August 31, 2005.		Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de CKDR Dryden et ses émetteurs énumérés dans la décision, du 1 ^{er} septembre 1999 au 31 août 2005.	
99-331	<i>August 26, 1999</i>	99-331	<i>Le 26 août 1999</i>
Fawcett Broadcasting Limited Fort Frances, Ontario		Fawcett Broadcasting Limited Fort Frances (Ontario)	
Approved — Renewal of the broadcasting licence for CFOB Fort Frances, from September 1, 1999, to August 31, 2005.		Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de CFOB Fort Frances, du 1 ^{er} septembre 1999 au 31 août 2005.	
99-332	<i>August 26, 1999</i>	99-332	<i>Le 26 août 1999</i>
North Channel Broadcasters Inc. Elliot Lake, Ontario		North Channel Broadcasters Inc. Elliot Lake (Ontario)	
Approved — Renewal of the broadcasting licence for CKNR-FM Elliot Lake, from September 1, 1999, to August 31, 2005.		Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de CKNR-FM Elliot Lake, du 1 ^{er} septembre 1999 au 31 août 2005.	
99-333	<i>August 26, 1999</i>	99-333	<i>Le 26 août 1999</i>
Greater Toronto Airports Authority Toronto, Ontario		Greater Toronto Airports Authority Toronto (Ontario)	
Approved — Renewal of the broadcasting licence for CFYZ Toronto, from September 1, 1999, to August 31, 2006.		Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de CFYZ Toronto, du 1 ^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.	
99-334	<i>August 26, 1999</i>	99-334	<i>Le 26 août 1999</i>
Affinity Radio Group Inc. Hamilton, Ontario		Affinity Radio Group Inc. Hamilton (Ontario)	
Approved — Renewal of the broadcasting licence for CHAM Hamilton, from September 1, 1999, to August 31, 2006.		Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de CHAM Hamilton, du 1 ^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.	
99-335	<i>August 26, 1999</i>	99-335	<i>Le 26 août 1999</i>
Affinity Radio Group Inc. London, Ontario		Affinity Radio Group Inc. London (Ontario)	
Renewed — Broadcasting licence for the radio programming undertaking CKSL London, from September 1, 1999, to February 29, 2000.		Renouvelé — Licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de radio CKSL London, du 1 ^{er} septembre 1999 au 29 février 2000.	
99-336	<i>August 26, 1999</i>	99-336	<i>Le 26 août 1999</i>
Standard Radio Inc. Toronto, Ontario		Standard Radio inc. Toronto (Ontario)	
Approved — Renewal of the broadcasting licence for CFRB Toronto and its short-wave transmitter CFRX, from September 1, 1999, to August 31, 2006.		Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de CFRB Toronto et son émetteur à ondes courtes CFRX, du 1 ^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.	

99-337	August 26, 1999	99-337	Le 26 août 1999
CKAY Radio (1979) Inc. Duncan, British Columbia		CKAY Radio (1979) Inc. Duncan (Colombie-Britannique)	
Approved — Renewal of the broadcasting licence for CKAY Duncan, from September 1, 1999, to August 31, 2006.		Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de CKAY Duncan, du 1 ^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.	
99-338	August 26, 1999	99-338	Le 26 août 1999
Central Island Broadcasting Ltd. Nanaimo and Parksville, British Columbia		Central Island Broadcasting Ltd. Nanaimo et Parksville (Colombie-Britannique)	
Approved — Renewal of the broadcasting licences for CKEG and CKWV-FM Nanaimo and CKCI (formerly CHPQ) and CKWV-FM-1 Parksville, from September 1, 1999, to August 31, 2006.		Approuvé — Renouvellement des licences de radiodiffusion de CKEG et CKWV-FM Nanaimo et CKCI (anciennement CHPQ) et CKWV-FM-1 Parksville, du 1 ^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.	
99-339	August 26, 1999	99-339	Le 26 août 1999
CJAV Limited Port Alberni, British Columbia		CJAV Limited Port Alberni (Colombie-Britannique)	
Approved — Renewal of the broadcasting licence for CJAV Port Alberni, from September 1, 1999, to August 31, 2006.		Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de CJAV Port Alberni, du 1 ^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.	
99-340	August 26, 1999	99-340	Le 26 août 1999
Jim Pattison Industries Ltd. Vancouver, British Columbia		Jim Pattison Industries Ltd. Vancouver (Colombie-Britannique)	
Approved — Renewal of the broadcasting licence for CJJR-FM Vancouver, from September 1, 1999, to August 31, 2006.		Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de CJJR-FM Vancouver, du 1 ^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.	
99-341	August 26, 1999	99-341	Le 26 août 1999
O.K. Radio Group Ltd. Victoria, British Columbia		O.K. Radio Group Ltd. Victoria (Colombie-Britannique)	
Approved — Renewal of the broadcasting licence for CKKQ-FM Victoria, from September 1, 1999, to August 31, 2006.		Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de CKKQ-FM Victoria, du 1 ^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.	
99-342	August 26, 1999	99-342	Le 26 août 1999
Standard Broadcast Productions Limited, operating under the name "Sound Source" Toronto, Ontario		Standard Broadcast Productions Limited, faisant affaires sous le nom de « Sound Source » Toronto (Ontario)	
Renewed — Radio network licence to broadcast the program "Command Performance", from September 1, 1999, to February 29, 2000.		Renouvelé — Licence de réseau radiophonique relative à la diffusion de l'émission « Command Performance », du 1 ^{er} septembre 1999 au 29 février 2000.	
99-343	August 26, 1999	99-343	Le 26 août 1999
Ontario Region		Région de l'Ontario	
Renewed — Broadcasting licences for the radiocommunication distribution undertakings listed in the decision, from September 1, 1999, to August 31, 2000.		Renouvelé — Licences de radiodiffusion des entreprises de distribution de radiocommunication mentionnées dans la décision, du 1 ^{er} septembre 1999 au 31 août 2000.	
99-344	August 26, 1999	99-344	Le 26 août 1999
Sachigo Development Corporation Sachigo Lake, Ontario		Sachigo Development Corporation Sachigo Lake (Ontario)	
Renewed — Broadcasting licence for the cable distribution undertaking noted above, from September 1, 1999, to August 31, 2000.		Renouvelé — Licence de radiodiffusion de l'entreprise de distribution par câble susmentionnée, du 1 ^{er} septembre 1999 au 31 août 2000.	
99-345	August 26, 1999	99-345	Le 26 août 1999
Western Canada and Territories Region		Région de l'Ouest du Canada et Territoires	
Renewed — Broadcasting licences for the cable distribution undertakings listed in the decision, from September 1, 1999, to February 29, 2000.		Renouvelé — Licences de radiodiffusion des entreprises de distribution par câble mentionnées dans la décision, du 1 ^{er} septembre 1999 au 29 février 2000.	

<p>99-346</p> <p>Dedilea Shih Communications Society Bushe River, Alberta</p> <p>Tache Gondihe Society Meander River, Alberta</p> <p>Renewed — Broadcasting licences for the television programming undertakings CIDB-TV Bushe River and CJTG-TV Meander River, from September 1, 1999, to February 29, 2000.</p>	<p><i>August 26, 1999</i></p>	<p>99-346</p> <p>Dedilea Shih Communications Society Bushe River (Alberta)</p> <p>Tache Gondihe Society Meander River (Alberta)</p> <p>Renouvelé — Licences de radiodiffusion des entreprises de programmation de télévision CIDB-TV Bushe River et CJTG-TV Meander River, du 1^{er} septembre 1999 au 29 février 2000.</p>	<p><i>Le 26 août 1999</i></p>
<p>99-347</p> <p>Cameron Bell Consultancy Ltd. Port Alberni, British Columbia</p> <p>Renewed — Broadcasting licence for the radio programming undertaking CHPA-FM Port Alberni, from September 1, 1999, to February 29, 2000.</p>	<p><i>August 26, 1999</i></p>	<p>99-347</p> <p>Cameron Bell Consultancy Ltd. Port Alberni (Colombie-Britannique)</p> <p>Renouvelé — Licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de radio CHPA-FM Port Alberni, du 1^{er} septembre 1999 au 29 février 2000.</p>	<p><i>Le 26 août 1999</i></p>
<p>99-348</p> <p>Archie Robinson Klemtu, British Columbia</p> <p>Trico Cable Systems Ltd. McBride, British Columbia</p> <p>Renewed — Broadcasting licences for the cable distribution undertakings noted above, from September 1, 1999, to February 29, 2000.</p>	<p><i>August 26, 1999</i></p>	<p>99-348</p> <p>Archie Robinson Klemtu (Colombie-Britannique)</p> <p>Trico Cable Systems Ltd. McBride (Colombie-Britannique)</p> <p>Renouvelé — Licences de radiodiffusion des entreprises de distribution par câble susmentionnées, du 1^{er} septembre 1999 au 29 février 2000.</p>	<p><i>Le 26 août 1999</i></p>
<p>99-349</p> <p>Nan-Di-Yon Communications Society Telegraph Creek, British Columbia</p> <p>Renewed — Broadcasting licence for the cable distribution undertaking noted above, from September 1, 1999, to February 29, 2000.</p>	<p><i>August 26, 1999</i></p>	<p>99-349</p> <p>Nan-Di-Yon Communications Society Telegraph Creek (Colombie-Britannique)</p> <p>Renouvelé — Licence de radiodiffusion de l'entreprise de distribution par câble susmentionnée, du 1^{er} septembre 1999 au 29 février 2000.</p>	<p><i>Le 26 août 1999</i></p>
<p>99-350</p> <p>Native Communication Inc. Brochet, Manitoba</p> <p>Renewed — Broadcasting licence for the radiocommunication distribution undertaking at Brochet, from September 1, 1999, to February 29, 2000.</p>	<p><i>August 26, 1999</i></p>	<p>99-350</p> <p>Native Communication Inc. Brochet (Manitoba)</p> <p>Renouvelé — Licence de radiodiffusion de l'entreprise de distribution de radiocommunication desservant Brochet, du 1^{er} septembre 1999 au 29 février 2000.</p>	<p><i>Le 26 août 1999</i></p>
<p>99-351</p> <p>Télémedia Radio inc. Montréal, Quebec</p> <p>Approved — French-language radio network licence to broadcast the programs of CITE-FM Montréal from 7:00 p.m. to 6:00 a.m. from Monday to Sunday. The licence will expire August 31, 2005.</p>	<p><i>August 26, 1999</i></p>	<p>99-351</p> <p>Télémedia Radio Inc. Montréal (Québec)</p> <p>Approuvé — Licence de réseau radiophonique de langue française permettant la diffusion des émissions de CITE-FM Montréal de 19 h à 6 h du lundi au dimanche. La licence expirera le 31 août 2005.</p>	<p><i>Le 26 août 1999</i></p>
<p>99-352</p> <p>Shaw Cablesystems Ltd. Part of Edmonton and surrounding area, Alberta</p> <p>Approved — Renewal of the Class 1 licence for the cable distribution undertaking serving the above-noted locality, from September 1, 1999, to August 31, 2006.</p>	<p><i>August 27, 1999</i></p>	<p>99-352</p> <p>Shaw Cablesystems Ltd. Secteur d'Edmonton et les régions avoisinantes (Alberta)</p> <p>Approuvé — Renouvellement de la licence de classe 1 de l'entreprise de distribution par câble qui dessert la localité susmentionnée, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.</p>	<p><i>Le 27 août 1999</i></p>

99-353	August 27, 1999	99-353	Le 27 août 1999
<p>Shaw Cablesystems Ltd. Fort McMurray, Mildred Lake Camp, etc., Alberta</p> <p>Approved — Renewal of the Class 1 licence for the cable distribution undertaking serving the localities noted in the decision, from September 1, 1999, to August 31, 2006.</p>		<p>Shaw Cablesystems Ltd. Fort McMurray, Mildred Lake Camp, etc. (Alberta)</p> <p>Approuvé — Renouvellement de la licence de classe 1 de l'entreprise de distribution par câble qui dessert les collectivités mentionnées dans la décision, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.</p>	
99-354	August 27, 1999	99-354	Le 27 août 1999
<p>Shaw Cablesystems Ltd. Red Deer and area, Alberta</p> <p>Approved — Renewal of the Class 1 licence for the cable distribution undertaking serving the above-noted locality, from September 1, 1999, to August 31, 2006.</p>		<p>Shaw Cablesystems Ltd. Red Deer et la région (Alberta)</p> <p>Approuvé — Renouvellement de la licence de classe 1 de l'entreprise de distribution par câble qui dessert la localité susmentionnées, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.</p>	
99-355	August 27, 1999	99-355	Le 27 août 1999
<p>Shaw Cablesystems Ltd. Hinton, Alberta</p> <p>Approved — Renewal of the Class 2 licence for the cable distribution undertaking serving the above-noted locality, from September 1, 1999, to August 31, 2006.</p>		<p>Shaw Cablesystems Ltd. Hinton (Alberta)</p> <p>Approuvé — Renouvellement de la licence de classe 2 de l'entreprise de distribution par câble qui dessert la collectivité susmentionnée, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.</p>	
99-356	August 27, 1999	99-356	Le 27 août 1999
<p>Shaw Cablesystems Ltd. Pincher Creek, Cowley and Lundbreck, Alberta</p> <p>Approved — Renewal of the Class 3 licence for the cable distribution undertaking serving the localities noted in the decision, from September 1, 1999, to August 31, 2006.</p>		<p>Shaw Cablesystems Ltd. Pincher Creek, Cowley et Lundbreck (Alberta)</p> <p>Approuvé — Renouvellement de la licence de classe 3 de l'entreprise de distribution par câble qui dessert les collectivités susmentionnées, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.</p>	
99-357	August 27, 1999	99-357	Le 27 août 1999
<p>Shaw Cablesystems Ltd. Dawson Creek and Pouce Coupé; etc., British Columbia</p> <p>Approved — Renewal of the Class 2 licences for the cable distribution undertakings serving the localities noted in the decision, from September 1, 1999, to August 31, 2006.</p> <p>Approved — Distribution, at its option, of the programming service of distant Canadian station CFRN-TV (CTV) Edmonton, as part of the basic service of the undertaking serving Fort St. John.</p>		<p>Shaw Cablesystems Ltd. Dawson Creek et Pouce Coupé; etc. (Colombie-Britannique)</p> <p>Approuvé — Renouvellement des licences de classe 2 des entreprises de distribution par câble qui desservent les collectivités mentionnées dans la décision, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.</p> <p>Approuvé — Distribution, à son gré, du service de programmation de la station canadienne éloignée CFRN-TV (CTV) Edmonton, au service de base de l'entreprise qui dessert Fort St. John.</p>	
99-358	August 27, 1999	99-358	Le 27 août 1999
<p>Shaw Cablesystems Ltd. Merritt, British Columbia</p> <p>Approved — Renewal of the Class 2 licence for the cable distribution undertaking serving the above-noted locality, from September 1, 1999, to August 31, 2006.</p>		<p>Shaw Cablesystems Ltd. Merritt (Colombie-Britannique)</p> <p>Approuvé — Renouvellement de la licence de classe 2 de l'entreprise de distribution par câble qui dessert la collectivité susmentionnée, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.</p>	
99-359	August 27, 1999	99-359	Le 27 août 1999
<p>Shaw Cablesystems Ltd. Prince George, British Columbia</p> <p>Approved — Renewal of the Class 1 licence for the cable distribution undertaking serving the above-noted locality, from September 1, 1999, to August 31, 2006.</p>		<p>Shaw Cablesystems Ltd. Prince George (Colombie-Britannique)</p> <p>Approuvé — Renouvellement de la licence de classe 1 de l'entreprise de distribution par câble qui dessert la collectivité susmentionnée, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.</p>	

<p>99-360</p> <p>Shaw Cablesystems Ltd. Quesnel and Williams Lake, British Columbia</p> <p>Approved — Renewal of the Class 2 licences for the cable distribution undertakings serving the above-noted localities, from September 1, 1999, to August 31, 2006.</p>	<p>August 27, 1999</p>	<p>99-360</p> <p>Shaw Cablesystems Ltd. Quesnel et Williams Lake (Colombie-Britannique)</p> <p>Approuvé — Renouvellement des licences de classe 2 des entreprises de distribution par câble qui desservent les collectivités susmentionnées, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.</p>	<p>Le 27 août 1999</p>
<p>99-361</p> <p>Shaw Cablesystems Ltd. 100 Mile House, British Columbia</p> <p>Approved — Renewal of the Class 3 licence for the cable distribution undertaking serving the above-noted locality, from September 1, 1999, to August 31, 2006.</p>	<p>August 27, 1999</p>	<p>99-361</p> <p>Shaw Cablesystems Ltd. 100 Mile House (Colombie-Britannique)</p> <p>Approuvé — Renouvellement de la licence de classe 3 de l'entreprise de distribution par câble qui dessert la collectivité susmentionnée, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.</p>	<p>Le 27 août 1999</p>
<p>99-362</p> <p>Câblevision HSL-SDM inc. Athelstan; Clarenceville; etc., Quebec</p> <p>Approved — Renewal of the Class 3 licences for the cable distribution undertakings serving the above-noted localities noted in the decision, from September 1, 1999, to August 31, 2006.</p>	<p>August 27, 1999</p>	<p>99-362</p> <p>Câblevision HSL-SDM inc. Athelstan; Clarenceville; etc. (Québec)</p> <p>Approuvé — Renouvellement des licences de classe 3 des entreprises de distribution par câble qui desservent les collectivités mentionnées dans la décision, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.</p>	<p>Le 27 août 1999</p>
<p>99-363</p> <p>Cogeco Câble Canada inc. Saint-Georges-de-Beauce, Quebec</p> <p>Approved — Renewal of the Class 1 licence for the cable distribution undertaking serving the above-noted locality, from September 1, 1999, to August 31, 2006.</p>	<p>August 27, 1999</p>	<p>99-363</p> <p>Cogeco Câble Canada inc. Saint-Georges-de-Beauce (Québec)</p> <p>Approuvé — Renouvellement de la licence de classe 1 de l'entreprise de distribution par câble qui dessert la collectivité susmentionnée, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.</p>	<p>Le 27 août 1999</p>
<p>99-364</p> <p>Glovertown Cable T.V. Limited Glovertown, Newfoundland</p> <p>Approved — Renewal of the Class 3 licence for the cable distribution undertaking serving the above-noted locality, from September 1, 1999, to August 31, 2006.</p>	<p>August 27, 1999</p>	<p>99-364</p> <p>Glovertown Cable T.V. Limited Glovertown (Terre-Neuve)</p> <p>Approuvé — Renouvellement de la licence de classe 3 de l'entreprise de distribution par câble qui dessert la collectivité susmentionnée, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.</p>	<p>Le 27 août 1999</p>
<p>99-365</p> <p>The Community Recreation Rebroadcasting Service Association Labrador City and Wabush (Labrador), Newfoundland</p> <p>Approved — Renewal of the Class 3 licence for the cable distribution undertaking serving the above-noted community, from September 1, 1999, to August 31, 2006.</p>	<p>August 27, 1999</p>	<p>99-365</p> <p>The Community Recreation Rebroadcasting Service Association Labrador City et Wabush (Labrador) [Terre-Neuve]</p> <p>Approuvé — Renouvellement de la licence de classe 3 de l'entreprise de distribution par câble qui dessert la collectivité susmentionnée, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.</p>	<p>Le 27 août 1999</p>
<p>99-366</p> <p>Cable Atlantic Inc. Witless Bay, Bay Bulls and Mobile, Newfoundland</p> <p>Approved — Renewal of the Class 3 licence for the cable distribution undertaking serving the above-noted community, from September 1, 1999, to August 31, 2006.</p>	<p>August 27, 1999</p>	<p>99-366</p> <p>Cable Atlantic Inc. Witless Bay, Bay Bulls et Mobile (Terre-Neuve)</p> <p>Approuvé — Renouvellement de la licence de classe 3 de l'entreprise de distribution par câble qui dessert la collectivité susmentionnée, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.</p>	<p>Le 27 août 1999</p>
<p>99-367</p> <p>Stephen K. Streach, doing business under the name of "SCI Cablevision" Dean, Chaplin, etc., Nova Scotia</p>	<p>August 27, 1999</p>	<p>99-367</p> <p>Stephen K. Streach, faisant affaires sous le nom de « SCI Cablevision » Dean, Chaplin, etc. (Nouvelle-Écosse)</p>	<p>Le 27 août 1999</p>

Approved — Renewal of the Class 3 licence for the cable distribution undertaking serving the community noted in the decision, from September 1, 1999, to August 31, 2006.

99-368

August 27, 1999

Island Cablevision Ltd.
Areas surrounding Murray River and Murray Harbour, Prince Edward Island

Approved — Renewal of the broadcasting licence for the radio-communication distribution undertaking serving the areas surrounding Murray River and Murray Harbour, from September 1, 1999, to August 31, 2006.

99-369

August 27, 1999

Northern Cablevision Ltd.
Andrew; Bawlf; etc., Alberta

Approved — Renewal of the Class 3 licences for the cable distribution undertakings serving the communities noted in the decision, from September 1, 1999, to August 31, 2006.

99-370

August 27, 1999

Northern Cablevision Ltd.
Grande Prairie, Alberta

Approved — Renewal of the Class 1 licence for the cable distribution undertaking serving the above-noted community, from September 1, 1999, to August 31, 2006.

99-371

August 27, 1999

Northern Cablevision Ltd.
Bonnyville; Fox Creek; etc., Alberta

Approved — Renewal of the Class 3 licences for the cable distribution undertakings serving the communities noted in the decision, from September 1, 1999, to August 31, 2006.

99-372

August 27, 1999

Vidéotron ltée
Victoriaville, Quebec

Approved — Renewal of the Class 1 licence for the cable distribution undertaking serving the above-noted locality, from September 1, 1999, to August 31, 2006.

[36-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PUBLIC NOTICE 1999-137

New Licence Form for Commercial Radio Stations

The Commission recently initiated a revision of the licence form for commercial AM and FM radio stations. In future, the conditions of licence applicable to all such stations will appear only on the licence form. These conditions are shown in the appendix to this public notice.

August 24, 1999

[36-1-o]

Approuvé — Renouvellement de la licence de classe 3 de l'entreprise de distribution par câble qui dessert la collectivité mentionnée dans la décision, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.

99-368

Le 27 août 1999

Island Cablevision Ltd.
Régions avoisinantes de Murray River et Murray Harbour (Île-du-Prince-Édouard)

Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de l'entreprise de distribution de radiocommunication qui dessert les régions avoisinantes de Murray River et Murray Harbour, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.

99-369

Le 27 août 1999

Northern Cablevision Ltd.
Andrew; Bawlf; etc. (Alberta)

Approuvé — Renouvellement des licences de classe 3 des entreprises de distribution par câble qui desservent les collectivités mentionnées dans la décision, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.

99-370

Northern Cablevision Ltd.
Grande Prairie (Alberta)

Approuvé — Renouvellement de la licence de classe 1 de l'entreprise de distribution par câble qui dessert la collectivité susmentionnée, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.

99-371

Le 27 août 1999

Northern Cablevision Ltd.
Bonnyville; Fox Creek; etc. (Alberta)

Approuvé — Renouvellement des licences de classe 3 des entreprises de distribution par câble qui desservent les collectivités mentionnées dans la décision, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.

99-372

Le 27 août 1999

Vidéotron ltée
Victoriaville (Québec)

Approuvé — Renouvellement de la licence de classe 1 de l'entreprise de distribution par câble qui dessert la collectivité susmentionnée, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2006.

[36-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS PUBLIC 1999-137

Nouveau formulaire de licence pour les stations de radio commerciales

Le Conseil a entrepris récemment une mise à jour du formulaire de licence pour les stations de radio AM et FM à caractère commercial. Les conditions de licence qui s'appliquent généralement à l'ensemble de ces stations de radio se retrouveront dorénavant uniquement sur le formulaire de licence. Ces conditions sont reproduites en annexe au présent avis public.

Le 24 août 1999

[36-1-o]

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**

PUBLIC NOTICE 1999-138

1. Bell Satellite Services Inc., doing business under the name of Bell ExpressVu
Across Canada

To add Radio France Outre-mer (RFO1) of Saint-Pierre-et-Miquelon to the list of DTH Eligible Satellite Services.

Deadline for intervention: September 13, 1999

August 24, 1999

[36-1-o]

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**

PUBLIC NOTICE 1999-139

1. Bea-Ver Communications Inc.
Chatham, Ontario

For an amendment to the licence of the radio station CFCO Chatham. The amendment would increase the night-time transmitter power from 1 000 to 6 000 watts.

2. The Ontario Educational Communications Authority (TVOntario)
Nakina, Ontario

To amend the licence for its French-language educational television programming service TFO, by adding a low-power transmitter at Nakina, operating on channel 9 with a transmitter power of 10 watts.

3. Rogers Ottawa Limited (Rogers)
Ottawa West (part of Ottawa), part of Nepean, Kanata, parts of the townships of March and Goulbourn, Almonte and Carleton Place, Ontario

For a condition of licence allowing it to carry only one local CBC service, CBOT Ottawa, as part of its basic service.

Deadline for intervention: September 29, 1999

August 24, 1999

[36-1-o]

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**

PUBLIC NOTICE 1999-140

1. Maritime Broadcasting System Limited
Saint John, New Brunswick

This application is a request to amend the broadcasting licence of radio station CJYC-FM Saint John, by decreasing the effective radiated power from 50 000 watts to 12 000 watts. The Commission approved a similar power decrease in 1997, requested by the former owner of the station, Newcap Inc., but the decrease was not implemented.

Maritime also proposes to relocate its Sandy Point transmitter to Mount Champlain. Commission approval is not required for this change.

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

AVIS PUBLIC 1999-138

1. Bell Services Satellite Inc., faisant affaire sous le nom de Bell ExpressVu
L'ensemble du Canada

En vue d'ajouter Radio France Outre-mer (RFO1) de Saint-Pierre-et-Miquelon à la liste de services par satellite (SRD) admissibles.

Date limite d'intervention : le 13 septembre 1999

Le 24 août 1999

[36-1-o]

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

AVIS PUBLIC 1999-139

1. Bea-Ver Communications Inc.
Chatham (Ontario)

En vue de modifier la licence de radiodiffusion de la station de radio CFCO Chatham. La modification augmenterait la puissance d'émission nocturne de 1 000 à 6 000 watts.

2. L'Office de la télécommunication éducative de l'Ontario (TVOntario)
Nakina (Ontario)

En vue de modifier la licence de l'entreprise de programmation de télévision éducative de langue française TFO, en ajoutant un émetteur de faible puissance à Nakina au canal 9 avec une puissance d'émission de 10 watts.

3. Rogers Ottawa limitée (Rogers)
Ottawa-Ouest (secteur d'Ottawa), secteur de Nepean, Kanata, secteurs des cantons de March et Goulbourn, Almonte et Carleton Place (Ontario)

Afin d'ajouter une condition de licence l'autorisant à distribuer un seul des services locaux de la SRC, CBOT Ottawa, au service de base.

Date limite d'intervention : le 29 septembre 1999

Le 24 août 1999

[36-1-o]

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

AVIS PUBLIC 1999-140

1. Maritime Broadcasting System Limited
Saint John (Nouveau-Brunswick)

Cette demande vise à modifier la licence de radiodiffusion de la station de radio CJYC-FM Saint John, de manière à diminuer la puissance apparente rayonnée de 50 000 watts à 12 000 watts. Le Conseil avait approuvé en 1997 une demande semblable présentée par l'ancienne propriétaire de la station, Newcap Inc. Toutefois, la puissance de la station n'a jamais été réduite.

Maritime propose également de déplacer son émetteur de la pointe Sandy au mont Champlain. Ce déplacement ne requiert pas l'approbation du Conseil.

2. Canadian Broadcasting Corporation
 Sherbrooke, Quebec
 To amend the broadcasting licence for CBM-FM Montréal.

2. Société Radio-Canada
 Sherbrooke (Québec)
 En vue de modifier la licence de radiodiffusion de CBM-FM Montréal.

Deadline for intervention: September 30, 1999
 August 26, 1999

Date limite d'intervention : le 30 septembre 1999
 Le 26 août 1999

[36-1-o]

[36-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

PUBLIC NOTICE 1999-141

AVIS PUBLIC 1999-141

1. Sky Cable Inc.
 Melita and Selkirk, Manitoba
 To amend the broadcasting licences of its MDS radiocommunication distribution undertakings. The licensee is proposing to add transmitters at Melita and Selkirk with effective isotropic radiated powers of 0.57 and 0.44 watt respectively.

1. Sky Cable Inc.
 Melita et Selkirk (Manitoba)
 En vue de modifier les licences de radiodiffusion de ses entreprises de distribution de radiocommunication SDM. La titulaire propose d'ajouter des émetteurs à Melita et Selkirk avec des puissances isotropes rayonnées équivalentes de 0,57 et 0,44 watt respectivement.

2. Image Wireless Communications Inc.
 Aberdeen, Allan Hills, Gronlid, Marquis, Prince Albert and Regina, Saskatchewan
 To amend the broadcasting licences of its MDS radiocommunication distribution undertakings. To ensure good coverage in the areas, the licensee is proposing to relocate its transmitters and to change the effective isotropic radiated power as detailed below:

2. Image Wireless Communications Inc.
 Aberdeen, Allan Hills, Gronlid, Marquis, Prince Albert et Regina (Saskatchewan)
 En vue de modifier les licences de radiodiffusion de ses entreprises de distribution de radiocommunication SDM. Afin d'assurer une bonne réception dans les secteurs, la titulaire propose de déplacer ses émetteurs et de changer la puissance isotrope rayonnée tel qu'il est détaillé ci-dessous :

Locality/ Localité	Transmitter Site/ Site de l'émetteur	Effective Isotropic Radiated Power/ Puissance isotrope rayonnée équivalente (watts)			
		From/De	To/À	From/De	To/À
Aberdeen	Aberdeen		Vanscoy	19	18
Allan Hills	Allan Hills		Kenaston	14	28
Gronlid	Gronlid		Zenon Park	9.8	12
Marquis	Marquis		Caron	17	15
Prince Albert	Prince Albert		Birch Hills	16	18
Regina	Regina		Regina South/Regina-Sud	20	18

3. Image Wireless Communications Inc.
 Duff, Elstow and Spiritwood Acres, Saskatchewan
 To amend the broadcasting licences of its MDS radiocommunication distribution undertakings. The licensee is proposing to add transmitters at Duff, Elstow and Spiritwood Acres with effective isotropic radiated powers of 2.8, 0.84 and 0.56 watts respectively.

3. Image Wireless Communications Inc.
 Duff, Elstow et Spiritwood Acres (Saskatchewan)
 En vue de modifier les licences de radiodiffusion de ses entreprises de distribution de radiocommunication SDM. La titulaire propose d'ajouter des émetteurs à Duff, Elstow et Spiritwood Acres avec des puissances isotropes rayonnées équivalentes de 2,8, 0,84 et 0,56 watts respectivement.

Deadline for intervention: September 30, 1999
 August 26, 1999

Date limite d'intervention : le 30 septembre 1999
 Le 26 août 1999

[36-1-o]

[36-1-o]

PUBLIC SERVICE COMMISSION

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

LEAVE OF ABSENCE GRANTED

CONGÉ ACCORDÉ

The Public Service Commission, pursuant to subsection 33(4) of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted leave of absence without pay, pursuant to

La Commission de la fonction publique, en vertu du paragraphe 33(4) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à M. Robert J. Jozsa, agent

subsection 33(3) of the said Act, to Mr. Robert J. Jozsa, Service Delivery Agent (CR-05), Income Security Programs, Regina Telecentre, Human Resources Development Canada, Regina, Saskatchewan, to allow him to seek nomination as a candidate and to be a candidate in the September 16, 1999, Saskatchewan provincial election in the riding of Regina Centre.

August 25, 1999

SCOTT SERSON

President

MARY GUSELLA

Commissioner

GINETTE STEWART

Commissioner

[36-1-o]

de services de première ligne (CR-05), Programmes de la sécurité du revenu, Centre d'appels de Regina, Développement des ressources humaines Canada, Regina (Saskatchewan), un congé sans traitement aux termes du paragraphe 33(3) de ladite loi, pour lui permettre de se porter candidat et d'être candidat à l'élection provinciale en Saskatchewan le 16 septembre 1999 dans la circonscription électorale de Regina Centre.

Le 25 août 1999

Le président

SCOTT SERSON

La commissaire

MARY GUSELLA

La commissaire

GINETTE STEWART

[36-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES**AIG LIFE INSURANCE COMPANY OF CANADA
HARTFORD LIFE INSURANCE COMPANY OF CANADA****LETTERS PATENT OF AMALGAMATION**

Notice is hereby given, pursuant to the provisions of subsection 250(2) of the *Insurance Companies Act* (Canada), that AIG Life Insurance Company of Canada, having its head office at 145 Wellington Street W, 8th Floor, Toronto, Ontario M5J 2T4, and Hartford Life Insurance Company of Canada, having its head office at 3027 Harvester Road, 5th Floor, Burlington, Ontario L7N 3G9, intend to make a joint application to the Minister of Finance on or after September 13, 1999, for letters patent of amalgamation continuing them as one company under the name AIG Life Insurance Company of Canada, and in French, La Compagnie d'Assurance-Vie AIG du Canada.

August 13, 1999

AIG LIFE INSURANCE COMPANY
OF CANADA
HARTFORD LIFE INSURANCE COMPANY
OF CANADA

[34-4-o]

THE BANK OF NEW YORK**DOCUMENT DEPOSITED**

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on August 23, 1999, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Memorandum of Security Agreement effective as of August 23, 1999, between International Commodities Export Corporation and The Bank of New York.

August 26, 1999

MCCARTHY TÉTRAULT
Solicitors

[36-1-o]

COMMERCIAL UNION ASSURANCE COMPANY PLC**CHANGE OF NAME**

Notice is hereby given that Commercial Union Assurance Company plc intends to make an application to the Superintendent of Financial Institutions (Canada), pursuant to section 576 of the *Insurance Companies Act* (Canada), to change the name under which it is authorized to insure risks to CGU International Insurance plc effective October 1, 1999.

Toronto, August 27, 1999

STIKEMAN, ELLIOTT
Solicitors

[36-4-o]

AVIS DIVERS**LA COMPAGNIE D'ASSURANCE-VIE AIG DU CANADA
HARTFORD DU CANADA, COMPAGNIE D'ASSURANCE-VIE****LETTRES PATENTES DE FUSION**

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 250(2) de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada), que La Compagnie d'Assurance-Vie AIG du Canada, dont le siège social est sis au 145, rue Wellington Ouest, 8^e étage, Toronto (Ontario) M5J 2T4, et la Hartford du Canada, Compagnie d'Assurance-Vie, dont le siège social est sis au 3027, chemin Harvester, 5^e étage, Burlington (Ontario) L7N 3G9, entendent faire une demande conjointe au ministre des Finances, le 13 septembre 1999 ou après cette date, pour obtenir des lettres patentes de fusion leur permettant de poursuivre leurs activités en tant que compagnie unique sous la dénomination sociale de La Compagnie d'Assurance-Vie AIG du Canada, et en anglais, AIG Life Insurance Company of Canada.

Le 13 août 1999

LA COMPAGNIE D'ASSURANCE-VIE
AIG DU CANADA
HARTFORD DU CANADA, COMPAGNIE
D'ASSURANCE-VIE

[34-4-o]

THE BANK OF NEW YORK**DÉPÔT DE DOCUMENT**

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 23 août 1999 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Résumé de l'accord de garantie en vigueur à partir du 23 août 1999 entre la International Commodities Export Corporation et The Bank of New York.

Le 26 août 1999

Les conseillers juridiques
MCCARTHY TÉTRAULT

[36-1-o]

COMMERCIAL UNION ASSURANCE COMPANY PLC**CHANGEMENT DE RAISON SOCIALE**

Avis est par les présentes donné que la Commercial Union Assurance Company plc a l'intention de présenter une demande au surintendant des institutions financières du Canada, en vertu de l'article 576 de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada), visant à changer la raison sociale sous laquelle celle-ci est autorisée à garantir des risques à CGU International Insurance plc, applicable à compter du 1^{er} octobre 1999.

Toronto, le 27 août 1999

Les conseillers juridiques
STIKEMAN, ELLIOTT

[36-4-o]

COMMONWEALTH EDISON COMPANY

DOCUMENT DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on August 23, 1999, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Memorandum of Lease Agreement (Rider No. 3) effective as of July 27, 1999, between Newcourt Capital USA, Inc. and Commonwealth Edison Company.

August 25, 1999

MCCARTHY TÉTRAULT
Solicitors

[36-1-o]

**DEPARTMENT OF TRANSPORTATION OF
NEW BRUNSWICK**

PLANS DEPOSITED

The Department of Transportation of New Brunswick 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 Department of Transportation of New Brunswick has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Albert County, at Moncton, New Brunswick, under deposit number LT-426, a description of the site and plans of Long Marsh Creek Bridge No. 2 over the Long Marsh Creek, at Cape Enrage.

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 and on the environment as it relates to areas of federal responsibility 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, Foot of Parker Street, P.O. Box 1000, Dartmouth, Nova Scotia B2Y 3Z8.

Fredericton, August 17, 1999

MARGARET-ANN BLANEY
Minister of Transportation

[36-1-o]

THE DETROIT EDISON COMPANY

DOCUMENTS DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on July 22, 1999, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Lease Supplement No. 3 dated as of July 21, 1999, between The Detroit Edison 1999 Railcar Trust and The Detroit Edison Company;
2. Indenture Supplement No. 3 dated as of July 21, 1999, between The Detroit Edison 1999 Railcar Trust and Chase Manhattan Trust Company, National Association; and

COMMONWEALTH EDISON COMPANY

DÉPÔT DE DOCUMENT

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 23 août 1999 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Résumé du contrat de location (troisième annexe) en vigueur à partir du 27 juillet 1999 entre la Newcourt la Capital USA, Inc. et la Commonwealth Edison Company.

Le 25 août 1999

Les conseillers juridiques
MCCARTHY TÉTRAULT

[36-1-o]

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU
NOUVEAU-BRUNSWICK**

DÉPÔT DE PLANS

Le ministère des Transports du Nouveau-Brunswick 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 ministère des Transports du Nouveau-Brunswick 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 du comté d'Albert, à Moncton (Nouveau-Brunswick), sous le numéro de dépôt LT-426, une description de l'emplacement et les plans du pont Long Marsh Creek No. 2 au-dessus du ruisseau Long Marsh, à Cape Enrage.

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 et 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 Directeur régional, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, Rue Parker, Case postale 1000, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B2Y 3Z8.

Fredericton, le 17 août 1999

La ministre des Transports
MARGARET-ANN BLANEY

[36-1-o]

THE DETROIT EDISON COMPANY

DÉPÔT DE DOCUMENTS

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 22 juillet 1999 les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada :

1. Troisième supplément du contrat de location en date du 21 juillet 1999 entre The Detroit Edison 1999 Railcar Trust et The Detroit Edison Company;
2. Troisième supplément de la convention de fiducie en date du 21 juillet 1999 entre The Detroit Edison 1999 Railcar Trust et la Chase Manhattan Trust Company, National Association;

3. Assignment of Lease Supplement No. 3 dated as of July 21, 1999, from The Detroit Edison 1999 Railcar Trust to Chase Manhattan Trust Company, National Association.

August 9, 1999

MCCARTHY TÉTRAULT
Solicitors

[36-1-o]

EMO BORDERLAND SNOWMOBILE CLUB

PLANS DEPOSITED

The Emo Borderland Snowmobile Club 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 Emo Borderland Snowmobile Club has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Rainy River, at Fort Frances, Ontario, under deposit number MISC 279, a description of the site and plans of a proposed snowmobile bridge to be built over the Sturgeon Creek, in Shenston Township, at the Church Road West and Sturgeon Creek crossing.

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.

Emo, August 23, 1999

EMO BORDERLAND SNOWMOBILE CLUB

[36-1-o]

HABIB BANK AG ZURICH

LETTERS PATENT

Notice is hereby given that Habib Bank AG Zurich intends to file an application with the Superintendent of Financial Institutions, pursuant to Part III of the *Bank Act*, for letters patent incorporating a Schedule II bank under the name Habib Canadian Bank, in English, and Banque Habib Canadienne, in French.

Any person who objects to the issuance of these letters patent may submit an objection in writing to the Office of the Superintendent of Financial Institutions, Registration and Approvals Division, 255 Albert Street, 15th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before October 20, 1999.

Toronto, August 16, 1999

GOWLING, STRATHY & HENDERSON
Barristers and Solicitors

[35-4-o]

ING CANADA INC.

EQUISURE FINANCIAL NETWORK INC.

LETTERS PATENT

Notice is hereby given, pursuant to the provisions of section 25 of the *Insurance Companies Act*, S.C., 1991, c. 47, that ING Canada Inc. and Equisure Financial Network Inc. intend to file an

3. Troisième supplément de la cession du contrat de location en date du 21 juillet 1999 par The Detroit Edison 1999 Railcar Trust à la Chase Manhattan Trust Company, National Association.

Le 9 août 1999

Les conseillers juridiques
MCCARTHY TÉTRAULT

[36-1-o]

EMO BORDERLAND SNOWMOBILE CLUB

DÉPÔT DE PLANS

Le Emo Borderland Snowmobile Club 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 Emo Borderland Snowmobile Club 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 Rainy River, à Fort Frances (Ontario), sous le numéro de dépôt MISC 279, une description de l'emplacement et les plans d'un pont réservé aux motoneiges et que l'on propose de construire au-dessus du ruisseau Sturgeon, à la hauteur du chemin Church Ouest, dans le canton de Shenston.

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.

Emo, le 23 août 1999

EMO BORDERLAND SNOWMOBILE CLUB

[36-1]

HABIB BANK AG ZURICH

LETTRES PATENTES

Avis est par les présentes donné que la Habib Bank AG Zurich a l'intention de soumettre au surintendant des institutions financières, en vertu de la partie III de la *Loi sur les banques*, une demande de lettres patentes constituant une banque de l'annexe II sous la dénomination sociale de Banque Habib Canadienne, en français, et Habib Canadian Bank, en anglais.

Toute personne qui s'oppose à l'émission de ces lettres patentes peut s'adresser par écrit au Bureau du surintendant des institutions financières, Division de l'agrément et des approbations, 255, rue Albert, 15^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 20 octobre 1999.

Toronto, le 16 août 1999

Les avocats
GOWLING, STRATHY & HENDERSON

[35-4-o]

ING CANADA INC.

EQUISURE FINANCIAL NETWORK INC.

LETTRES PATENTES

Avis est par les présentes donné que ING Canada Inc. et Equisure Financial Network Inc. ont l'intention de présenter une requête, au titre de l'article 25 de la *Loi sur les sociétés*

application with the Superintendent of Financial Institutions of Canada for letters patent incorporating Northbrooke General Insurance Company of Canada for the purpose of transacting the business of property, liability, automobile, boiler and machinery, fidelity and marine insurance.

Any person objecting to the proposed incorporation may submit an objection in writing to the Office of the Superintendent of Financial Institutions, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before October 19, 1999.

Toronto, August 21, 1999

ING CANADA INC.
FRANÇOISE GUÉNETTE
*Senior Vice-President, Legal and
Corporate Services, and Secretary*
EQUISURE FINANCIAL NETWORK INC.
ROBERT F. HUTCHINSON
*Senior Vice-President and
General Counsel*

[35-4-o]

THE KINGSTON AND PEMBROKE RAILWAY COMPANY

ANNUAL GENERAL MEETING

Notice is hereby given that the annual general meeting of the shareholders of The Kingston and Pembroke Railway Company will be held on Tuesday, September 14, 1999, at 9:45 a.m., Calgary time, in the Oxbow Room, Room 20070, Gulf Canada Square, Calgary, Alberta, for presentation of the financial statements, the election of directors, the appointment of the auditor of the Company and for the transaction of such other business as may properly come before the meeting.

Calgary, July 27, 1999

By Order of the Board
B. J. HAYDEN
Secretary-Treasurer

[33-4-o]

THE LAKE ERIE AND NORTHERN RAILWAY COMPANY

ANNUAL GENERAL MEETING

Notice is hereby given that the annual general meeting of the shareholders of The Lake Erie and Northern Railway Company will be held on Tuesday, September 14, 1999, at 9:15 a.m., Calgary time, in the Oxbow Room, Room 20070, Gulf Canada Square, Calgary, Alberta, for presentation of the financial statements, the election of directors, the appointment of the auditor of the Company and for the transaction of such other business as may properly come before the meeting.

Calgary, July 27, 1999

By Order of the Board
B. J. HAYDEN
Secretary

[33-4-o]

d'assurances, L.C. (1991), ch. 47, auprès du surintendant des institutions financières du Canada, pour obtenir des lettres patentes constituant en personne morale la Compagnie d'assurance générale Northbrooke du Canada, afin d'exercer des activités relatives aux assurances de biens, responsabilité, automobile, bris de machines, contre les détournements et maritime.

Quiconque s'oppose à la présente proposition de constitution en personne morale peut soumettre une opposition par écrit au Bureau du surintendant des institutions financières, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 19 octobre 1999.

Toronto, le 21 août 1999

ING CANADA INC.
*La première vice-présidente, services
corporatifs et juridiques, et secrétaire*
FRANÇOISE GUÉNETTE
EQUISURE FINANCIAL NETWORK INC.
*Le premier vice-président et
chef des affaires juridiques*
ROBERT F. HUTCHINSON

[35-4-o]

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE KINGSTON À PEMBROKE

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke se tiendra au Gulf Canada Square, Calgary (Alberta), dans la salle Oxbow, pièce 20070, le mardi 14 septembre 1999, à 9 h 45, heure de Calgary, pour présenter les états financiers, élire les administrateurs, nommer le vérificateur de la compagnie et examiner toutes les questions dont elle pourra être saisie.

Calgary, le 27 juillet 1999

Par ordre du conseil
Le secrétaire-trésorier
B. J. HAYDEN

[33-4-o]

LE CHEMIN DE FER DU LAC ÉRIÉ ET DU NORD

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE

L'assemblée générale annuelle des actionnaires du Chemin de fer du Lac Érié et du Nord se tiendra au Gulf Canada Square, Calgary (Alberta), dans la salle Oxbow, pièce 20070, le mardi 14 septembre 1999, à 9 h 15, heure de Calgary, pour présenter les états financiers, élire les administrateurs, nommer le vérificateur de la compagnie et examiner toutes les questions dont elle pourra être saisie.

Calgary, le 27 juillet 1999

Par ordre du conseil
Le secrétaire
B. J. HAYDEN

[33-4-o]

**MANITOBA AND NORTH WESTERN RAILWAY
COMPANY OF CANADA****ANNUAL GENERAL MEETING**

Notice is hereby given that the annual general meeting of the shareholders of Manitoba and North Western Railway Company of Canada will be held on Tuesday, September 14, 1999, at 10 a.m., Calgary time, in the Oxbow Room, Room 20070, Gulf Canada Square, Calgary, Alberta, for presentation of the financial statements, the election of directors, the appointment of the auditor of the Company and for the transaction of such other business as may properly come before the meeting.

Calgary, July 27, 1999

By Order of the Board

B. J. HAYDEN

Secretary

[33-4-o]

**COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU MANITOBA ET
DU NORD-OUEST DU CANADA****ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE**

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada se tiendra au Gulf Canada Square, Calgary (Alberta), dans la salle Oxbow, pièce 20070, le mardi 14 septembre 1999, à 10 h, heure de Calgary, pour présenter les états financiers, élire les administrateurs, nommer le vérificateur de la compagnie et examiner toutes les questions dont elle pourra être saisie.

Calgary, le 27 juillet 1999

Par ordre du conseil

Le secrétaire

B. J. HAYDEN

[33-4-o]

**THE MONTREAL AND ATLANTIC RAILWAY
COMPANY****ANNUAL GENERAL MEETING**

Notice is hereby given that the annual general meeting of the shareholders of The Montreal and Atlantic Railway Company will be held on Tuesday, September 14, 1999, at 11:20 a.m., Montréal time, in Room 215, Windsor Station, Montréal, Quebec, for presentation of the financial statements, the election of directors, the appointment of the auditor of the Company and for the transaction of such other business as may properly come before the meeting.

Calgary, July 27, 1999

By Order of the Board

B. J. HAYDEN

Secretary

[33-4-o]

**COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MONTRÉAL À
L'ATLANTIQUE****ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE**

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Montréal à l'Atlantique se tiendra à la gare Windsor, Montréal (Québec), dans la salle 215, le mardi 14 septembre 1999, à 11 h 20, heure de Montréal, pour présenter les états financiers, élire les administrateurs, nommer le vérificateur de la compagnie et examiner toutes les questions dont elle pourra être saisie.

Calgary, le 27 juillet 1999

Par ordre du conseil

Le secrétaire

B. J. HAYDEN

[33-4-o]

MUNICIPAL DISTRICT OF BRAZEAU NO. 77**PLANS DEPOSITED**

The Municipal District of Brazeau No. 77 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 Municipal District of Brazeau No. 77 has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, at Edmonton, Alberta, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Northern Alberta, at Edmonton, under deposit number 9923617, a description of the site and plans for the proposed reconstruction of the culvert crossing over the watercourse on a local road, 21 kilometres northwest of Drayton Valley located at ISW 01-050-09-W5.

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

MUNICIPAL DISTRICT OF BRAZEAU NO. 77**DÉPÔT DE PLANS**

Le Municipal District of Brazeau No. 77 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 Municipal District of Brazeau No. 77 a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, à Edmonton (Alberta), et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Northern Alberta, à Edmonton, sous le numéro de dépôt 9923617, une description de l'emplacement et les plans d'un ponceau que l'on propose de reconstruire sur un chemin local traversant un cours d'eau, à 21 kilomètres au nord-ouest de Drayton Valley, aux coordonnées S.-O. 01-050-09, à l'ouest du cinquième méridien.

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

Regional Director, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 201 Front Street N, Suite 703, Sarnia, Ontario N7T 8B1.

Barrhead, August 16, 1999

ASSENHEIMER CONSULTING LTD.

A. E. (ARNOLD) ASSENHEIMER

Professional Engineer

[36-1-o]

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.

Barrhead, le 16 août 1999

ASSENHEIMER CONSULTING LTD.

L'ingénieur

A. E. (ARNOLD) ASSENHEIMER

[36-1]

MUNICIPALITÉ DES ESCOUMINS

PLANS DEPOSITED

The Municipalité des Escoumins 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 Municipalité des Escoumins has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of the Saguenay, at Baie-Comeau, Quebec, under deposit number 197 408, a description of the site and plans of a foot bridge over Rivière des Escoumins in the municipality of Les Escoumins between Lot No. 13-13, Range 1, township of Escoumins (east side) and Lot Nos. A-6-1, A-6-2-1 and A-6-2-2, Range A, township of Escoumins (west side).

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 and on the environment as it relates to areas of federal responsibility 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, 101 Champlain Boulevard, Québec, Quebec G1K 7Y7.

Baie-Comeau, August 26, 1999

MUNICIPALITÉ DES ESCOUMINS

[36-1-o]

MUNICIPALITÉ DES ESCOUMINS

DÉPÔT DE PLANS

La Municipalité des Escoumins 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 Municipalité des Escoumins 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 du Saguenay, à Baie-Comeau (Québec), sous le numéro de dépôt 197 408, une description de l'emplacement et les plans de la passerelle piétonnière au-dessus de la rivière des Escoumins dans la municipalité des Escoumins, entre les lots n^{os} 13-13 du rang 1 du canton d'Escoumins (rive est) et A-6-1, A-6-2-1 et A-6-2-2 du rang A du canton d'Escoumins (rive ouest).

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 et 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 Directeur régional, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 101, boulevard Champlain, Québec (Québec) G1K 7Y7.

Baie-Comeau, le 26 août 1999

MUNICIPALITÉ DES ESCOUMINS

[36-1-o]

SLOCAN GROUP

PLANS DEPOSITED

Slocan Group, Fort Nelson Operations, 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, Slocan Group, Fort Nelson Operations, 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 Prince George, at Prince George, British Columbia, under deposit number PN 031570, a description of the site and plans of the Kiwigana River Bridge over the Kiwigana River.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation and on the environment should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Regional Director, Navigable Waters Protection Division,

SLOCAN GROUP

DÉPÔT DE PLANS

La société Slocan Group, Fort Nelson Operations, 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 Slocan Group, Fort Nelson Operations 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 Prince George, à Prince George (Colombie-Britannique), sous le numéro de dépôt PN 031570, une description de l'emplacement et les plans du pont Kiwigana River au-dessus de la rivière Kiwigana.

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

Operational Programs, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 350-555 West Hastings Street, Vancouver, British Columbia V6B 5G3.

Prince George, August 24, 1999

ALLNORTH CONSULTANTS LIMITED

DARBY D. KREITZ
Professional Engineer

[36-1-o]

SLOCAN GROUP

PLANS DEPOSITED

Slocan Group, Fort Nelson Operations, 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, Slocan Group, Fort Nelson Operations, 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 Prince George, at Prince George, British Columbia, under deposit number PN 031571, a description of the site and plans of the Klua River Bridge over the Klua River at kilometre 4+500 on the Klua Mainline.

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

Prince George, August 24, 1999

ALLNORTH CONSULTANTS LIMITED

DARBY D. KREITZ
Professional Engineer

[36-1-o]

TTX COMPANY

DOCUMENT DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on June 16, 1999, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Mortgage of Rolling Stock effective as of August 16, 1999, between TTX Company and Allfirst Bank to secure Series 55 7.21 percent Equipment Notes of TTX Company.

August 16, 1999

PERLEY-ROBERTSON, HILL & McDOUGALL
Solicitors

[36-1-o]

protection des eaux navigables, Programmes opérationnels, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 555, rue Hastings Ouest, Bureau 350, Vancouver (Colombie-Britannique) V6B 5G3.

Prince George, le 24 août 1999

ALLNORTH CONSULTANTS LIMITED

L'ingénieur
DARBY D. KREITZ

[36-1-o]

SLOCAN GROUP

DÉPÔT DE PLANS

La société Slocan Group, Fort Nelson Operations, 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 Slocan Group, Fort Nelson Operations 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 Prince George, à Prince George (Colombie-Britannique), sous le numéro de dépôt PN 031571, une description de l'emplacement et les plans du pont Klua River au-dessus de la rivière Klua, au kilomètre 4+500 du prolongement Klua.

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

Prince George, le 24 août 1999

ALLNORTH CONSULTANTS LIMITED

L'ingénieur
DARBY D. KREITZ

[36-1-o]

TTX COMPANY

DÉPÔT DE DOCUMENT

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 16 juin 1999 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Hypothèque de matériel roulant en vigueur à partir du 16 août 1999 entre la TTX Company et la Allfirst Bank afin de garantir les notes d'équipement de 7,21 p. 100 de la série 55 de la TTX Company.

Le 16 août 1999

Les conseillers juridiques
PERLEY-ROBERTSON, HILL & McDOUGALL

[36-1-o]

ZIEDLER FOREST INDUSTRIES LTD.

PLANS DEPOSITED

Ziedler Forest Industries 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, Ziedler Forest Industries 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 Prince George, at Prince George, British Columbia, under deposit number PN 030050, a description of the site and plans of the Goat River Bridge over the Goat River, at kilometre 0+460 on the Kendall Creek Main Line.

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

Prince George, August 24, 1999

ALLNORTH CONSULTANTS LIMITED

DARBY D. KREITZ
Professional Engineer

[36-1-o]

ZIEDLER FOREST INDUSTRIES LTD.

DÉPÔT DE PLANS

La société Ziedler Forest Industries 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 Ziedler Forest Industries 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 Prince George, à Prince George (Colombie-Britannique), sous le numéro de dépôt PN 030050, une description de l'emplacement et les plans du pont Goat River au-dessus de la rivière Goat, situé au kilomètre 0+460 de la voie principale Kendall Creek.

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

Prince George, le 24 août 1999

ALLNORTH CONSULTANTS LIMITED

L'ingénieur
DARBY D. KREITZ

[36-1-o]

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

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Canadian Food Inspection Agency		Agence canadienne d'inspection des aliments	
Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations	2538	Règlement sur les sanctions en matière d'agriculture et d'agroalimentaire	2538
Fisheries and Oceans, Dept. of		Pêches et des Océans, min. des	
Regulations Amending the Fishing and Recreational Harbours Regulations	2568	Règlement modifiant le Règlement sur les ports de pêche et de plaisance	2568
Human Resources Development, Dept. of		Développement des ressources humaines, min. du	
Regulations Amending the Canada Occupational Safety and Health Regulations	2571	Règlement modifiant le Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail	2571
Public Service Commission		Commission de la fonction publique	
Regulations on the employment with Statistics Canada for the purpose of the 2001 Census	2577	Règlement concernant l'emploi avec Statistique Canada dans le cadre du recensement de 2001	2577
Transport, Dept. of		Transports, min. des	
Regulations Amending the Large Fishing Vessel Inspection Regulations	2605	Règlement modifiant le Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche	2605
Regulations Amending the Life Saving Equipment Regulations	2608	Règlement modifiant le Règlement sur l'équipement de sauvetage	2608
Regulations Amending the Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Cushions Safety Regulations	2581	Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des coussins d'appoint (véhicules automobiles)	2581
Regulations Amending the Small Fishing Vessel Inspection Regulations	2616	Règlement modifiant le Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche	2616
Ship Station (Radio) Regulations, 1999	2591	Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)	2591
Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999	2618	Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)	2618

Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations

Statutory Authority

Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act

Sponsoring Agency

Canadian Food Inspection Agency

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

On December 5, 1995, the *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act* (AMPs) received Royal Assent. This Act adds to the options currently available in respect of enforcement of seven statutes administered by the Canadian Food Inspection Agency (the *Canada Agricultural Products Act*, the *Feeds Act*, the *Fertilizers Act*, the *Health of Animals Act*, the *Meat Inspection Act*, the *Plant Protection Act*, and the *Seeds Act*), and one statute, the *Pest Control Products Act*, administered by Health Canada.

The *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalty Regulations*, however, are only to be implemented for violations of the *Health of Animals Act* and Regulations, the *Plant Protection Act* and Regulations, and the *Pest Control Products Act* and Regulations. The *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalty Regulations* sets out provisions of these three acts and regulations made under these acts, the contravention of which may result in the issuance of monetary penalties ranging from \$100 to \$6,000. In addition, the Regulations will authorize compliance agreements with persons who commit violations. Under compliance agreements, administrative monetary penalties can be reduced or cancelled if persons agree to take appropriate steps to ensure future compliance with the law and these steps include monetary expenditures.

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

The making of the Regulations completes the establishment of a regulatory scheme under the *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act* whereby penalties for regulatory infractions may be imposed administratively rather than through a criminal court system.

Alternatives

There are no alternatives to this proposal. The system established under the *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act* is inoperative without the Regulations in place.

Benefits and Costs

1. Savings from reducing the number of prosecutions

AMPs will reduce the number of prosecutions. There is no way of knowing precisely the litigation costs that will be avoided.

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

Fondement législatif

Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire

Organisme responsable

Agence canadienne d'inspection des aliments

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

La *Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire* a été sanctionnée le 5 décembre 1995. Cette loi s'ajoute aux options actuelles en ce qui concerne l'application de sept lois régies par l'Agence canadienne d'inspection des aliments (*Loi sur les produits agricoles au Canada*, *Loi relative aux aliments du bétail*, *Loi sur les engrais*, *Loi sur la santé des animaux*, *Loi sur l'inspection des viandes*, *Loi sur la protection des végétaux* et *Loi sur les semences*) et de la *Loi sur les produits antiparasitaires* régie par Santé Canada.

Toutefois, le *Règlement sur les sanctions en matière d'agriculture et d'agroalimentaire* ne s'applique que lorsqu'il y a violation à la *Loi sur la santé des animaux*, à la *Loi sur la protection des végétaux*, à la *Loi sur les produits antiparasitaires* et à leurs règlements d'application. Cette réglementation précise les dispositions de ces trois lois et de leurs règlements d'application dont la violation peut se traduire par l'imposition de sanctions pécuniaires comprises entre 100 \$ et 6 000 \$. De plus, il permet de conclure des ententes de conformité avec les contrevenants. En vertu de ces ententes, les sanctions administratives pécuniaires peuvent être réduites ou annulées si les contrevenants acceptent de prendre les mesures appropriées pour respecter la loi, ces mesures comprenant des dépenses en argent.

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

L'élaboration du projet de règlement complète la mise en œuvre d'un système de réglementation en vertu de la *Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire* qui permettra d'imposer des sanctions administratives pour des infractions au Règlement plutôt que d'avoir recours au tribunal pénal.

Solutions envisagées

Il n'existe aucune solution de rechange à ce projet. Le système mis en place en vertu de la *Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire* est inopérant sans la mise en vigueur du règlement proposé.

Avantages et coûts

1. Économies dues à la réduction du nombre de poursuites

Les sanctions administratives pécuniaires réduiront le nombre de poursuites. On ne peut pas connaître avec précision les frais de

However, a researcher with the Province of Ontario Attorney General's office estimated that an average regulatory prosecution costs the provincial courts \$10,000. This figure includes the costs of a judge and other court officials. In addition, there are the costs of the federal Department of Justice prosecutor and the defence lawyer hired by the defendant. A cost of \$1,500 for each of these is a conservative estimate (5 hours preparation time, 5 hours court time multiplied by \$150 per hour). At these costs, an average prosecution cost for the Province, the Department of Justice and the defender is \$13,000.

The experience of other agencies administrating similar schemes shows that most administrative monetary penalties (over 90 percent) are paid without going to a hearing and where there is an oral hearing, the average cost is \$1,400.

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

2. AMPs will increase compliance

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

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

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

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

3. AMPs allow the Canadian Food Inspection Agency to increase enforcement activities

AMPs are not as time-consuming as prosecution; therefore, the Canadian Food Inspection Agency (CFIA) will be allowed to increase its enforcement activities. In this way the system will allow more enforcement per dollar than the current enforcement options allow.

4. AMPs allows more strategic and proactive enforcement

AMPs allow the CFIA to be more strategic and proactive in its enforcement approach. Presently, the CFIA can only recommend prosecution. The Department of Justice decides whether to pursue the case in the courts. Since the CFIA has full authority to decide

litige qui seront ainsi supprimés. Toutefois, selon un chercheur du bureau du procureur général de l'Ontario, les frais d'une poursuite intentée en vertu du règlement coûterait en moyenne 10 000 \$ aux tribunaux provinciaux, ce qui comprend les frais de justice (juge et autres fonctionnaires de la cour). À cela s'ajoutent les frais relatifs au procureur du ministère de la Justice du gouvernement fédéral et à l'avocat de la défense engagé par le défendeur. Une somme de 1 500 \$ pour chacun d'eux est une estimation prudente (5 heures de préparation, 5 heures en cour multipliées par 150 \$/heure). Selon ce barème, une poursuite coûte en moyenne 13 000 \$ à la province, au ministère de la Justice et au défendeur.

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

Puisque les frais de justice sont évalués annuellement à 460 000 \$, le seuil de rentabilité est atteint lorsque seulement 40 des 250 poursuites annuelles généralement enregistrées ne sont pas entreprises (460 000 \$ divisé par la différence entre 13 000 \$ et 1 400 \$).

2. Respect accru de la loi en raison des sanctions administratives pécuniaires

Selon l'expérience des États-Unis, où l'application de sanctions administratives pécuniaires est généralisée, le taux d'observation de la loi augmentera nettement en raison de l'effet dissuasif des sanctions. On prévoit que 80 p. 100 des personnes visées par le Règlement respecteront la loi si elles la comprennent. Pour les 20 p. 100 restants, on prévoit que les éléments qui suivent auront un pouvoir dissuasif :

- a) la perception par les contrevenants potentiels qu'ils risquent d'être reconnus;
- b) la rapidité de réaction lorsque des infractions sont relevées;
- c) des sanctions suffisamment élevées pour empêcher le non-respect de la loi.

Sous un régime de sanctions administratives pécuniaires, la réaction est immédiate (par opposition aux affaires judiciaires qui prennent des mois à se régler), et les montants des sanctions sont en général plus élevés que les amendes imposées par les tribunaux.

Il est impossible d'évaluer en argent ce que rapportera un plus grand respect de la loi attribuable à la mise en œuvre de ce système; cependant, on prévoit que la loi sera davantage respectée parce que les personnes visées sauront que la possibilité d'imposition d'une sanction pécuniaire est très forte en cas de non-respect.

3. Les sanctions administratives pécuniaires permettent à l'Agence d'augmenter les activités d'application

Parce que l'imposition de sanctions administratives pécuniaires est plus rapide que les poursuites, l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) pourra augmenter ses activités d'application. Ainsi, le système permettra l'application d'un plus grand nombre de mesures d'application par dollar que ne le permettent les options d'application actuelles.

4. Les sanctions administratives pécuniaires permettent une application plus stratégique et plus proactive

Les sanctions administratives pécuniaires permettent à l'ACIA d'adopter une approche plus stratégique et plus proactive en matière d'application. À l'heure actuelle, l'ACIA ne peut que recommander des poursuites. Le ministère de la Justice décide de

when to issue a monetary penalty, CFIA officials can work in conjunction with industry associations to act on specific non-compliance issues. The CFIA can advertise in industry newsletters that, along with the industry associations, it is concerned with certain kinds of non-compliance, and, that when a violation is found, immediate action will be taken.

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

5. Potential reduction in liability

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

6. Impact on trade

The proposed *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations* will have a positive impact on trade. The proposed Regulations will assist the long-term competitiveness of the agri-food industry through the CFIA's timely and effective enforcement action against importers who import products not meeting Canadian health and safety standards. In addition, the system will encourage compliance to high domestic standards thereby advancing the competitiveness of the domestic industry.

Consultation

On September 5, 1996, the CFIA consulted with 39 national industry associations including the Consumer Association of Canada. The CFIA also consulted with all the provinces, and the regional offices sent out approximately 3 950 packages to industry clients to brief them, and to consult on the proposed Regulations.

The feedback indicates very positive support for AMPs, with 56 associations, companies, and provincial government organizations replying to the consultations. During the consultation period of September 5, 1996, the national industry associations indicated their support of the proposed Regulations. Several national industry associations have written letters of support for this initiative, either during the consultations on the legislation or during the consultations on the Regulations.

The Regulations were initially prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, on August 9, 1997. Six industries or industry associations responded during the comment period.

The Canadian Poultry and Egg Processors Council (CPEPC), after consulting their members, requested a meeting with CFIA officials to review the schedule of violations for the *Egg Regulations*, the *Processed Egg Regulations* and the *Livestock and Poultry Carcass Grading Regulations*.

The meeting was very positive and resulted in some descriptions of the violations being changed to more accurately reflect the nature of the violation, 12 violations were deleted from the schedule of violations, 15 violations were added to the schedule of violations, and for 22 of the violations the gravity level of the violation was changed.

porter ou non le cas devant les tribunaux. Étant donné que l'ACIA a les pleins pouvoirs pour décider quand il doit imposer une sanction pécuniaire, les représentants de l'ACIA peuvent collaborer avec les associations sectorielles pour prendre des mesures à l'égard de certains cas de non-respect. Dans des bulletins d'information s'adressant aux secteurs, l'ACIA peut avertir que l'Agence et les associations sectorielles se penchent sur certaines formes de non-respect et que, lorsqu'une infraction est décelée, des mesures seront prises immédiatement.

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

5. Réduction potentielle de la responsabilité

Les organismes de réglementation peuvent être tenus responsables par les tribunaux de la non-application des règlements. Ils doivent s'assurer qu'ils ont la réponse appropriée lorsqu'ils répondent à un cas de non-respect. Les sanctions administratives pécuniaires permettront à l'ACIA d'établir une mesure d'application appropriée, à partir d'une foule de choix, lorsqu'elle décelé un cas de non-respect susceptible d'avoir un effet sur la santé et la sécurité des humains, ou d'entraîner une fraude importante.

6. Répercussions sur le commerce

Le projet du *Règlement sur les sanctions en matière d'agriculture et d'agroalimentaire* aura un effet positif sur le commerce. Il permettra la compétitivité à long terme du secteur agroalimentaire grâce à l'application efficace et en temps opportun de la loi à l'égard des importateurs qui importent des produits qui ne respectent pas les normes canadiennes en matière de santé, de sécurité et de qualité. En outre, le système favorisera le respect de normes nationales élevées, ce qui accroîtra la compétitivité du secteur national.

Consultations

Le 5 septembre 1996, l'Agence canadienne d'inspection des aliments a consulté 39 associations nationales sectorielles, notamment l'Association des consommateurs du Canada. Elle a également consulté toutes les provinces, et les bureaux régionaux ont envoyé environ 3 950 pochettes aux clients pour les informer et les consulter au sujet du projet de règlement.

La réaction des 56 associations, entreprises et organismes relevant des gouvernements des provinces qui ont répondu a été très favorable aux sanctions administratives pécuniaires. Pendant la période de consultation du 5 septembre 1996, les associations sectorielles nationales ont manifesté leur appui au projet de réglementation. Plusieurs associations sectorielles nationales ont fait parvenir des lettres d'appui à ce projet, pendant les consultations sur la loi ou pendant les consultations sur le Règlement.

Le Règlement a fait l'objet d'une première prépublication dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 9 août 1997. Six secteurs ou associations de l'industrie ont réagi au cours de la période de consultation.

Après avoir consulté ses membres, le Conseil canadien des transformateurs d'œufs et de volaille (CCTOV) a demandé à rencontrer les fonctionnaires de l'ACIA pour revoir l'annexe en ce qui touche les violations au *Règlement sur les œufs*, au *Règlement sur les œufs transformés* et au *Règlement sur le classement des carcasses de bétail et de volaille*.

La rencontre a été très positive et a débouché sur la modification de certaines descriptions des violations de façon à en refléter plus fidèlement la nature; 12 violations ont été supprimées, 15 ont été ajoutées, et on a modifié le degré de gravité de 22 des violations.

The Quebec Produce Marketing Association (QPMA) also requested a meeting on the prepublished Regulations. Representatives from the Canadian Horticultural Council were also present at the meeting. Officials of the CFIA made a presentation on the objectives of AMPs and how AMPs would be utilized. Subsequent discussions resolved the concerns of the QPMA.

The Canadian Meat Council wrote to reaffirm their support for the proposed Regulations. The Canadian Meat Council also stated they were pleased that AMPs will not be used for cost recovery, but will be used only for flagrant or repeated violations.

The Canadian Turkey Marketing Agency (CTMA) responded to the prepublication of the Regulations by writing that they are supportive of the Administrative Monetary Penalties Regulations. However, the CTMA is concerned that by enforcing the humane transportation of animals provisions the CFIA will be enforcing voluntary codes of practice. The CTMA also requested that a maximum time limit be incorporated in the Regulations for the Review Tribunal to make decisions, and as well, asked for the gravity level of several violations to be changed.

In response to the CTMA it was explained that, in the area of the humane transportation of animals, it is the *Health of Animals Act* and Regulations that are enforced by the CFIA, not the voluntary codes of practice. The voluntary codes of practice are not enforceable. They are jointly developed government/industry guidelines that set out ways to meet the regulatory requirements for the humane transportation of animals.

In response to the CTMA suggestion that a time limit be established within which the Review Tribunal must make decisions, the CFIA stated that it prefers that the Tribunal deal with time limits within its rules of procedure. The Review Tribunal will need to develop rules of procedure once the members are appointed. With respect to the requested changes to the gravity level of some violations, the CFIA agreed to five of the seven changes requested. The decision was made not to change the other two in order to maintain relativity with other similar violations.

In addition to the five industry associations, one dairy plant also responded during the prepublication period. The plant was concerned AMPs will be used to punish reputable industries, including those adopting HACCP (Hazard Analysis Critical Control Points), because of a few non-complying companies.

In response, the CFIA assured the plant that AMPs will be used to respond to serious or repeated violations of regulations, and will not be used to punish industry. The *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act* provides for written warnings to be issued as well as monetary penalties. The CFIA has now decided that AMPs will not apply to *Canada Agricultural Products Act* violations.

The National Dairy Council of Canada (NDC) also responded. The NDC is concerned that there is no other option to respond to non-compliance other than a monetary penalty. The NDC was also concerned that companies may receive multiple monetary penalties.

AMPs are an additional option to respond to non-compliance, and the CFIA acts and regulations provide many options for responding to non-compliance. These are outlined in a compliance and enforcement policy that has been shared with industry. The CFIA may respond with education, warnings, detention of

L'Association québécoise de la distribution de fruits et légumes (AQDFL) a également demandé une rencontre du genre. Des représentants du Conseil canadien de l'horticulture y ont également assisté. Des fonctionnaires de l'ACIA y ont présenté un exposé sur les objectifs des sanctions administratives pécuniaires (SAP) et leurs modalités d'application. Des discussions subséquentes ont permis de remédier aux craintes de l'AQDFL.

Après la publication préalable du Règlement sur les SAP, le Conseil des viandes du Canada a écrit pour réitérer son appui aux dispositions proposées. Il a dit se réjouir également du fait que les SAP ne seront pas utilisées aux fins de recouvrement des coûts, mais uniquement pour les violations flagrantes ou répétées.

L'Office canadien de commercialisation du dinde (OCCD) a écrit pour dire qu'il appuyait le Règlement, mais qu'il craignait que l'ACIA, en appliquant les dispositions relatives au transport sans cruauté des animaux, se trouve à faire appliquer des codes de pratiques sans caractère obligatoire. L'OCCD a également demandé que l'on intègre au Règlement un délai maximal pour les décisions de la Commission, et que l'on modifie le degré de gravité de plusieurs violations.

En réponse, on a expliqué à l'OCCD que, dans le domaine du transport sans cruauté des animaux, l'ACIA fait appliquer, non pas les codes de pratiques sans caractère obligatoire, mais bien la *Loi sur la santé des animaux* et son règlement d'application. Les codes de pratiques ne peuvent être mis en application. Il s'agit de lignes directrices élaborées conjointement par le Gouvernement et l'industrie; leur fonction est de décrire des moyens de respecter les exigences réglementaires en matière de transport sans cruauté des animaux.

Pour ce qui est de la suggestion de l'OCCD voulant que l'on établisse un délai maximal pour les décisions de la Commission, l'ACIA a dit préférer que cette dernière établisse ces délais à l'intérieur de ses règles de procédure. La Commission sera tenue de définir ces dernières dès que ses membres seront nommés. Pour ce qui est des changements demandés au degré de gravité des violations, l'ACIA a souscrit à cinq des sept propositions mises de l'avant. Il a été décidé de ne pas modifier les deux autres afin de maintenir leur importance relative par rapport à d'autres violations semblables.

En plus des cinq associations de l'industrie, une usine laitière s'est prévaluée de la période de consultation. Elle estime que les SAP seront utilisées pour punir des industries dignes de confiance, y compris celles adoptant le HACCP (analyse des risques et maîtrise des points critiques), sous prétexte qu'un petit nombre d'entreprises sont non conformes.

En réponse, l'ACIA a garanti à l'usine laitière que les SAP seront utilisées en réaction à des violations graves ou répétées des règlements, et non pour punir l'industrie. La *Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agro-alimentaire* prévoit le recours à des avis écrits, en plus des sanctions pécuniaires. L'ACIA a décidé que les SAP ne s'appliqueront pas aux violations à la *Loi sur les produits agricoles au Canada*.

Le Conseil national de l'industrie laitière du Canada (CNIL) a également soumis ses observations. Le CNIL s'inquiète de ce que les sanctions pécuniaires soient la seule option pour punir les cas de non-conformité. Il craint également que les entreprises puissent se voir infliger des sanctions multiples.

Les SAP représentent une option supplémentaire pour assurer la conformité et de nombreuses autres options sont prévues dans les lois et règlements de l'ACIA. Elles sont décrites dans la politique de conformité et d'application qui a été distribuée à l'industrie. En cas de violation, l'ACIA mise souvent sur l'éducation,

product or even prosecution when non-compliance is found, depending on the nature of the violation and the compliance history of the contravenor. In response to the concern of industry receiving multiple penalties, the policy of the CFIA will be, in general, to issue only one monetary penalty per incident.

The Regulations have been changed to clarify section 10 of the Regulations. Subsection 10(3) has been created to clarify when payment of a monetary penalty is deemed to be received when the payment is made by mail. The definitions of harm in Part 3 of the Regulations have been modified to reflect the corrective and remedial nature of AMPs. The regulations have been revised to provide for an oral hearing to be held by the Review Tribunal at the request of the alleged violator.

Compliance and Enforcement

AMPs provide the CFIA regional managers with an additional option to respond to non-compliance. A compliance and enforcement policy is being developed to outline the various enforcement options available under the legislation administered and enforced by the CFIA.

Contact

Michelle LeBlanc, Canadian Food Inspection Agency, 59 Camelot Drive, Nepean, Ontario K1A 0Y9, (613) 225-2342 (Telephone), (613) 228-6683 (Facsimile).

les avertissements, la retenue des produits ou même les poursuites, selon la gravité de l'infraction et les antécédents du contrevenant. En réponse à la préoccupation de l'industrie concernant les sanctions multiples, soulignons que la politique de l'ACIA consistera, en règle générale, à n'infliger qu'une sanction pécuniaire par violation.

La réglementation a été modifiée afin de clarifier l'article 10 du Règlement. L'ajout du paragraphe 10(3) vise à clarifier le moment où le paiement d'une sanction pécuniaire est jugé avoir été reçu lorsque le paiement est envoyé par courrier. Les définitions relatives au tort à la partie 3 du Règlement ont également été modifiées pour tenir compte de la nature corrective des SAP. La réglementation a fait l'objet d'un examen en vue de permettre au tribunal d'appel de tenir une audience orale à la demande du présumé contrevenant.

Respect et exécution

Les SAP fournissent aux gestionnaires régionaux de l'ACIA une option supplémentaire pour réagir aux cas de non-conformité. Une politique de conformité et d'application sera élaborée pour expliquer de façon générale les divers outils d'application disponibles en vertu de la législation administrée et mise en application par l'ACIA.

Personne-ressource

Michelle LeBlanc, Agence canadienne d'inspection des aliments, 59, promenade Camelot, Nepean (Ontario) K1A 0Y9, (613) 225-2342 (téléphone), (613) 228-6683 (télécopieur).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to subsection 4(1) of the *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act* proposes to make the annexed *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations*.

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 be addressed to M. LeBlanc, Enforcement and Compliance, Canadian Food Inspection Agency, 59 Camelot Drive, Nepean, Ontario K1A 0Y9, (613) 225-2342 (Telephone), (613) 228-6653 (Facsimile), and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of this notice.

Ottawa, September 4, 1999

LYLE VANCLIEF
Minister of Agriculture and Agri-Food

AGRICULTURE AND AGRI-FOOD ADMINISTRATIVE MONETARY PENALTIES REGULATIONS

INTERPRETATION

1. For the purposes of these Regulations, "Act" means the *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act*.

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné que le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, en vertu du paragraphe 4(1) de la *Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire*, se propose de prendre le *Règlement sur les sanctions en matière d'agriculture et d'agroalimentaire*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement, dans les 30 jours suivant la date de publication du présent avis, à M. LeBlanc, Conformité et application, Agence canadienne d'inspection des aliments, 59, promenade Camelot, Nepean (Ontario) K1A 0Y9, (613) 225-2342 (téléphone), (613) 228-6653 (télécopieur). Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis.

Ottawa, le 4 septembre 1999

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

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

DÉFINITION

1. Pour l'application du présent règlement, « Loi » s'entend de la *Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire*.

VIOLATIONS

2. The contravention of a provision of the *Health of Animals Act*, the *Pest Control Products Act* or the *Plant Protection Act*, a regulation made under these Acts or an order — or class of orders — made by the Minister under the *Plant Protection Act* or the refusal or neglect to perform any specified duty — or class of duties — imposed by or under the *Health of Animals Act* or the *Plant Protection Act* that is set out in column 1 of an item of Schedule 1 is a violation that may be proceeded with in accordance with the Act.

SHORT-FORM DESCRIPTIONS

3. As established by the Minister pursuant to paragraph 6(b) of the Act, the short-form description to be used in notices of violation in respect of each violation of a provision that is set out in column 1 of an item of Schedule 1 is set out in column 2 of that item.

CLASSIFICATION

4. The classification of a violation as a minor, serious or very serious violation of a provision set out in column 1 of an item of Schedule 1 is as set out in column 3 of that item.

PENALTIES

5. (1) The amount of the penalty in respect of a violation committed by an individual otherwise than in the course of business and that is not committed to obtain a financial benefit is

- (a) \$100, for a minor violation;
- (b) \$200, for a serious violation; and
- (c) \$400, for a very serious violation.

(2) The amount of the penalty in respect of a minor violation committed by a person in the course of business or in order to obtain a financial benefit is \$500.

(3) The amount of the penalty in respect of a violation committed by a person in the course of business or in order to obtain a financial benefit is \$2,000 for a serious violation and \$4,000 for a very serious violation, with adjustments, if any, determined for each total gravity value, as established pursuant to section 6, that is set out in column 1 of an item of Schedule 2 in accordance with the calculation set out in column 2 of that item.

6. The total gravity value in respect of each serious or very serious violation referred to in subsection 5(3) shall be established by

- (a) considering the following criteria:
 - (i) the history of the person who committed the violation in respect of prior violations or offences as described in column 2 of an item of Part 1 of Schedule 3,
 - (ii) the degree of intention or negligence on the part of the person who committed the violation as described in column 2 of an item of Part 2 of Schedule 3, and
 - (iii) the harm done or that could be done by the violation as described in column 2 of an item of Part 3 of Schedule 3;
- (b) ascribing, for each of the criteria referred to in subparagraphs (a)(i), (ii) and (iii), the applicable gravity value that is set out in column 1 of an item of Parts 1, 2 and 3 of Schedule 3; and
- (c) adding the values obtained under paragraph (b).

COMPLIANCE AGREEMENTS

7. (1) Subject to subsection (2), where the Minister agrees to enter into a compliance agreement and the terms and conditions

VIOLATIONS

2. L'infraction à une disposition de la *Loi sur la santé des animaux*, de la *Loi sur les produits antiparasitaires*, de la *Loi sur la protection des végétaux* ou de leurs règlements, à tout arrêté ou toute catégorie d'arrêtés pris par le ministre au titre de la *Loi sur la protection des végétaux*, ou à toute obligation ou catégorie d'obligations — par refus ou omission de l'accomplir — découlant de la *Loi sur la santé des animaux* ou de la *Loi sur la protection des végétaux*, qui figure à la colonne 1 de l'annexe 1, est une violation punissable au titre de la Loi.

SOMMAIRES

3. Le sommaire établi par le ministre en vertu de l'article 6 de la Loi et caractérisant, dans un procès-verbal, chaque violation d'une disposition mentionnée à la colonne 1 de l'annexe 1 figure à la colonne 2.

QUALIFICATION

4. La violation d'une disposition mentionnée à la colonne 1 de l'annexe 1 est qualifiée de mineure, de grave ou de très grave selon ce qui est prévu à la colonne 3.

SANCTIONS

5. (1) Le montant de la sanction applicable à la violation commise par une personne physique, sauf dans le cadre d'une entreprise ou à des fins lucratives, est de :

- a) 100 \$, dans le cas d'une violation mineure;
- b) 200 \$, dans le cas d'une violation grave;
- c) 400 \$, dans le cas d'une violation très grave.

(2) Le montant de la sanction applicable à une violation mineure commise par une personne dans le cadre d'une entreprise ou à des fins lucratives est de 500 \$.

(3) Le montant de la sanction applicable à une violation commise par une personne dans le cadre d'une entreprise ou à des fins lucratives est de 2 000 \$, dans le cas d'une violation grave, et de 4 000 \$, dans le cas d'une violation très grave. Ce montant peut être rajusté, selon le calcul prévu à la colonne 2 de l'annexe 2 et en fonction de la cote de gravité globale figurant à la colonne 1, laquelle est établie conformément à l'article 6.

6. La cote de gravité globale applicable à chaque violation grave ou très grave visée au paragraphe 5(3) est la valeur qu'on obtient :

- a) en considérant les critères suivants :
 - (i) les antécédents du contrevenant relatifs aux violations ou infractions antérieures, lesquels sont mentionnés à la colonne 2 de la partie 1 de l'annexe 3,
 - (ii) la nature de l'intention ou de la négligence du contrevenant relativement à la violation, laquelle est mentionnée à la colonne 2 de la partie 2 de l'annexe 3,
 - (iii) la gravité du tort qui est causé ou pourrait être causé par la violation, laquelle est mentionnée à la colonne 2 de la partie 3 de l'annexe 3;
- b) en attribuant, pour chacun des critères visés aux sous-alinéas a)(i), (ii) et (iii), la cote de gravité applicable figurant à la colonne 1 des parties 1, 2 et 3 de l'annexe 3;
- c) en faisant la somme des cotes attribuées selon l'alinéa b).

TRANSACTIONS

7. (1) Sous réserve du paragraphe (2), lorsque le ministre accepte de conclure une transaction dont les conditions prévoient

of the agreement include monetary expenditures to be made by a person, the amount of the penalty shall be reduced by one dollar for every two dollars spent by the person, with a maximum reduction to nil.

(2) The amount set out in a notice of default served pursuant to subsection 10(4) of the Act shall be paid by certified cheque or money order made payable to the Receiver General for Canada within 15 days after service of the notice.

SERVICE OF DOCUMENTS

8. (1) Service of any document originating from the Minister, including a notice of violation, on an individual named in the document may be made

- (a) personally, by leaving a copy of it
 - (i) with the individual at any place, or
 - (ii) if the individual cannot conveniently be found, with someone who appears to be an adult member of the same household at the last known address or usual place of residence of the individual. The day on which the document is left with that person is deemed to be the day on which the document is served; or
- (b) by sending a copy of it by registered mail, courier, fax or other electronic means to the last known address or usual place of residence of the individual.

(2) Service of a notice of violation on a person other than an individual may be effected by

- (a) sending a copy of it by fax, registered mail or courier to the head office or place of business of the person or to the person's agent;
- (b) leaving a copy of it at the person's head office or place of business, with an officer or other individual who appears to be in control or management of the head office or place of business or with the person's agent; or
- (c) sending a copy of it by electronic means other than by fax to any individual referred to in paragraph (b).

(3) Where a document is sent by fax or by other electronic means, another copy of the document shall be sent by registered mail.

9. (1) A person who signs a certificate of service, in a form approved by the Minister, stating that the notice of violation was served on the person named in the certificate and the means by which service was effected is deemed to have served the document on the date that is determined pursuant to subsections (2) to (4).

(2) A document sent by registered mail is served on the 10th day after the date indicated in the receipt issued by a post office.

(3) A document sent by courier is served on the 10th day after the date indicated in the courier's receipt issued to the sender.

(4) A document sent by fax or other electronic means is served on the date it is sent.

PAYMENT

10. (1) Subject to subsection (2), a person named in a notice of violation shall pay the amount of the penalty by certified cheque or money order made payable to the Receiver General for Canada within 30 days after the day on which the notice is served.

(2) A person named in a notice of violation may pay an amount equal to one half of the penalty, in lieu of the penalty, by certified

que des sommes seront engagées par une personne, le montant de la sanction est réduit à raison d'un dollar par deux dollars engagés, la réduction maximale donnant une sanction de zéro.

(2) Le montant précisé dans l'avis de défaut notifié en vertu du paragraphe 10(4) de la Loi est versé par chèque certifié ou mandat libellé à l'ordre du receveur général du Canada dans les 15 jours suivant la notification.

NOTIFICATION DE DOCUMENTS

8. (1) La notification de tout document émanant du ministre, y compris un procès-verbal, à la personne physique qui y est nommée peut se faire :

- a) par remise à personne d'une copie :
 - (i) à la personne en tout lieu,
 - (ii) s'il est en pratique impossible de trouver la personne, à quiconque semble être un membre adulte du même ménage à la dernière adresse connue ou au lieu de résidence habituel de la personne; la date à laquelle le document est laissé à la personne est réputée être la date de notification;
- b) par envoi d'une copie par courrier recommandé ou par messagerie, ou par télécopieur ou autre moyen électronique, à la dernière adresse connue ou au lieu de résidence habituel de la personne.

(2) La notification d'un procès-verbal à une personne qui n'est pas une personne physique peut se faire :

- a) par envoi d'une copie par télécopieur, par courrier recommandé ou par messagerie au siège ou à l'établissement de la personne ou de son mandataire;
- b) par remise d'une copie au siège ou à l'établissement de la personne à un dirigeant ou à une autre personne qui semble diriger ou gérer le siège ou l'établissement ou au mandataire de la personne;
- c) par envoi d'une copie par un moyen électronique autre qu'un télécopieur à toute personne visée à l'alinéa b).

(3) Lorsqu'un document est envoyé par télécopieur ou autre moyen électronique, une copie doit en être envoyée par courrier recommandé.

9. (1) La personne qui signe le certificat de notification, en une forme approuvée par le ministre, indiquant que la personne qui y est nommée a été notifiée et précisant le mode de notification est réputée avoir procédé à la notification à la date établie selon les paragraphes (2) à (4).

(2) Le document envoyé par courrier recommandé est notifié le 10^e jour suivant la date indiquée sur le récépissé du bureau de poste.

(3) Le document envoyé par messagerie est notifié le 10^e jour suivant la date du récépissé remis à l'expéditeur par le service de messagerie.

(4) Le document transmis par télécopieur ou autre moyen électronique est notifié à la date de transmission.

PAIEMENT

10. (1) Sous réserve du paragraphe (2), la personne nommée dans un procès-verbal paie le montant de la sanction par chèque certifié ou par mandat libellé à l'ordre du receveur général du Canada dans les 30 jours suivant la date de notification du procès-verbal.

(2) La personne nommée dans un procès-verbal peut payer un montant égal à la moitié de la sanction, au lieu du montant total,

cheque or money order made payable to the Receiver General for Canada within 15 days after the day on which the notice is served.

(3) For the purposes of subsections (1) and (2), payment is deemed to be made :

- (a) on the date indicated in the postmark stamped on the envelope, where the amount is sent by regular mail; or
- (b) on the date indicated in the receipt issued by the post office or the courier, where the amount is sent by registered mail or courier.

REVIEW AND COMPLIANCE AGREEMENTS

11. (1) Where a person named in a notice of violation that contains a warning requests, pursuant to subsection 8(1) of the Act, a review of the facts of the violation by the Minister or the Tribunal, the request shall be made in writing within 30 days after the day on which the notice is served.

(2) Where a person named in a notice of violation that contains a penalty requests, pursuant to subsection 9(2) of the Act, a review of the facts of the violation by the Minister or the Tribunal or, if the penalty is \$2,000 or more, to enter into a compliance agreement with the Minister, the request shall be made in writing within 30 days after the day on which the notice is served.

(3) For the purposes of subsection (2), a request to enter into a compliance agreement shall include a proposal outlining in detail the corrective action that will be taken to ensure future compliance.

12. Where a person is notified that the Minister refuses to enter into a compliance agreement, that person may, within 15 days after the day on which the notice is served

- (a) pay the amount of penalty set out in the notice of violation by certified cheque or money order made payable to the Receiver General for Canada; or
- (b) request, in writing, a review by the Tribunal of the facts of the violation referred to in the notice of violation.

13. Where, after concluding a review requested pursuant to subsection 8(1) or 9(2) of the Act, the Minister notifies a person that it is the Minister's decision that the person committed the violation, the person may

- (a) request, in writing, within 15 days after the day on which the notice is served, a review of the Minister's decision by the Tribunal; or
- (b) where the review is in respect of a penalty, and the decision maintains the penalty or corrects the amount of the penalty, pay the penalty or the corrected amount, within 15 days after the day on which the notice is served.

14. (1) A person may make a request referred to in section 11, 12 or 13 by delivering it by hand or by sending it by registered mail, courier, fax or other electronic means to a person and place authorized by the Minister.

(2) Where a person makes a request referred to in subsection (1), the date of the request is

- (a) the date on which the request is delivered to the authorized recipient, if the request is delivered by hand;
- (b) the earlier of the date on which the request is received by the authorized recipient and the date on the receipt given to the person by a post office or courier, if the request is sent by registered mail or courier; or
- (c) the date that appears on the fax or other electronic transmission.

par chèque certifié ou mandat libellé à l'ordre du receveur général du Canada dans les 15 jours suivant la date de notification du procès-verbal.

(3) Pour l'application des paragraphes (1) et (2), le paiement est réputé être effectué :

- a) à la date du cachet postal apposé sur l'enveloppe, lorsque le montant est envoyé par courrier ordinaire;
- b) à la date indiquée sur le récépissé du bureau de poste ou du service de messagerie, lorsque le montant est envoyé par courrier recommandé ou par messagerie.

CONTESTATIONS ET TRANSACTIONS

11. (1) Lorsque la personne nommée dans un procès-verbal qui comporte un avertissement contesté, en vertu du paragraphe 8(1) de la Loi, les faits reprochés auprès du ministre ou de la Commission, elle le fait par écrit dans les 30 jours suivant la date de notification du procès-verbal.

(2) Lorsque, en vertu du paragraphe 9(2) de la Loi, la personne nommée dans un procès-verbal qui comporte une sanction conteste les faits reprochés auprès du ministre ou demande à la Commission de l'entendre sur ces faits ou, si la sanction est de plus de 2 000 \$, demande au ministre de transiger, elle le fait par écrit dans les 30 jours suivant la date de notification du procès-verbal.

(3) Pour l'application du paragraphe (2), la demande de transaction comprend une proposition donnant le détail des mesures correctives qui seront prises pour garantir que la violation ne se répétera pas.

12. Lorsque la personne est notifiée que le ministre refuse de transiger, elle peut, dans les 15 jours suivant la date de notification :

- a) payer le montant de la sanction précisé dans le procès-verbal par chèque certifié ou mandat libellé à l'ordre du receveur général du Canada;
- b) demander par écrit à la Commission de l'entendre sur les faits reprochés dans le procès-verbal.

13. Lorsque le ministre est saisi d'une contestation au titre des paragraphes 8(1) ou 9(2) de la Loi et qu'il notifie la personne en cause qu'il a déterminé qu'elle a commis la violation, celle-ci peut :

- a) demander par écrit à la Commission de l'entendre sur les faits reprochés dans les 15 jours suivant la date de notification;
- b) lorsqu'il s'agit d'une sanction et que le ministre l'a maintenu ou y a substitué un autre montant, payer la sanction ou le nouveau montant dans les 15 jours suivant la date de notification.

14. (1) Une personne peut présenter une demande prévue aux articles 11, 12 ou 13 en la livrant en mains propres ou en l'envoyant par courrier recommandé ou par messagerie, ou par télécopieur ou autre moyen électronique, à une personne et à un lieu autorisés par le ministre.

(2) La date de la demande visée au paragraphe (1) est :

- a) la date apposée sur la demande par le destinataire autorisé, si elle est livrée en mains propres;
- b) la date de réception par le destinataire autorisé ou la date du récépissé remis à l'expéditeur par le services des postes ou le messenger — celle de ces deux dates qui est antérieure à l'autre étant à retenir —, si la demande est envoyée par courrier recommandé ou par messagerie;
- c) la date figurant sur la télécopie ou autre transmission électronique.

(3) Where a request is sent by fax or by other electronic means, another copy of the request shall be sent by registered mail.

(3) Lorsque la demande est transmise par télécopieur ou autre moyen électronique, une copie doit en être envoyée par courrier recommandé.

REVIEW BY TRIBUNAL

15. (1) A review by the Tribunal shall be conducted orally where the person named in the notice of violation requests that the review be oral.

(2) A review, whether conducted orally or through written representations, may include hearings by conference telephone, conference video or other electronic means where, in the Tribunal's opinion, its deliberations will be assisted by those means.

(3) Where a review is in respect of a penalty and the Tribunal maintains the penalty or corrects the amount of the penalty, the person who requested the review shall pay the penalty or the corrected amount within 30 days after the day on which notice of the Tribunal's decision is served.

RÉVISION PAR LA COMMISSION

15. (1) Lorsqu'elle est saisie d'une affaire au titre de la Loi, la Commission procède par la tenue d'une audience si l'intéressé en fait la demande.

(2) Lorsqu'elle est saisie d'une affaire au titre de la Loi, la Commission peut procéder par conférences téléphoniques, vidéo-conférences ou d'autres moyens électroniques, si elle est d'avis que sa tâche en sera facilitée.

(3) Lorsque l'affaire dont la Commission est saisie porte sur une sanction et que la Commission la maintient ou y substitue un autre montant, l'intéressé paie la sanction ou le nouveau montant dans les 30 jours suivant la date de notification de la décision de la Commission.

COMING INTO FORCE

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

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

SCHEDULE 1
(Sections 2 to 4)

PART 1

HEALTH OF ANIMALS ACT AND HEALTH OF ANIMALS REGULATIONS

DIVISION 1

HEALTH OF ANIMALS ACT
(S.C. 1990, C. 21)

Item	Column 1 Provision of <i>Health of Animals Act</i>	Column 2 Short-form Description	Column 3 Classification
1.	5(1)	Fail to notify the nearest veterinary inspector of the presence of a reportable disease or a toxic substance	Very serious
2.	5(2)	Fail to notify a veterinary inspector of the suspicion of a reportable disease or a toxic substance	Very serious
3.	7(3)	Enter in a place in contravention of a notice	Serious
4.	8	Conceal the existence of a reportable disease or a toxic substance	Very serious
5.	9	Keep on open land an infected animal	Very serious
6.	10	Bring into a public place an infected animal	Very serious
7.	11	Sell or offer or expose for sale an infected animal, a part of an infected animal or an animal product or animal by-product obtained from an infected animal	Very serious
8.	12	Throw in a body of water a carcass or a part of an animal that is known to be infected or that was destroyed because of a disease	Very serious
9.	13(1)	Dig up all or part of the carcass of an animal that died of a disease or that was destroyed because of a disease	Very serious
10.	15	Possess or dispose of an animal or thing known to be imported illegally	Very serious
11.	16	Fail to present an animal or thing	Very serious
12.	18(2)	Fail to comply with the prescribed notice	Very serious
13.	19(1)	Export an animal without the prescribed certificate	Serious
14.	19(2)	Fail to present an animal	Serious
15.	19(4)	Send or take an animal out of Canada without a copy of the prescribed certificate	Serious
16.	25(1)	Remove from or take into an infected place any animal or thing without the required licence	Very serious
17.	25(3)	Fail to comply with the prescribed notice	Very serious
18.	27(5)	Fail to comply with the prescribed notice	Very serious
19.	31(2)	Fail to provide or maintain adequate facilities	Serious

Item	Column 1 Provision of <i>Health of Animals Act</i>	Column 2 Short-form Description	Column 3 Classification
20.	35(1)	(a) Hinder an inspector, an analyst or an officer (b) Make any false or misleading statement to an inspector, an analyst or an officer	Serious Very serious
21.	35(2)	(a) Fail to give all reasonable assistance (b) Fail to furnish information	Very serious Serious
22.	37(2)	Fail to comply with the prescribed notice	Serious
23.	43(2)	Fail to comply with the prescribed notice	Serious
24.	44	(a) Remove an animal or thing seized and detained (b) Alter or interfere with an animal or thing seized and detained	Very serious Serious
25.	48(3)	(a) Fail to comply with the prescribed notice to dispose of an animal or thing (b) Fail to comply with the prescribed notice to treat an animal or thing	Very serious Serious

ANNEXE 1
(Articles 2 à 4)

PARTIE 1

LOI SUR LA SANTÉ DES ANIMAUX ET RÈGLEMENT SUR LA SANTÉ DES ANIMAUX

SECTION 1

LOI SUR LA SANTÉ DES ANIMAUX
(L.C. 1990, CH. 21)

Article	Colonne 1 Disposition de la <i>Loi sur la santé des animaux</i>	Colonne 2 Sommaire	Colonne 3 Qualification
1.	5(1)	Défaut de déclarer la présence d'une maladie déclarable ou d'une substance toxique au plus proche vétérinaire-inspecteur	Très grave
2.	5(2)	Défaut de déclarer la présence soupçonnée d'une maladie déclarable ou d'une substance toxique à un vétérinaire-inspecteur	Très grave
3.	7(3)	Pénétrer dans un lieu contrairement à un avis	Grave
4.	8	Dissimuler l'existence d'une maladie déclarable ou d'une substance toxique	Très grave
5.	9	Garder un animal contaminé sur un terrain ouvert	Très grave
6.	10	Mener un animal contaminé dans un lieu public	Très grave
7.	11	Vendre ou offrir ou exposer en vue de la vente tout ou partie d'un animal contaminé, ou tout produit ou sous-produit animal provenant d'un animal contaminé	Très grave
8.	12	Jeter à l'eau tout ou partie du cadavre d'un animal dont on sait qu'il était contaminé ou qu'il a été abattu pour cette raison	Très grave
9.	13(1)	Déterrer tout ou partie du cadavre d'un animal mort d'une maladie ou abattu pour cette raison	Très grave
10.	15	Avoir en sa possession un animal ou une chose qu'on sait importés illégalement ou prendre une mesure de disposition à leur égard	Très grave
11.	16	Défaut de présenter un animal ou une chose	Très grave
12.	18(2)	Défaut de se conformer à l'avis prévu	Très grave
13.	19(1)	Exporter un animal sans le certificat prévu	Grave
14.	19(2)	Défaut de présenter un animal	Grave
15.	19(4)	Expédier un animal hors du Canada sans une copie du certificat prévu	Grave
16.	25(1)	Sortir un animal ou une chose d'un lieu contaminé, ou l'y introduire, sans le permis prévu	Très grave
17.	25(3)	Défaut de se conformer à l'avis prévu	Très grave
18.	27(5)	Défaut de se conformer à l'avis prévu	Très grave
19.	31(2)	Défaut de fournir les installations appropriées ou de les entretenir	Grave
20.	35(1)	a) Entraver l'action d'un inspecteur, analyste ou agent d'exécution b) Faire une déclaration fautive ou trompeuse à un inspecteur, analyste ou agent d'exécution	Grave Très grave
21.	35(2)	a) Défaut de prêter toute l'assistance possible b) Défaut de fournir des renseignements	Très grave Grave
22.	37(2)	Défaut de se conformer à l'avis prévu	Grave
23.	43(2)	Défaut de se conformer à l'avis prévu	Grave
24.	44	a) Modifier la situation d'un animal ou d'une chose saisi et retenu b) Modifier l'état d'un animal ou d'une chose saisi et retenu	Très grave Grave
25.	48(3)	a) Défaut de se conformer à un avis de disposition d'un animal ou d'une chose b) Défaut de se conformer à un avis de traitement d'un animal ou d'une chose	Très grave Grave

DIVISION 2

HEALTH OF ANIMALS REGULATIONS
(C.R.C., c. 296; SOR/91-525)

Item	Column 1 Provision of <i>Health of Animals Regulations</i>	Column 2 Short-form Description	Column 3 Classification
1.	3(2)	Fail to comply with a prescribed order	Serious
2.	5(2)	Fail to comply with a prescribed order	Serious
3.	6	Fail to comply with a quarantine notice	Very serious
4.	9	Fail to comply with a quarantine notice	Very serious
5.	10(1)(a)	Import an animal without a permit	Very serious
6.	10(1)(b)	Import an animal without a certificate of origin	Serious
7.	10(1)(c)	Import an animal without a certificate of a veterinarian or with an incomplete certificate or a certificate containing a false statement	Serious
8.	13(2)	Import poultry that is not in new and clean containers	Serious
9.	14(1)	Import hatching eggs without the required certificate	Serious
10.	14(2)(a)	Import hatching eggs that are not in new and clean containers	Minor
11.	14(2)(b)	Import hatching eggs with dirty shells	Serious
12.	17(1)	Import a dog or domestic cat without the required certificate	Minor
13.	17(5)	Fail to comply with an order of an inspector	Serious
14.	18(1)	Import a dog without the required permit	Minor
15.	20(2)	(a) Import an animal without the required certificate (b) Import an animal with a certificate that contains a false statement (c) Import an animal with an incomplete certificate	Very serious Very serious Very serious
16.	20(7)	Import an animal that does not meet the conditions shown on the certificate	Serious
17.	20(8)	Fail to comply with the requirements of a permit	Serious
18.	21.1(1.1)	Import cattle without the required tattoo or eartag	Minor
19.	21.1(6)(a)	Fail to remove a show ruminant within 21 days after it has been imported	Serious
20.	21.1(6)(b)	Fail to present a show ruminant for verification of its removal	Minor
21.	21.2(6)	Move a feeder ruminant to a rodeo or show	Minor
22.	22(5)	Fail to transport a bovine as prescribed	Minor
23.	22(6)	Import a bovine from a sale or show that does not meet the prescribed requirements	Minor
24.	22(7)	Import a bovine that does not meet the prescribed residence requirements	Very serious
25.	22.1(6)	Move feeder cattle to a rodeo or show	Serious
26.	22.11(4)(a)	Import a feeder calf without approval of a quarantine place	Minor
27.	22.11(4)(b)	Import a feeder calf without the prescribed certificate	Minor
28.	22.11(4)(c)	Import a feeder calf more than eight hours after its inspection	Minor
29.	22.11(5)	Remove or cause to be removed a feeder calf from the place of entry without a licence	Minor
30.	22.11(6)	Transport or cause to be transported a feeder calf without a licence	Minor
31.	22.11(7)(a)	Transport or cause to be transported a feeder calf except to the approved quarantine	Minor
32.	22.11(7)(b)	Transport or cause to be transported a feeder calf except in the manner or within the time specified in the licence	Minor
33.	22.11(8)	(a) Fail to have a feeder calf slaughtered at a registered establishment (b) Fail to export or to have a feeder calf slaughtered within 20 weeks	Minor Minor
34.	22.11(9)	Fail to have the carcass of a feeder calf disposed of within the authorized time or in the authorized manner or place	Minor
35.	22.11(10)(a)	Fail to have a <i>post mortem</i> examination performed on the carcass of a feeder calf	Minor
36.	22.11(10)(b)	Fail to dispose of the carcass of a feeder calf or fail to dispose of it as prescribed or within the required time	Minor
37.	22.4	Import a <i>Camelidae</i> without a permit	Serious
38.	22.5	Import a <i>Cervidae</i> without a permit	Serious
39.	25.1	Import a ferret without a rabies certificate	Minor
40.	26(1)	(a) Import a dog without a rabies certificate or a dog that has not been vaccinated against rabies during the preceding three years (b) Import a cat without a rabies certificate or a cat that has not been vaccinated against rabies during the preceding three years	Minor Minor
41.	26.1(1)	Import a dog without the required permit or a dog that does not meet the conditions required by the permit	Minor
42.	26.1(2)	(a) Import more than two dogs for non-commercial purposes without the required permit (b) Import a dog that does not meet the conditions required by the permit	Minor Minor
43.	27(2)	Import a chick from the United States that is not in a container that is new or has been cleaned and disinfected	Minor
44.	27(3.1)(a)	Import pigeons without proper identification	Minor
45.	27(3.1)(b)	Import pigeons without proper vaccination	Minor
46.	27(3.2)	Import an ostrich that does not meet the prescribed requirements	Serious
47.	28(1)	Import hatching eggs without a certificate	Minor
48.	28(2)(a)	Import hatching eggs that are not in containers that are new or have been cleaned and disinfected	Minor

Item	Column 1 Provision of <i>Health of Animals Regulations</i>	Column 2 Short-form Description	Column 3 Classification
49.	28(2)(b)	Import hatching eggs with dirty shells	Minor
50.	28(2)(c)	Import hatching eggs without the identity of the flock of origin on the container	Minor
51.	29(a)	Import a bird of the parrot family into Canada from the United States without a permit	Serious
52.	29.1(1)(c)	Import a bird of the parrot family into Canada from the United States without meeting the prescribed requirements	Serious
53.	29.1(1)(d)	Import a bird of the parrot family into Canada from the United States without meeting the prescribed requirements	Serious
54.	29.2(2)	Import honeybee eggs without a permit	Serious
55.	29.2(3)	Import a honeybee without a permit	Serious
56.	29.3	Import a fox, a skunk or a racoon without a permit	Minor
57.	29.4	Import a turtle, a tortoise or turtle or tortoise egg without a permit	Serious
58.	32	Import embryos without a permit	Serious
59.	33(2)	Remove a slaughter animal from the place of entry without a licence	Serious
60.	33(2.1)	Remove slaughter poultry from the place of entry without a licence	Serious
61.	33(3)	Transport a slaughter animal without a licence	Minor
62.	33(4)	Transport a slaughter animal to a place other than the designated establishment	Serious
63.	33(5)	Fail to slaughter a slaughter animal within four days	Serious
64.	33(6)	Fail to slaughter poultry within four days	Serious
65.	33(7)	Remove a live animal without authorization of an inspector	Serious
66.	34(1)(a)	Import an animal product from a country that is not designated free from foot and mouth disease	Minor
67.	34(1)(b)	Import an animal product without the required certificate	Serious
68.	34(2)(a)	Import unfertilized eggs from a country that is not designated free from Newcastle disease and avian influenza	Serious
69.	34(2)(b)	Import unfertilized eggs without the prescribed certificate	Serious
70.	34(2)(c)	Import unfertilized eggs that are packed in dirty containers	Serious
71.	35(a)	Import semen from a ruminant, pig or honeybee from the United States without a permit	Serious
72.	35(b)	Import semen from prescribed animals from a country, other than the United States, without a permit	Very serious
73.	36(2)(a)	Import semen without the required certificate or with an incomplete certificate or a certificate containing a false statement	Serious
74.	36(2)(b)	Import semen that is not marked as prescribed or in a container that is not sealed or in which the seal has been broken	Serious
75.	37(2)(a)	Remove animal semen from the place of entry in an unsealed container	Serious
76.	37(2)(b)	Remove animal semen to a place other than that prescribed	Serious
77.	38	Import animal semen that is contaminated	Serious
78.	39	Fail to comply with an order	Serious
79.	40	Import an animal by-product without meeting the prescribed requirements	Serious
80.	41(2)(a)	Import an animal by-product from a country, other than the United States, that is not designated as free of prescribed diseases	Serious
81.	41(2)(b)	Import an animal by-product without a certificate	Minor
82.	41.1(2)	Use or cause to be used an animal by-product for animal food or as ingredient for animal food	Very serious
83.	42.1(2)	Fail to process raw glands or organs as prescribed	Serious
84.	42.1(3)	Transport or cause to be transported raw glands or organs to a place other than the required establishment	Serious
85.	45(1)(a)	Import gluestock without meeting the prescribed conditions	Serious
86.	45(1)(b)	Fail to transport gluestock directly to the approved establishment	Serious
87.	45(2)	Fail to process gluestock as prescribed	Serious
88.	45(3)	Transport or cause to be transported gluestock to a place other than the required establishment	Serious
89.	46(1)	Import animal manure, blood meal, bone meal, tankage, or feather meal without meeting the prescribed requirements	Very serious
90.	47	Import from a country, other than the United States, garbage or refuse containing an animal product or by-product	Very serious
91.	47.1(2)	(a) Discharge refuse or manure without meeting the prescribed requirements (b) Discharge refuse or manure in a manner that could introduce or spread disease	Serious Very serious
92.	47.1(3)	Discharge refuse without incinerating, sterilizing or deep burying the refuse as prescribed	Serious
93.	47.1(4)	Discharge garbage or refuse without meeting the prescribed requirements	Serious
94.	47.1(5)	Discharge refuse, garbage or manure at a place where it cannot be treated and disposed of as prescribed	Serious
95.	47.1(6)	(a) Fail to transport, treat and dispose of garbage, refuse or manure in the required manner or in the required time (b) Handle, transport or keep garbage, refuse or manure in a manner that could result in the introduction or spread of disease	Serious Serious
96.	47.1(7)(b)	Fail to store refuse, garbage or manure as specified by an inspector	Serious
97.	47.1(8)	Fail to comply with the requirements of an inspector while transporting garbage, refuse or manure	Serious
98.	49	Import a game animal carcass without meeting the prescribed conditions	Minor
99.	50(a)	Import matted or blood-stained wool, hair or bristles	Minor
100.	50(b)	Import an animal by-product removed from a diseased animal	Serious
101.	51(a)	Import an animal pathogen into Canada without a permit	Very serious

Item	Column 1 Provision of <i>Health of Animals Regulations</i>	Column 2 Short-form Description	Column 3 Classification
102.	51(b)	Import an animal, animal product, animal by-product or other organism carrying all or part of an animal pathogen without a permit	Very serious
103.	51(c)	Import blood or serum without the required permit	Serious
104.	51.1(a)	(a) Move a pathogen, an animal or organism to a place not named in the permit (b) Move blood or serum to any place not named in the permit	Very serious Serious
105.	51.1(b)	(a) Introduce a pathogen into an animal without a permit or in contravention of a permit (b) Introduce an animal, an organism or blood or serum into an animal without a permit or in contravention of a permit	Very serious Very serious
106.	51.2(1)(b)	(a) Import animal blood or serum from a country, other than the United States, that is not designated free of a reportable or serious disease (b) Import animal blood or serum without the prescribed certificate	Very serious Serious
107.	51.2(2)	Expose or use animal blood or serum in a live animal	Very serious
108.	53(b)	(a) Import animal food from a country not designated as free of prescribed diseases (b) Import animal food without a certificate	Serious Minor
109.	53(c)	Import animal food on a vessel which carried uncertified ruminants or swine	Serious
110.	54	Import fodder to be used to feed animals	Serious
111.	57(a)	(a) Import used beehives (b) Import used beehive equipment	Serious Minor
112.	57(b)	(a) Import bee feed without the required certificate (b) Fail to transport untreated bee feed directly to the approved establishment	Minor Minor
113.	58(1)	Import an animal without having it admitted at an approved place	Minor
114.	58(2)	Import an animal by air without having it admitted at an approved place	Serious
115.	61	Remove an animal that has not been quarantined	Very serious
116.	62	Fail to destroy or to remove from Canada an animal as ordered	Very serious
117.	69(1)(a)	Export livestock, poultry, embryos or semen without the required certificate	Serious
118.	69(1)(b)	Export livestock, poultry, embryos or semen without meeting the requirements of the destination country	Serious
119.	69(2)	Export semen that was not stored as prescribed	Serious
120.	69(3)	Export livestock, poultry, embryos or semen without the official export stamp on the certificate	Serious
121.	69(4)	Apply an official export stamp to a certificate without authorization	Serious
122.	71(1)	Export without the consent of an inspector an animal that has not been at the place of embarkation for at least 12 hours	Serious
123.	73.1	Fail to comply with a request to test animals	Very serious
124.	76(1)	Move or cause to be moved a <i>Cervidae</i> without a permit	Very serious
125.	76(2)	Fail to keep a copy of the movement permit	Serious
126.	79.11	Fail to comply with a request to test poultry, poultry products or poultry by-products	Serious
127.	79.13	Transport or permit to be transported day old chicks or hatching eggs into an eradication area without a certificate	Serious
128.	79.14(1)	Exhibit in a show poultry that is not identified or certified as prescribed	Serious
129.	79.14(2)	Permit to be exhibited poultry that is not identified or certified as prescribed	Serious
130.	79.15	Keep untested poultry on the premises of an approved hatchery supply flock	Serious
131.	79.16(1)	Fail to keep a record of mortality	Serious
132.	79.16(2)	Fail to immediately submit a sample of dead birds	Serious
133.	79.17(1)	(a) Fail to have a primary breeding flock tested (b) Fail to report the results of required tests	Serious Serious
134.	79.17(2)	Fail to identify poultry	Serious
135.	79.18	(a) Use hatchery to hatch game bird eggs that do not meet the prescribed requirements (b) Have on premises game bird eggs that do not meet the prescribed requirements	Serious Serious
136.	79.19(1)(a)	Operate a hatchery without a health monitored hatchery permit	Serious
137.	79.19(1)(b)	Fail to submit required fluff samples as prescribed	Minor
138.	79.19(7)	Sell chicks or remove chicks from a hatchery without permission	Serious
139.	79.19(8)	Fail to ensure that a chick or an unhatched embryo is killed in a humane manner	Serious
140.	79.2	Fail to submit poultry for prescribed tests	Serious
141.	80	Move a designated animal or thing without the permission of an inspector	Very serious
142.	83(1)	Fail to isolate or muzzle a dog	Very serious
143.	89(a)	Expose an imported bird to another bird	Serious
144.	89(b)	Transport an import bird with another bird	Serious
145.	90	Fail to comply with an order to segregate an animal or an order to have an animal inspected	Serious
146.	91.3(a)	Fail to keep a record for a period of two years	Serious
147.	91.3(b)	Fail to provide an inspector with a record	Serious
148.	91.3(c)	Fail to provide an inspector with the information contained in a record	Serious
149.	91.4(2)(a)	Remove a disease agent, an animal or a thing quarantined from the place of quarantine without authorization	Very serious
150.	91.4(2)(b)	Allow a disease agent, an animal or a thing quarantined to come into contact with an animal without authorization	Very serious
151.	91.4(2)(c)	Destroy a disease agent, an animal or a thing quarantined without authorization	Very serious

Item	Column 1 Provision of <i>Health of Animals Regulations</i>	Column 2 Short-form Description	Column 3 Classification
152.	91.4(2)(d)	Treat or test a disease agent, an animal or a thing quarantined without authorization	Very serious
153.	91.4(3)	Fail to notify that a quarantined animal appears sick	Very serious
154.	91.4(4)(a)	Move a disease agent or a thing that is quarantined without permission	Very serious
155.	91.4(4)(b)	Alter the appearance of a disease agent or a thing quarantined without permission	Very serious
156.	91.4(4)(c)	Remove a tag, sign or notice without permission	Serious
157.	91.4(4)(d)	(a) Open a container without permission (b) Remove any wrapping or cover without permission	Very serious Serious
158.	91.4(5)(a)	Transport or cause to be transported a disease agent or a thing quarantined without a licence	Very serious
159.	91.4(5)(b)	Fail to provide the person in charge of the conveyance with a copy of the licence	Serious
160.	91.4(5)(c)	Fail to transport a disease agent or a thing directly to the required location	Very serious
161.	91.4(6)	Fail to comply with a notice	Very serious
162.	92(1)(a)	Hold a sale, auction or market without the required facilities	Serious
163.	93	Fail to keep in a sanitary condition a sale, auction or market	Minor
164.	94	Fail to keep prescribed records or to make them available for inspection	Serious
165.	95(a)	Fail to identify an animal	Minor
166.	95(b)	Fail to have an animal examined and tested	Serious
167.	95.1(1)	Sell a bovine without meeting the prescribed requirements	Serious
168.	95.1(3)	Allow the sale, auction or market of a bovine where permission has been refused	Serious
169.	95.1(4)(a)	Fail to identify each specimen collected from a bovine	Minor
170.	95.1(4)(b)	Fail to keep a record as prescribed	Minor
171.	95.1(4)(c)	Fail to deliver a specimen and a copy of the record	Minor
172.	96	Offer for sale an animal that is not identified as prescribed	Minor
173.	98	Fail to properly mark livestock that reacts positively to a test for a reportable disease	Very serious
174.	100	Place or affix without authorization a tag or a mark on an animal	Serious
175.	101	Remove or deface without authorization a tag placed on an animal	Very serious
176.	103	Break, alter, tamper with or remove without authorization a seal or other device	Serious
177.	104(1)(a)(i)	Fail to comply with an order to clean and disinfect a place or a building	Serious
178.	104(1)(a)(ii)	Fail to comply with an order to clean and disinfect a conveyance	Serious
179.	104(1)(b)	Fail to comply with an order to clean and disinfect footwear, clothing or other thing	Serious
180.	104(2)	Fail to clean and disinfect a conveyance in which an animal that was required to be destroyed was transported	Serious
181.	105(1)	(a) Fail to clean and disinfect a crate or container before livestock are loaded (b) Fail to clean and disinfect a crate or container before poultry are loaded	Serious Minor
182.	105(3)	Fail to clean and disinfect a container before it is used again	Serious
183.	106(1)	Fail to clean and disinfect an aircraft or vessel	Serious
184.	106(3)	Fail to comply with an order to clean and disinfect a motor vehicle	Minor
185.	106(5)	Bring into Canada a conveyance used to transport an animal that has not been cleaned and disinfected	Serious
186.	106(6)	Fail to clean and disinfect a conveyance as prescribed	Minor
187.	106(7)	Fail to comply with an order to clean and disinfect a premises	Minor
188.	106(8)	Fail to affix notice as prescribed	Minor
189.	108(a)	Fail to completely clean a place or thing	Serious
190.	108(b)	Fail to disinfect a place or thing as prescribed	Minor
191.	109(1)	Fail to comply with an order to clean and disinfect a place where a sale, auction or market is conducted	Minor
192.	109(2)	Hold an auction, a sale or a market in a dirty place without consent	Minor
193.	110	Fail to comply with a request to provide samples or provide a sample that does not meet the prescribed requirements	Minor
194.	112(1)	(a) Feed or permit to be fed swine or poultry with edible residual material without a permit (b) Permit swine or poultry to have access to edible residual material without a permit	Very serious Very serious
195.	112(5)	Fail to have swine slaughtered as prescribed	Serious
196.	114	Fail to comply with an order to dispose of a carcass	Serious
197.	117(1)	(a) Collect, store or distribute semen that is affected with a communicable disease (b) Collect, store or distribute semen that has been exposed to a communicable disease	Very serious Serious
198.	117(2)	Fail to destroy semen as prescribed	Serious
199.	118	Fail to comply with an order to destroy contaminated semen	Serious
200.	119(1)	Fail to keep records as prescribed or to make it available to an inspector	Minor
201.	119(2)	Fail to keep records as prescribed or to make them available to an inspector	Minor
202.	119(3)	(a) Fail to maintain records in a form approved by the Minister (b) Fail to maintain records for a minimum period of seven years	Minor Minor
203.	120.3(1)(b)	Release a veterinary biologic without the required permit	Very serious
204.	120.6(1)	Fail to provide the Minister with new information	Very serious
205.	121(1)	Import a veterinary biologic without a permit	Very serious
206.	121(1.1)	Fail to ship a veterinary biologic directly to Canada	Serious
207.	122(4)(a)	(a) Fail to keep records as prescribed or to make it available to a veterinary inspector (b) Fail to retain records for at least two years	Serious Serious
208.	122(4)(b)	Fail to furnish the required samples	Serious

Item	Column 1 Provision of <i>Health of Animals Regulations</i>	Column 2 Short-form Description	Column 3 Classification
209.	123	(a) Prepare or manufacture a veterinary biologic without an establishment licence or without meeting the conditions of an establishment licence (b) Preserve, pack or test a veterinary biologic without an establishment licence or without meeting the conditions of an establishment licence (c) Label a veterinary biologic without an establishment licence or without meeting the conditions of an establishment licence	Very serious Serious Minor
210.	124	Manufacture a veterinary biologic without a product licence	Very serious
211.	128(1)	(a) Prepare, manufacture, store or test a veterinary biologic without meeting the prescribed requirements (b) Preserve, pack or label a veterinary biologic without meeting the prescribed requirements	Serious Minor
212.	128(2)	Fail to inform the Minister	Serious
213.	128(4)	Test a veterinary biologic in an unauthorized room or building	Minor
214.	128(5)	Conduct a diagnostic examination or procedure in a place that does not meet the prescribed requirements	Serious
215.	128(6)	Conduct research or experimentation in an unauthorized area	Serious
216.	129(1)(a)	Fail to keep or make available to a veterinary inspector the prescribed records	Serious
217.	129(1)(b)	Fail to furnish the Minister with the required samples	Serious
218.	129(2)	Fail to keep records for at least two years	Serious
219.	130	Sell a veterinary biologic or diluent that has not been prepared, manufactured, preserved, packed, labelled or tested in the manner described in the product outline	Very serious
220.	130.1	Fail to store a veterinary biologic as prescribed	Serious
221.	131	Fail to comply with an order	Very serious
222.	132(1)	Import, sell, advertise or offer for sale a veterinary biologic that is not packed or labelled in accordance with the prescribed requirements	Serious
223.	133(1)	Sell, advertise or offer for sale a veterinary biologic in a container without a label	Serious
224.	133(3)	Import a veterinary biologic in an outer container or a shipping container without a label	Serious
225.	134(1)	Import, sell, advertise or offer for sale a veterinary biologic whose label does not show the prescribed information	Serious
226.	134(3)	Import, sell, advertise or offer for sale a veterinary biologic whose label does not meet the prescribed language requirements	Minor
227.	134.1	Sell or offer for sale a veterinary biologic after its expiration date	Serious
228.	134.2(1)	Sell or offer for sale a rabies vaccine to anyone other than a veterinarian	Serious
229.	135(1)	Make a claim that is not supported by the product outline	Serious
230.	135(2)	Misrepresent a veterinary biologic in an advertisement	Serious
231.	135.1	Fail to report to the Minister a deficiency in safety, potency or efficacy of a veterinary biologic	Very serious
232.	138(1)	Transport out of Canada a diseased animal	Serious
233.	138(2)(a)	Load, transport or cause to be loaded or transported an animal that cannot be transported without suffering	Serious
234.	138(2)(b)	Load, transport or cause to be loaded or transported an animal that has not been fed and watered	Serious
235.	138(2)(c)	Load, transport or cause to be loaded or transported an animal that might give birth	Serious
236.	138(4)	Continue to transport an animal that is unfit for transport	Serious
237.	139(1)	Beat an animal being loaded or unloaded	Very serious
238.	139(2)	Load, unload or cause to be loaded or unloaded an animal in a way likely to cause suffering	Serious
239.	139(3)	(a) Fail to maintain and use an apparatus as not to cause suffering to animals when loading or unloading them (b) Use an apparatus greater than 45 degrees to load or unload animals	Minor Minor
240.	139(4)	Use a ramp or gangway with sides of insufficient strength or height	Minor
241.	139(5)	Use a ramp so that there is an unprotected gap	Minor
242.	139(6)(a)	Use a loading gate or chute that is not fitted with safe and secure footholds	Minor
243.	139(6)(b)	Use a loading gate or chute that is unsuitable for loading or unloading livestock	Minor
244.	140(1)	Overload a conveyance or cause a conveyance to be overloaded	Serious
245.	140(2)	Transport or cause to be transported animals in an overcrowded conveyance	Serious
246.	141(1)	Load a conveyance or transport animals without segregating them as prescribed	Serious
247.	142(a)	Transport or cause to be transported animals that cannot stand in their natural position	Minor
248.	142(b)	Transport or cause to be transported animals without adequate drainage or absorption of urine	Minor
249.	143(1)(a)	Transport or cause to be transported an animal in a conveyance that is constructed inadequately	Serious
250.	143(1)(b)	Transport or cause to be transported an animal where insecure fittings or projections could cause injury	Serious
251.	143(1)(c)	Transport or cause to be transported an animal where inadequately padded, fenced off or obstructed fittings could cause injury	Serious
252.	143(1)(d)	Transport or cause to be transported an animal with undue exposure to weather	Serious
253.	143(1)(e)	Transport or cause to be transported an animal with inadequate ventilation	Serious
254.	143(2)(a)	Transport or cause to be transported livestock in a conveyance without sand or secure footholds	Minor
255.	143(2)(b)	Transport or cause to be transported livestock without bedding	Minor
256.	143(4)	Fail to have facilities on board a vessel to protect an equine from sea-sickness	Very serious

Item	Column 1 Provision of <i>Health of Animals Regulations</i>	Column 2 Short-form Description	Column 3 Classification
257.	144(1)	Transport, load or cause to be transported or loaded an animal in a container that does not meet the prescribed requirements	Serious
258.	144(2)	Transport, load or cause to be transported or loaded an animal in a container not equipped with the required sign	Minor
259.	144(3)	Fail to properly secure a container	Serious
260.	145	Fail to maintain or have access to required facilities	Minor
261.	146	Fail to provide adequate ventilation, in the case of an aircraft	Very serious
262.	147	Fail to provide adequate ventilation, in the case of a vessel	Very serious
263.	148(1)(a)	Confine a monogastric animal in a conveyance for longer than 36 hours without meeting the requirements of subsection 148(7) of the <i>Health of Animals Regulations</i>	Serious
264.	148(1)(b)	Confine a ruminant in a conveyance for longer than 48 hours without meeting the requirements of subsection 148(7) of the <i>Health of Animals Regulations</i>	Serious
265.	148(3)	Confine chicks without food or water for longer than 72 hours	Serious
266.	148(4)	(a) Re-load livestock without the required rest period of five hours (b) Fail to provide livestock with sufficient water and food while resting or fail to add bedding to a conveyance before re-loading livestock	Serious Serious
267.	148(5)	Unload livestock into a pen that does not meet the prescribed requirements	Serious
268.	148(6)(a)	Fail to provide sufficient food or water for the duration of the voyage	Serious
269.	148(6)(b)	Fail to provide additional food or water	Serious
270.	148(6)(c)	Fail to store food or water as prescribed	Serious
271.	148(6)(d)	Fail to provide sufficient water pipes or taps	Serious
272.	149	Fail to provide suitable food or water to calves	Serious
273.	150	Fail to report an injured animal	Serious
274.	151(1)	Fail to record as prescribed	Minor
275.	151(2)	(a) Fail to have copy of records (b) Fail to produce copy of records	Minor Serious
276.	151(3)(a)	Fail to keep records for a period of two years	Minor
277.	151(3)(b)	Fail to provide records to an inspector	Minor
278.	151(3)(c)	Fail to provide information	Minor
279.	152(1)	(a) Fail to have the required ship's crew on a vessel (b) Fail to have a veterinarian on a vessel	Serious Serious
280.	152(2)	Fail to have a veterinary inspector on a vessel or an aircraft	Serious
281.	152(3)	Fail to notify a veterinary inspector of the time of departure of the vessel or of the names of the required crew	Serious
282.	152(4)	Fail to report to a veterinary inspector	Serious
283.	153(1)(a)	Transport or cause to be transported animals aboard a vessel on more than three decks without an additional deck specially fitted	Serious
284.	153(1)(b)	Transport or cause to be transported animals aboard a vessel on a deck exposed to the weather	Serious
285.	153(1)(c)	Transport or cause to be transported animals aboard a vessel on a structure not suited for their transport	Serious
286.	153(1)(d)	Transport or cause to be transported animals in a part of the vessel where their presence would interfere with management, ventilation, operation or safety of the vessel	Serious
287.	153(1)(e)	Transport or cause to be transported animals aboard a vessel on a hatch above other animals	Serious
288.	153(1)(f)	Transport or cause to be transported animals aboard a vessel on a hatch where there is no other access to the space below	Serious
289.	153(2)(a)	Load freight or feed for animals on a hatch above animals	Minor
290.	153(2)(b)	Fail to keep the required space free and clear	Minor
291.	153(2)(c)	Fail to provide adequate passageways	Minor
292.	154(a)	Fail to tie a bovine as prescribed	Minor
293.	154(b)	Fail to tie an equine as prescribed	Minor
294.	154(c)	Fail to transport sheep, goats or swine in pens or enclosed containers	Minor
295.	155	Fail to comply with an order	Serious
296.	156	Fail to provide adequate lighting	Serious
297.	157	Transport or cause to be transported animals near the engine or boiler room where casings are not adequately isolated	Serious
298.	158(1)(a)	Fail to provide a suitable humane killing device in good working order	Serious
299.	158(1)(b)	Fail to provide an adequate quantity of ammunition	Serious
300.	158(2)	(a) Fail to destroy an injured animal by means of the prescribed killing device (b) Keep alive a suffering animal	Serious Serious
301.	159	Fail to provide a sufficient quantity of veterinary drugs	Serious
302.	160.1	Fail to comply with the conditions contained in a permit or licence	Serious
303.	161(4)	Sell or transfer a licence to another person	Serious

SECTION 2

RÈGLEMENT SUR LA SANTÉ DES ANIMAUX
(C.R.C., ch. 296; DORS/91-525)

Article	Colonne 1 Disposition du Règlement sur la santé des animaux	Colonne 2 Sommaire	Colonne 3 Qualification
1.	3(2)	Défaut de se conformer à l'ordonnance prévue	Grave
2.	5(2)	Défaut de se conformer à l'ordonnance prévue	Grave
3.	6	Défaut de se conformer à un avis de mise en quarantaine	Très grave
4.	9	Défaut de se conformer à un avis de mise en quarantaine	Très grave
5.	10(1)a)	Importer un animal sans permis	Très grave
6.	10(1)b)	Importer un animal sans certificat d'origine	Grave
7.	10(1)c)	Importer un animal sans le certificat d'un vétérinaire ou avec un certificat incomplet ou contenant une fausse déclaration	Grave
8.	13(2)	Importer de la volaille ne se trouvant pas dans des contenants neufs et propres	Grave
9.	14(1)	Importer des œufs d'incubation sans le certificat prévu	Grave
10.	14(2)a)	Importer des œufs d'incubation ne se trouvant pas dans des contenants neufs et propres	Mineure
11.	14(2)b)	Importer des œufs d'incubation dont les coquilles sont sales	Grave
12.	17(1)	Importer un chien ou un chat domestique sans le certificat prévu	Mineure
13.	17(5)	Défaut de se conformer à l'ordonnance d'un inspecteur	Grave
14.	18(1)	Importer un chien sans le permis prévu	Mineure
15.	20(2)	a) Importer un animal sans le certificat prévu b) Importer un animal avec un certificat contenant une fausse déclaration c) Importer un animal avec un certificat incomplet	Très grave Très grave Très grave
16.	20(7)	Importer un animal ne satisfaisant pas aux conditions énoncées dans le certificat	Grave
17.	20(8)	Défaut de se conformer aux exigences d'un permis	Grave
18.	21.1(1.1)	Importer un bœuf n'ayant pas le tatouage ou l'étiquette prévu	Mineure
19.	21.1(6)a)	Défaut d'expédier hors du Canada un ruminant de foire dans les 21 jours suivant son importation	Grave
20.	21.1(6)b)	Défaut de présenter un ruminant de foire pour constatation de son expédition	Mineure
21.	21.2(6)	Transporter un ruminant d'engrais à un rodéo ou à une foire	Mineure
22.	22(5)	Défaut de transporter un bovin tel qu'il est exigé	Mineure
23.	22(6)	Importer d'une vente ou d'une foire un bovin ne satisfaisant pas aux exigences prévues	Mineure
24.	22(7)	Importer un bovin ne satisfaisant pas aux exigences de résidence prévues	Très grave
25.	22.1(6)	Transporter un bœuf d'engrais à un rodéo ou à une foire	Grave
26.	22.11(4)a)	Importer un veau d'engrais sans avoir eu l'approbation de l'endroit de quarantaine	Mineure
27.	22.11(4)b)	Importer un veau d'engrais sans le certificat prévu	Mineure
28.	22.11(4)c)	Importer un veau d'engrais plus de huit heures après son inspection	Mineure
29.	22.11(5)	Retirer ou faire retirer un veau d'engrais de son point d'entrée sans licence	Mineure
30.	22.11(6)	Transporter ou faire transporter un veau d'engrais sans licence	Mineure
31.	22.11(7)a)	Transporter ou faire transporter un veau d'engrais ailleurs qu'à l'endroit de quarantaine approuvé	Mineure
32.	22.11(7)b)	Transporter ou faire transporter un veau d'engrais d'une manière ou dans un délai autres que ceux prévus dans la licence	Mineure
33.	22.11(8)	a) Défaut de faire abattre un veau d'engrais dans un établissement agréé b) Défaut d'exporter ou de faire abattre un veau d'abattage dans un délai de 20 semaines	Mineure Mineure
34.	22.11(9)	Défaut de faire détruire le cadavre d'un veau d'engrais dans le délai, de la façon ou à l'endroit autorisés	Mineure
35.	22.11(10)a)	Défaut de faire pratiquer une autopsie du cadavre du veau d'engrais	Mineure
36.	22.11(10)b)	Défaut de faire détruire le cadavre d'un veau d'engrais ou de le faire de la manière exigée ou dans le délai prévu	Mineure
37.	22.4	Importer un camélidé sans permis	Grave
38.	22.5	Importer un cervidé sans permis	Grave
39.	25.1	Importer un furet sans certificat de vaccination contre la rage	Mineure
40.	26(1)	a) Importer un chien sans certificat de vaccination contre la rage ou un chien n'ayant pas été vacciné contre la rage au cours des trois dernières années b) Importer un chat sans certificat de vaccination contre la rage ou un chat n'ayant pas été vacciné contre la rage au cours des trois dernières années	Mineure Mineure
41.	26.1(1)	Importer un chien sans le permis prévu ou un chien ne satisfaisant pas aux conditions du permis	Mineure
42.	26.1(2)	a) Importer plus de deux chiens à des fins non commerciales sans le permis prévu b) Importer un chien ne satisfaisant pas aux conditions du permis	Mineure Mineure
43.	27(2)	Importer des États-Unis un poussin ne se trouvant pas dans un contenant neuf ou un contenant nettoyé et désinfecté	Mineure
44.	27(3.1)a)	Importer des pigeons non identifiés	Mineure
45.	27(3.1)b)	Importer des pigeons non vaccinés de la manière prévue	Mineure
46.	27(3.2)	Importer une autruche ne satisfaisant pas aux exigences prévues	Grave
47.	28(1)	Importer des œufs d'incubation sans certificat	Mineure

Article	Colonne 1 Disposition du <i>Règlement sur la santé des animaux</i>	Colonne 2 Sommaire	Colonne 3 Qualification
48.	28(2)a)	Importer des œufs d'incubation ne se trouvant pas dans des contenants neufs ou des contenants nettoyés et désinfectés	Mineure
49.	28(2)b)	Importer des œufs d'incubation dont les coquilles sont sales	Mineure
50.	28(2)c)	Importer des œufs d'incubation dont le troupeau de provenance n'est pas indiqué sur le contenant	Mineure
51.	29a)	Importer un psittacidé des États-Unis sans permis	Grave
52.	29.1(1)c)	Importer un psittacidé des États-Unis sans se conformer aux exigences prévues	Grave
53.	29.1(1)d)	Importer un psittacidé des États-Unis sans se conformer aux exigences prévues	Grave
54.	29.2(2)	Importer des œufs d'abeilles domestiques sans permis	Grave
55.	29.2(3)	Importer des abeilles domestiques sans permis	Grave
56.	29.3	Importer un renard, une mouffette ou un raton laveur sans permis	Mineure
57.	29.4	Importer une tortue de mer ou une tortue de terre ou ses œufs sans permis	Grave
58.	32	Importer des embryons sans permis	Grave
59.	33(2)	Retirer un animal d'abattage de son point d'entrée sans permis	Grave
60.	33(2.1)	Retirer de la volaille d'abattage de son point d'entrée sans permis	Grave
61.	33(3)	Transporter un animal d'abattage sans permis	Mineure
62.	33(4)	Transporter un animal d'abattage ailleurs qu'à l'établissement indiqué	Grave
63.	33(5)	Défaut d'abattre un animal dans un délai de quatre jours	Grave
64.	33(6)	Défaut d'abattre de la volaille d'abattage dans un délai de quatre jours	Grave
65.	33(7)	Retirer un animal vivant sans l'autorisation d'un inspecteur	Grave
66.	34(1)a)	Importer un produit animal d'un pays non désigné comme étant exempt de la fièvre aphteuse	Mineure
67.	34(1)b)	Importer un produit animal sans le certificat prévu	Grave
68.	34(2)a)	Importer des œufs non fertilisés d'un pays non désigné comme étant exempt de la maladie de Newcastle et de la peste aviaire	Grave
69.	34(2)b)	Importer des œufs non fertilisés sans le certificat prévu	Grave
70.	34(2)c)	Importer des œufs non fertilisés emballés dans des contenants sales	Grave
71.	35a)	Importer des États-Unis du sperme d'un ruminant, d'un porc ou d'une abeille domestique sans permis	Grave
72.	35b)	Importer d'un pays autre que les États-Unis du sperme d'un des animaux prévus sans permis	Très grave
73.	36(2)a)	Importer du sperme sans le certificat prévu ou avec un certificat incomplet ou contenant une fausse déclaration	Grave
74.	36(2)b)	Importer du sperme qui n'est pas marqué de la manière prévue ou dans un conteneur non scellé ou dont le sceau a été brisé	Grave
75.	37(2)a)	Retirer du sperme animal de son point d'entrée dans un conteneur non scellé	Grave
76.	37(2)b)	Retirer du sperme animal pour le transporter ailleurs qu'à l'endroit prévu	Grave
77.	38	Importer du sperme animal contaminé	Grave
78.	39	Défaut de se conformer à une ordonnance	Grave
79.	40	Importer un sous-produit animal sans se conformer aux exigences prévues	Grave
80.	41(2)a)	Importer un sous-produit animal d'un pays autre que les États-Unis non désigné comme étant exempt des maladies prévues	Grave
81.	41(2)b)	Importer un sous-produit animal sans certificat	Mineure
82.	41.1(2)	Utiliser ou faire en sorte que soit utilisé un sous-produit animal comme aliments pour animaux ou comme ingrédient pour de tels aliments	Très grave
83.	42.1(2)	Défaut de traiter des glandes et des organes d'animaux, dans leur forme brute, tel qu'il est exigé	Grave
84.	42.1(3)	Transporter ou faire transporter des glandes ou des organes d'animaux ailleurs qu'à l'établissement prévu	Grave
85.	45(1)a)	Importer de la carasse sans se conformer aux conditions prévues	Grave
86.	45(1)b)	Défaut de transporter la carasse directement à l'établissement approuvé	Grave
87.	45(2)	Défaut de traiter la carasse tel qu'il est exigé	Grave
88.	45(3)	Transporter ou faire transporter la carasse ailleurs qu'à l'établissement prévu	Grave
89.	46(1)	Importer de la farine d'os, du fumier, de la farine de sang, des résidus de graisse ou de la farine de plumes sans se conformer aux conditions prévues	Très grave
90.	47	Importer d'un pays autre que les États-Unis des déchets ou des rebuts renfermant un produit ou un sous-produit animal	Très grave
91.	47.1(2)	a) Décharger des rebuts ou du fumier sans se conformer aux exigences prévues b) Décharger des rebuts ou du fumier d'une manière qui pourrait entraîner l'introduction ou la propagation d'une maladie	Gave Très grave
92.	47.1(3)	Décharger des rebuts sans les incinérer, les soumettre à un traitement thermique ou les enfouir tel qu'il est exigé	Grave
93.	47.1(4)	Décharger des déchets ou des rebuts sans se conformer aux exigences prévues	Grave
94.	47.1(5)	Décharger des rebuts, des déchets ou du fumier à un endroit où ils ne peuvent être traités et éliminés tel qu'il est exigé	Grave
95.	47.1(6)	a) Défaut de transporter, de traiter et d'éliminer des rebuts, des déchets ou du fumier de la manière ou dans le délai prévus b) Manipuler, transporter et garder des déchets, des rebuts ou du fumier d'une manière qui pourrait entraîner l'introduction ou la propagation d'une maladie	Grave Grave
96.	47.1(7)b)	Défaut d'entreposer des déchets, des rebuts ou du fumier conformément aux prescriptions d'un inspecteur	Grave

Article	Colonne 1 Disposition du <i>Règlement sur la santé des animaux</i>	Colonne 2 Sommaire	Colonne 3 Qualification
97.	47.1(8)	Défaut de se conformer aux prescriptions d'un inspecteur lors du transport de déchets, de rebuts ou de fumier	Grave
98.	49	Importer une carcasse de gibier sans se conformer aux conditions prévues	Mineure
99.	50a)	Importer de la laine, du poil ou des soies crottés ou souillés de sang	Mineure
100.	50b)	Importer un sous-produit animal provenant d'un animal malade	Grave
101.	51a)	Importer un agent zoopathogène sans permis	Très grave
102.	51b)	Importer sans permis un animal, un produit animal, un sous-produit animal ou un autre organisme porteur d'un agent zoopathogène ou d'une partie de celui-ci	Très grave
103.	51c)	Importer sans permis du sang ou du sérum	Grave
104.	51.1a)	a) Déplacer un agent zoopathogène, un animal ou un organisme ailleurs qu'à l'endroit mentionné dans le permis b) Déplacer du sang ou du sérum ailleurs qu'à l'endroit mentionné dans le permis	Très grave Grave
105.	51.1b)	a) Inoculer un agent zoopathogène à un animal sans permis ou sans se conformer aux conditions d'un permis b) Inoculer un animal, un organisme ou du sang ou du sérum à un animal sans permis ou sans se conformer aux conditions d'un permis	Très grave Très grave
106.	51.2(1)b)	a) Importer du sang ou du sérum animal d'un pays, autre que les États-Unis, non désigné exempt de maladie déclarable ou grave b) Importer du sang ou du sérum animal sans le certificat prévu	Très grave Grave
107.	51.2(2)	Exposer du sang ou du sérum animal à des animaux vivants ou les utiliser dans ceux-ci	Très grave
108.	53b)	a) Importer des aliments pour animaux d'un pays non désigné comme étant exempt des maladies prévues b) Importer sans certificat des aliments pour animaux	Grave Mineure
109.	53c)	Importer des aliments pour animaux transportés par un navire ayant pris à son bord des ruminants ou porcs non certifiés	Grave
110.	54	Importer du fourrage qui servira d'aliment pour des animaux	Grave
111.	57a)	a) Importer des ruches usagées b) Importer du matériel apicole usagé	Grave Mineure
112.	57b)	a) Importer des produits pour nourrir les abeilles sans le certificat prévu b) Défaut de transporter directement à l'établissement approuvé des produits pour nourrir les abeilles non traités	Mineure Mineure
113.	58(1)	Importer un animal sans le faire admettre à un endroit approuvé	Mineure
114.	58(2)	Importer un animal par aéronef sans le faire admettre à un endroit approuvé	Grave
115.	61	Retirer un animal non mis en quarantaine	Très grave
116.	62	Défaut de détruire ou de faire sortir du Canada un animal tel qu'il est ordonné	Très grave
117.	69(1)a)	Exporter des animaux de ferme, de la volaille, des embryons ou du sperme sans le certificat prévu	Grave
118.	69(1)b)	Exporter des animaux de ferme, de la volaille, des embryons ou du sperme sans respecter les exigences du pays importateur	Grave
119.	69(2)	Exporter du sperme qui n'a pas été entreposé tel qu'il est exigé	Grave
120.	69(3)	Exporter des animaux de ferme, de la volaille, des embryons ou du sperme avec un certificat ne portant pas le timbre d'exportation officiel	Grave
121.	69(4)	Apposer un timbre d'exportation officiel sur un certificat sans autorisation	Grave
122.	71(1)	Exporter sans le consentement d'un inspecteur un animal qui n'a pas séjourné au lieu d'embarquement pendant au moins 12 heures	Grave
123.	73.1	Défaut de se conformer à une demande d'épreuve	Très grave
124.	76(1)	Déplacer ou faire déplacer un cervidé sans permis	Très grave
125.	76(2)	Défaut de conserver une copie du permis de circulation	Grave
126.	79.11	Défaut de se conformer à une demande d'épreuve pour des volailles, leurs produits ou leurs sous-produits	Grave
127.	79.13	Transporter des poussins d'un jour ou des œufs d'incubation, ou en autoriser le transport, dans une zone d'éradication sans certificat	Grave
128.	79.14(1)	Exposer lors d'une foire de la volaille non identifiée ou certifiée tel qu'il est exigé	Grave
129.	79.14(2)	Permettre que soit exposée lors d'une foire de la volaille non identifiée ou certifiée tel qu'il est exigé	Grave
130.	79.15	Garder de la volaille non testée dans des locaux occupés par un troupeau approuvé fournisseur de couvoirs	Grave
131.	79.16(1)	Défaut de tenir un registre des décès	Grave
132.	79.16(2)	Défaut d'envoyer immédiatement un échantillon d'oiseaux morts	Grave
133.	79.17(1)	a) Défaut de faire subir à un troupeau primaire de reproduction les épreuves prévues b) Défaut de transmettre les résultats des épreuves prévues	Grave Grave
134.	79.17(2)	Défaut d'identifier de la volaille	Grave
135.	79.18	a) Mettre en incubation dans un couvoir des œufs ne satisfaisant pas aux exigences prévues b) Garder dans un couvoir des œufs ne satisfaisant pas aux exigences prévues	Grave Grave
136.	79.19(1a)	Exploiter un couvoir sans permis de couvoir contrôlé	Grave
137.	79.19(1b)	Défaut de soumettre les échantillons de duvet demandés tel qu'il est exigé	Mineure
138.	79.19(7)	Vendre ou enlever des poussins d'un couvoir sans permission	Grave
139.	79.19(8)	Défaut de veiller à ce que l'abattage de tout poussin ou embryon non éclos soit effectué sans cruauté	Grave
140.	79.2	Défaut d'envoyer de la volaille pour lui faire subir les épreuves prévues	Grave
141.	80	Déplacer un animal ou une chose désigné sans la permission d'un inspecteur	Très grave

Article	Colonne 1 Disposition du <i>Règlement sur la santé des animaux</i>	Colonne 2 Sommaire	Colonne 3 Qualification
142.	83(1)	Défaut d'isoler ou de museler un chien	Très grave
143.	89a)	Exposer un oiseau importé à un autre oiseau	Grave
144.	89b)	Transporter un oiseau importé avec un autre oiseau	Grave
145.	90	Défaut de se conformer à une ordonnance d'isolement ou d'inspection d'un animal	Grave
146.	91.3a)	Défaut de conserver un registre pour une période de deux ans	Grave
147.	91.3b)	Défaut de remettre un registre à un inspecteur	Grave
148.	91.3c)	Défaut de fournir à un inspecteur les renseignements d'un registre	Grave
149.	91.4(2)a)	Retirer un agent causant une maladie, un animal ou une chose du lieu de quarantaine sans autorisation	Très grave
150.	91.4(2)b)	Laisser un agent causant une maladie, un animal ou une chose en quarantaine entrer en contact avec un animal sans autorisation	Très grave
151.	91.4(2)c)	Détruire un agent causant une maladie, un animal ou une chose en quarantaine sans autorisation	Très grave
152.	91.4(2)d)	Traiter un agent causant une maladie, un animal ou une chose en quarantaine ou mener des tests à son égard sans autorisation	Très grave
153.	91.4(3)	Défaut d'aviser un vétérinaire-inspecteur qu'un animal en quarantaine semble malade	Très grave
154.	91.4(4)a)	Déplacer un agent causant une maladie ou une chose en quarantaine sans autorisation	Très grave
155.	91.4(4)b)	Modifier l'apparence d'un agent causant une maladie ou d'une chose en quarantaine sans autorisation	Très grave
156.	91.4(4)c)	Enlever une étiquette, une indication ou un avis sans autorisation	Grave
157.	91.4(4)d)	a) Ouvrir un contenant sans autorisation b) Enlever un emballage ou une couverture sans autorisation	Très grave Grave
158.	91.4(5)a)	Transporter ou faire transporter un agent causant une maladie ou une chose en quarantaine sans permis	Très grave
159.	91.4(5)b)	Défaut de fournir à la personne chargée du véhicule une copie du permis	Grave
160.	91.4(5)c)	Défaut de transporter un agent causant une maladie ou une chose directement à l'endroit indiqué	Très grave
161.	91.4(6)	Défaut de se conformer à un avis	Très grave
162.	92(1)a)	Tenir une vente, une enchère ou un marché sans fournir les installations prévues	Grave
163.	93	Défaut de garder l'endroit d'une vente, d'une enchère ou d'un marché en bon état sanitaire	Mineure
164.	94	Défaut de tenir un registre ou de le mettre à la disposition d'un inspecteur	Grave
165.	95a)	Défaut d'identifier un animal	Mineure
166.	95b)	Défaut de faire examiner un animal et de lui faire subir des épreuves	Grave
167.	95.1(1)	Vendre un bovin sans se conformer aux exigences prévues	Grave
168.	95.1(3)	Permettre la vente, l'enchère ou le commerce d'un bovin sans la permission du ministre	Grave
169.	95.1(4)a)	Défaut d'identifier chaque spécimen prélevé d'un bovin	Mineure
170.	95.1(4)b)	Défaut de maintenir un registre tel qu'il est exigé	Mineure
171.	95.1(4)c)	Défaut de remettre un spécimen et une copie d'un registre	Mineure
172.	96	Mettre en vente un animal non identifié tel qu'il est exigé	Mineure
173.	98	Défaut de marquer correctement un animal ayant réagi positivement à une épreuve pour une maladie à déclarer	Très grave
174.	100	Placer ou apposer sans autorisation une bague ou une marque sur un animal	Grave
175.	101	Enlever ou effacer sans autorisation une bague ou une marque placée sur un animal	Très grave
176.	103	Briser, enlever ou modifier sans autorisation un sceau ou un autre moyen d'identification	Grave
177.	104(1)a)(i)	Défaut de se conformer à une ordonnance de nettoyage et de désinfection d'un lieu ou d'un bâtiment	Grave
178.	104(1)a)(ii)	Défaut de se conformer à une ordonnance de nettoyage et de désinfection d'un véhicule	Grave
179.	104(1)b)	Défaut de se conformer à une ordonnance de nettoyage et de désinfection de chaussures, vêtements ou d'une autre chose	Grave
180.	104(2)	Défaut de nettoyer et de désinfecter un véhicule utilisé pour le transport d'un animal ayant fait l'objet d'un avis de destruction	Grave
181.	105(1)	a) Défaut de nettoyer et de désinfecter un cageot ou un conteneur avant de charger des animaux de ferme b) Défaut de nettoyer et de désinfecter un cageot ou un conteneur avant de charger de la volaille	Grave Mineure
182.	105(3)	Défaut de nettoyer et de désinfecter un conteneur avant de le réutiliser	Grave
183.	106(1)	Défaut de nettoyer et de désinfecter un aéronef ou un navire	Grave
184.	106(3)	Défaut de se conformer à une ordonnance de nettoyage et de désinfection d'un véhicule automobile	Mineure
185.	106(5)	Faire entrer au Canada un véhicule qui a été utilisé pour transporter un animal et qui n'a pas été nettoyé et désinfecté	Grave
186.	106(6)	Défaut de nettoyer et de désinfecter un véhicule tel qu'il est exigé	Mineure
187.	106(7)	Défaut de se conformer à une ordonnance de nettoyage et de désinfection d'un local	Mineure
188.	106(8)	Défaut d'apposer un écriteau tel qu'il est exigé	Mineure
189.	108a)	Défaut d'enlever toute matière d'un endroit ou d'une chose	Grave
190.	108b)	Défaut de désinfecter un endroit ou une chose tel qu'il est exigé	Mineure
191.	109(1)	Défaut de se conformer à une ordonnance de nettoyage et de désinfection d'un endroit où se déroule une vente, une enchère ou un marché	Mineure
192.	109(2)	Tenir sans consentement une vente, une enchère ou un marché dans un endroit sale	Mineure
193.	110	Défaut de se conformer à une demande d'échantillon ou fournir un échantillon ne satisfaisant pas aux exigences prévues	Mineure

Article	Colonne 1 Disposition du <i>Règlement sur la santé des animaux</i>	Colonne 2 Sommaire	Colonne 3 Qualification
194.	112(1)	a) Nourrir ou permettre que soient nourris de matières résiduelles comestibles des porcs ou de la volaille sans permis b) Permettre que des porcs ou de la volaille aient accès à des matières résiduelles comestibles sans permis	Très grave Très grave
195.	112(5)	Défaut de faire abattre un porc tel qu'il est exigé	Grave
196.	114	Défaut de se conformer à une ordonnance d'élimination d'un cadavre	Grave
197.	117(1)	a) Prélever, conserver ou distribuer du sperme atteint d'une maladie transmissible b) Prélever, conserver ou distribuer du sperme ayant été exposé à une maladie transmissible	Très grave Grave
198.	117(2)	Défaut de détruire du sperme tel qu'il est exigé	Grave
199.	118	Défaut de se conformer à une ordonnance de destruction de sperme contaminé	Grave
200.	119(1)	Défaut de tenir un registre tel qu'il est exigé ou de le mettre à la disposition d'un inspecteur	Mineure
201.	119(2)	Défaut de tenir des registres tel qu'il est exigé ou de les mettre à la disposition d'un inspecteur	Mineure
202.	119(3)	a) Défaut de tenir un registre selon une formule approuvée par le ministre b) Défaut de conserver un registre pendant une période minimale de sept ans	Mineure Mineure
203.	120.3(1)b)	Disséminer un produit vétérinaire sans le permis prévu	Très grave
204.	120.6(1)	Défaut de fournir au ministre de nouveaux renseignements	Très grave
205.	121(1)	Importer un produit vétérinaire sans licence	Très grave
206.	121(1.1)	Défaut d'expédier directement au Canada un produit vétérinaire	Grave
207.	122(4)a)	a) Défaut de tenir un registre tel qu'il est exigé ou de le mettre à la disposition d'un vétérinaire-inspecteur b) Défaut de conserver un registre pendant au moins deux ans	Grave Grave
208.	122(4)b)	Défaut de remettre les échantillons demandés	Grave
209.	123	a) Préparer ou fabriquer un produit vétérinaire sans permis d'établissement ou en ne se conformant pas à un tel permis b) Conserver, emballer ou mettre à l'épreuve un produit vétérinaire sans permis d'établissement ou en ne se conformant pas à un tel permis c) Étiqueter un produit vétérinaire sans permis d'établissement ou en ne se conformant pas à un tel permis	Très grave Grave Mineure
210.	124	Fabriquer un produit vétérinaire sans permis de fabrication	Très grave
211.	128(1)	a) Préparer, fabriquer, entreposer ou mettre à l'épreuve un produit vétérinaire sans se conformer aux exigences prévues b) Conserver, emballer ou étiqueter un produit vétérinaire sans se conformer aux exigences prévues	Grave Mineure
212.	128(2)	Défaut d'informer le ministre	Grave
213.	128(4)	Mettre à l'épreuve un produit vétérinaire dans une salle ou un bâtiment non autorisé	Mineure
214.	128(5)	Effectuer un examen ou un diagnostic dans un endroit qui ne satisfait pas aux exigences prévues	Grave
215.	128(6)	Effectuer des recherches ou des expériences dans un lieu non autorisé	Grave
216.	129(1)a)	Défaut de tenir ou de mettre à la disposition d'un vétérinaire-inspecteur les registres prévus	Grave
217.	129(1)b)	Défaut de fournir au ministre les échantillons exigés	Grave
218.	129(2)	Défaut de conserver des registres pendant au moins deux ans	Grave
219.	130	Vendre un produit vétérinaire ou un diluant n'ayant pas été préparés, fabriqués, conservés, emballés, étiquetés ou mis à l'épreuve selon la manière décrite dans les données générales du produit	Très grave
220.	130.1	Défaut d'entreposer un produit vétérinaire tel qu'il est exigé	Grave
221.	131	Défaut de se conformer à une ordonnance	Très grave
222.	132(1)	Importer, vendre, annoncer ou mettre en vente un produit vétérinaire non emballé et étiqueté selon les exigences prévues	Grave
223.	133(1)	Vendre, annoncer ou mettre en vente un produit vétérinaire dans un contenant ne portant pas d'étiquette	Grave
224.	133(3)	Importer un produit vétérinaire dans un conteneur externe ou d'expédition ne portant pas d'étiquette	Grave
225.	134(1)	Importer, vendre, annoncer ou mettre en vente un produit vétérinaire dont l'étiquette n'indique pas les renseignements prévus	Grave
226.	134(3)	Importer, vendre, annoncer ou mettre en vente un produit vétérinaire dont l'étiquette ne satisfait pas aux exigences linguistiques prévues	Mineure
227.	134.1	Vendre ou mettre en vente un produit vétérinaire après sa date de péremption	Grave
228.	134.2(1)	Vendre ou mettre en vente un vaccin contre la rage à quelqu'un d'autre qu'un vétérinaire	Grave
229.	135(1)	Faire une allégation non étayée par les données générales sur le produit	Grave
230.	135(2)	Faussement représenter un produit vétérinaire dans une annonce	Grave
231.	135.1	Défaut d'informer le ministre d'un défaut relatif à la sécurité ou à l'efficacité d'un produit vétérinaire	Très grave
232.	138(1)	Transporter hors du Canada un animal malade	Grave
233.	138(2)a)	Charger, faire charger, transporter ou faire transporter un animal qui ne peut être transporté sans souffrances	Grave
234.	138(2)b)	Charger, faire charger, transporter ou faire transporter un animal n'ayant pas été alimenté et abreuvé	Grave
235.	138(2)c)	Charger, faire charger, transporter ou faire transporter un animal qui pourrait mettre bas	Grave
236.	138(4)	Défaut de cesser le transport d'un animal inapte au transport	Grave
237.	139(1)	Frapper un animal pendant son embarquement ou son débarquement	Très grave
238.	139(2)	Embarquer, débarquer ou faire embarquer ou débarquer un animal d'une façon susceptible de le faire souffrir	Grave

Article	Colonne 1 Disposition du <i>Règlement sur la santé des animaux</i>	Colonne 2 Sommaire	Colonne 3 Qualification
239.	139(3)	a) Défaut d'entretenir et d'utiliser un dispositif de façon à ne pas faire souffrir les animaux lors de leur embarquement ou de leur débarquement b) Utiliser un dispositif dont l'inclinaison dépasse 45 degrés pour l'embarquement ou débarquement des animaux	Mineure Mineure
240.	139(4)	Utiliser une rampe ou une passerelle dont les cloisons latérales ne sont pas suffisamment hautes ou solides	Mineure
241.	139(5)	Utiliser une rampe de manière à laisser un espace non gardé	Mineure
242.	139(6)a)	Utiliser une barrière ou une glissière d'embarquement non pourvue de prises de pied sûres	Mineure
243.	139(6)b)	Utiliser une barrière ou une glissière d'embarquement ne convenant pas à l'embarquement ou au débarquement d'animaux de ferme	Mineure
244.	140(1)	Sucharger ou faire surcharger un véhicule	Grave
245.	140(2)	Transporter ou faire transporter un animal dans un véhicule surchargé	Grave
246.	141(1)	Charger des animaux dans un véhicule ou les transporter sans les séparer tel qu'il est exigé	Grave
247.	142a)	Transporter ou faire transporter des animaux qui ne peuvent se tenir dans leur position naturelle	Mineure
248.	142b)	Transporter ou faire transporter des animaux sans un système d'égouttement ou d'absorption d'urine adéquat	Mineure
249.	143(1)a)	Transporter ou faire transporter un animal dans un véhicule dont la construction est inadéquate	Grave
250.	143(1)b)	Transporter ou faire transporter un animal dans un véhicule dont les attaches sont mal assurées ou dont des saillies pourraient causer des blessures	Grave
251.	143(1)c)	Transporter ou faire transporter un animal dans un véhicule dont les ferrures sont insuffisamment matelassées, isolées ou obstruées	Grave
252.	143(1)d)	Transporter ou faire transporter un animal en l'exposant indûment aux intempéries	Grave
253.	143(1)e)	Transporter ou faire transporter un animal sans ventilation suffisante	Grave
254.	143(2)a)	Transporter ou faire transporter des animaux de ferme dans un véhicule sans sable ou prises de pied sûres	Mineure
255.	143(2)b)	Transporter ou faire transporter des animaux de ferme sans litière	Mineure
256.	143(4)	Défaut d'équiper un navire de façon à protéger un équidé du mal de mer	Très grave
257.	144(1)	Transporter, charger ou faire transporter ou charger un animal dans un conteneur ne satisfaisant pas aux exigences prévues	Grave
258.	144(2)	Transporter, charger ou faire transporter ou charger un animal dans un conteneur qui n'est pas pourvu du signe prévu	Mineure
259.	144(3)	Défaut d'arrimer un conteneur de manière sécuritaire	Grave
260.	145	Défaut de fournir les installations prévues ou d'y avoir accès	Mineure
261.	146	Défaut d'avoir un système de ventilation adéquat, dans le cas d'un aéronef	Très grave
262.	147	Défaut d'avoir un système de ventilation adéquat, dans le cas d'un navire	Très grave
263.	148(1)a)	Enfermer un animal monogastrique pendant plus de 36 heures dans un véhicule sans se conformer aux exigences du paragraphe 148(7) du <i>Règlement sur la santé des animaux</i>	Grave
264.	148(1)b)	Enfermer un ruminant pendant plus de 48 heures dans un véhicule sans se conformer aux exigences du paragraphe 148(7) du <i>Règlement sur la santé des animaux</i>	Grave
265.	148(3)	Enfermer des poussins sans eau ou aliments pendant plus de 72 heures	Grave
266.	148(4)	a) Réembarquer des animaux de ferme sans qu'ils ne se soient reposés pendant au moins cinq heures b) Défaut de fournir suffisamment d'eau et d'aliments à des animaux de ferme pendant leur repos ou défaut d'ajouter de la litière dans un véhicule avant de les réembarquer	Grave Grave
267.	148(5)	Décharger des animaux de ferme dans un enclos ne satisfaisant pas aux exigences prévues	Grave
268.	148(6)a)	Défaut de fournir suffisamment d'eau et d'aliments pour la durée du voyage	Grave
269.	148(6)b)	Défaut de prévoir un approvisionnement supplémentaire d'eau et d'aliments	Grave
270.	148(6)c)	Défaut d'entreposer les aliments ou l'eau tel qu'il est exigé	Grave
271.	148(6)d)	Défaut de fournir suffisamment de canalisations d'eau et de robinets	Grave
272.	149	Défaut de fournir à des veaux de l'eau et des aliments appropriés	Grave
273.	150	Défaut de faire rapport d'un animal blessé	Grave
274.	151(1)	Défaut de tenir un registre tel qu'il est exigé	Mineure
275.	151(2)	a) Défaut d'avoir une copie d'un registre b) Défaut de présenter la copie d'un registre	Mineure Grave
276.	151(3)a)	Défaut de conserver un registre pendant une période de deux ans	Mineure
277.	151(3)b)	Défaut de remettre un registre à un inspecteur	Mineure
278.	151(3)c)	Défaut de remettre des renseignements	Mineure
279.	152(1)	a) Défaut d'avoir l'équipage requis à bord d'un navire b) Défaut d'avoir un vétérinaire à bord d'un navire	Grave Grave
280.	152(2)	Défaut d'avoir un vétérinaire-inspecteur sur un bateau ou un aéronef	Grave
281.	152(3)	Défaut d'aviser un vétérinaire-inspecteur de l'heure de départ d'un navire ou de lui fournir le nom des membres d'équipage prévus	Grave
282.	152(4)	Défaut de se présenter à un vétérinaire-inspecteur	Grave
283.	153(1)a)	Transporter ou faire transporter des animaux à bord d'un navire sur plus de trois ponts sans pont supplémentaire spécialement aménagé	Grave

Article	Colonne 1 Disposition du <i>Règlement sur la santé des animaux</i>	Colonne 2 Sommaire	Colonne 3 Qualification
284.	153(1 <i>b</i>)	Transporter ou faire transporter des animaux à bord d'un navire sur un pont exposé aux intempéries	Grave
285.	153(1 <i>c</i>)	Transporter ou faire transporter des animaux à bord d'un navire sur une structure impropre à leur transport	Grave
286.	153(1 <i>d</i>)	Transporter ou faire transporter des animaux dans une partie du navire où leur présence nuirait à la conduite, à la ventilation, au fonctionnement ou à la sécurité du navire	Grave
287.	153(1 <i>e</i>)	Transporter ou faire transporter des animaux à bord d'un navire sur une écoutille située au-dessus d'autres animaux	Grave
288.	153(1 <i>f</i>)	Transporter ou faire transporter des animaux à bord d'un navire sur une écoutille sans aucune autre voie d'accès au compartiment installé au-dessous	Grave
289.	153(2 <i>a</i>)	Charger des marchandises ou des aliments pour animaux sur une écoutille située au-dessus d'autres animaux	Mineure
290.	153(2 <i>b</i>)	Défaut de garder l'espace requis libre et propre	Mineure
291.	153(2 <i>c</i>)	Défaut d'aménager des allées appropriées	Mineure
292.	154 <i>a</i>)	Défaut d'attacher un bovin tel qu'il est exigé	Mineure
293.	154 <i>b</i>)	Défaut d'attacher un équidé tel qu'il est exigé	Mineure
294.	154 <i>c</i>)	Défaut de transporter des moutons, chèvres ou porcs dans des enclos ou des conteneurs fermés	Mineure
295.	155	Défaut de se conformer à une ordonnance	Grave
296.	156	Défaut de fournir un éclairage adéquat	Grave
297.	157	Transporter ou faire transporter des animaux près de la chambre des chaudières ou des moteurs sans que les parois de la chambre soient adéquatement isolées	Grave
298.	158(1 <i>a</i>)	Défaut d'avoir un dispositif d'abattage sans cruauté et en bon état de marche	Grave
299.	158(1 <i>b</i>)	Défaut d'avoir une quantité suffisante de munitions	Grave
300.	158(2)	<i>a</i>) Défaut d'abattre un animal blessé au moyen du dispositif d'abattage prévu <i>b</i>) Épargner un animal souffrant	Grave Grave
301.	159	Défaut d'avoir une quantité suffisante de médicaments vétérinaires	Grave
302.	160.1	Défaut de se conformer aux conditions d'un permis ou d'une licence	Grave
303.	161(4)	Céder un permis	Grave

PART 2

PEST CONTROL PRODUCTS ACT AND PEST CONTROL PRODUCTS REGULATIONS

DIVISION 1

PEST CONTROL PRODUCTS ACT

Item	Column 1 Provision of <i>Pest Control Products Act</i>	Column 2 Short-form Description	Column 3 Classification
1.	4(1)	Manufacture, store, display, distribute or use a control product under unsafe conditions	Very serious
2.	4(2)	<i>(a)</i> Package or label a control product in false, misleading or deceptive manner <i>(b)</i> Advertise a control product in false, misleading or deceptive manner	Serious Minor
3.	5(1 <i>a</i>)	Import or sell a control product not registered as prescribed	Very serious
4.	5(1 <i>b</i>)	Import or sell a control product not conforming to prescribed standards	Very serious
5.	5(1 <i>c</i>)	<i>(a)</i> Import or sell a control product not packaged as prescribed <i>(b)</i> Import a control product not labelled as prescribed <i>(c)</i> Sell a control product not labelled as prescribed	Serious Serious Very serious
6.	8(2)	Fail to give all reasonable assistance to an inspector or to provide an inspector with information	Minor
7.	9(1)	Hinder an inspector	Very serious
8.	9(2)	Make false or misleading statements to an inspector or officer	Serious
9.	9(3)	Remove from detention a control product without authorization	Very serious

PARTIE 2

LOI SUR LES PRODUITS ANTIPARASITAIRES ET RÈGLEMENT SUR LES PRODUITS ANTIPARASITAIRES

SECTION 1

LOI SUR LES PRODUITS ANTIPARASITAIRES

Article	Colonne 1 Disposition de la <i>Loi sur les produits antiparasitaires</i>	Colonne 2 Sommaire	Colonne 3 Qualification
1.	4(1)	Fabriquer, stocker, présenter, distribuer ou utiliser un produit antiparasitaire dans des conditions dangereuses	Très grave
2.	4(2)	a) Emballer ou étiqueter un produit antiparasitaire d'une manière fautive ou trompeuse ou susceptible de créer une fausse impression b) Faire la publicité d'un produit antiparasitaire d'une manière fautive ou trompeuse ou susceptible de donner une fausse impression	Grave Mineure
3.	5(1a)	Importer ou vendre un produit antiparasitaire non agréé tel qu'il est exigé	Très grave
4.	5(1b)	Importer ou vendre un produit antiparasitaire non conforme aux normes prévues	Très grave
5.	5(1c)	a) Importer ou vendre un produit antiparasitaire non emballé tel qu'il est exigé b) Importer un produit antiparasitaire non étiqueté tel qu'il est exigé c) Vendre un produit antiparasitaire non étiqueté tel qu'il est exigé	Grave Grave Très grave
6.	8(2)	Défaut de fournir toute l'assistance possible à un inspecteur ou de lui donner des renseignements	Mineure
7.	9(1)	Entraver l'action d'un inspecteur	Très grave
8.	9(2)	Faire des déclarations fausses ou trompeuses à l'inspecteur ou à un fonctionnaire	Grave
9.	9(3)	Soustraire à la rétention un produit antiparasitaire sans autorisation	Très grave

DIVISION 2

PEST CONTROL PRODUCTS REGULATIONS
(C.R.C., C. 1253)

Item	Column 1 Provision of <i>Pest Control Products Regulations</i>	Column 2 Short-form Description	Column 3 Classification
1.	6	Import, sell or use an unregistered control product	Very serious
2.	6.1	Fail to amend the certificate of registration of a control product upon request	Minor
3.	11(a)	Fail to provide a sample of a control product	Minor
4.	11(b)	Fail to provide a sample of the technical grade of a control product's active ingredient	Minor
5.	11(c)	Fail to provide a sample of a laboratory standard	Minor
6.	26	Fail to make a record of all quantities of a control product stored, manufactured or sold	Minor
7.	26(a)	Fail to retain the record for three years of all quantities of a control product stored, manufactured or sold	Minor
8.	26(b)	Fail to make a record of all quantities of a control product stored, manufactured or sold available upon request	Minor
9.	27(1)	Use an unapproved label on a control product	Serious
10.	43	Fail to store or display a control product in accordance with the conditions on the label	Serious
11.	45(1)	Use of a control product in a manner that is inconsistent with the label	Very serious
12.	45(2)	Use of a control product imported for own use in a manner that is inconsistent with the conditions on the importer's declaration	Very serious
13.	45(3)	Use of a control product designed for manufacturing use for any purpose other than manufacturing when it is exempt from registration	Very serious
14.	46(1)	Package a control product not as prescribed	Serious
15.	47(1)	(a) Fail to have a control product conform to the specifications in the register of control products (b) Fail to have a control product bearing the label contained in the register of control products	Very serious Very serious
16.	53(3)	Alter or remove a detention tag without authorization	Very serious

SECTION 2

RÈGLEMENT SUR LES PRODUITS ANTIPARASITAIRES
(C.R.C., CH. 1253)

Article	Colonne 1 Disposition du <i>Règlement sur les produits antiparasitaires</i>	Colonne 2 Sommaire	Colonne 3 Qualification
1.	6	Importer, vendre ou utiliser un produit antiparasitaire non homologué	Très grave
2.	6.1	Défaut de modifier le certificat d'homologation d'un produit antiparasitaire sur demande	Mineure
3.	11a)	Défaut de fournir un échantillon du produit antiparasitaire	Mineure
4.	11b)	Défaut de fournir un échantillon de la catégorie technique de la matière active d'un produit antiparasitaire	Mineure
5.	11c)	Défaut de fournir un échantillon du produit étalon de laboratoire	Mineure

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Disposition du <i>Règlement sur les produits antiparasitaires</i>	Sommaire	Qualification
6.	26	Défaut de tenir un registre de toutes les quantités d'un produit antiparasitaire emmagasinées, fabriquées ou vendues	Mineure
7.	26a)	Défaut de conserver pendant trois ans le registre de toutes les quantités du produit antiparasitaire emmagasinées, fabriquées ou vendues	Mineure
8.	26b)	Défaut de fournir sur demande le registre de toutes les quantités d'un produit antiparasitaire emmagasinées, fabriquées ou vendues	Mineure
9.	27(1)	Utiliser pour un produit antiparasitaire une étiquette non approuvée	Grave
10.	43	Défaut d'emmagasiner ou de présenter un produit antiparasitaire conformément aux conditions de l'étiquette	Grave
11.	45(1)	Utiliser un produit antiparasitaire d'une manière ne correspondant pas à l'étiquette	Très grave
12.	45(2)	Utiliser un produit antiparasitaire importé pour son propre usage d'une manière ne correspondant pas aux conditions de la déclaration de l'importateur	Très grave
13.	45(3)	Utiliser un produit antiparasitaire conçu pour la fabrication à toute autre fin lorsqu'il est exempté de l'homologation	Très grave
14.	46(1)	Emballer un produit antiparasitaire d'une manière autre que celle exigée	Grave
15.	47(1)	a) Produit antiparasitaire non conforme aux spécifications du registre des produits antiparasitaires b) Produit antiparasitaire ne portant pas l'étiquette prévue au registre des produits antiparasitaires	Très grave Très grave
16.	53(3)	Enlever ou modifier une étiquette de détention	Très grave

PART 3

PLANT PROTECTION ACT AND REGULATIONS UNDER THE PLANT PROTECTION ACT

DIVISION 1

PLANT PROTECTION ACT
(S.C. 1990, C. 22)

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Provision of <i>Plant Protection Act</i>	Short-form Description	Classification
1.	5	(a) Fail to notify the Minister of a suspected pest (b) Fail to provide a specimen of the pest	Serious Serious
2.	6(1)	Move, grow, raise, culture or produce a thing without permission	Very serious
3.	7(1)	Fail to present a thing for inspection	Very serious
4.	9(1)	Possess or dispose of a thing that was unlawfully imported	Very serious
5.	13(1)	Fail to comply with a prohibition or restriction imposed under an inspector's declaration	Very serious
6.	15(3)(d)	Fail to comply with a prohibition or restriction imposed under an order imposed by the Minister	Very serious
7.	23(1)	(a) Hinder an inspector (b) Make a false or misleading statement to an inspector	Very serious Serious
8.	23(2)	(a) Fail to provide reasonable assistance to an inspector (b) Fail to furnish an inspector with information	Serious Serious
9.	31	Move, alter or interfere with a seized thing	Very serious
10.	49	Fail to comply with a notice	Very serious

PARTIE 3

LOI SUR LA PROTECTION DES VÉGÉTAUX ET SES RÈGLEMENTS

SECTION 1

LOI SUR LA PROTECTION DES VÉGÉTAUX
(L.C. 1990, CH. 22)

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Disposition de la <i>Loi sur la protection des végétaux</i>	Sommaire	Qualification
1.	5	a) Défaut de déclarer au ministre la présence soupçonnée d'un parasite b) Défaut de fournir un spécimen du parasite	Grave Grave
2.	6(1)	Transporter ou produire une chose sauf exemption	Très grave
3.	7(1)	Défaut de présenter une chose pour inspection tel qu'il est exigé	Très grave

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Disposition de la <i>Loi sur la protection des végétaux</i>	Sommaire	Qualification
4.	9(1)	Avoir en sa possession une chose importée illégalement ou en disposer	Très grave
5.	13(1)	Défaut de se conformer à une interdiction ou à une restriction prévue dans la déclaration de l'inspecteur	Très grave
6.	15(3)	Défaut de se conformer à une interdiction ou à une restriction prévue dans l'arrêté du ministre	Très grave
7.	23(1)	a) Entraver l'action d'un inspecteur	Très grave
		b) Faire une déclaration fausse ou trompeuse à un inspecteur	Grave
8.	23(2)	a) Défaut de prêter toute l'assistance possible à un inspecteur	Grave
		b) Défaut de fournir des renseignements à un inspecteur	Grave
9.	31	Modifier l'état ou la situation d'une chose saisie	Très grave
10.	49	Défaut de se conformer à un avis	Très grave

DIVISION 2

POTATO PRODUCTION AND SALE (CENTRAL SAANICH) RESTRICTION REGULATIONS
(SOR/82-186)

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Provision of <i>Potato Production and Sale (Central Saanich) Restriction Regulations</i>	Short-form Description	Classification
1.	3(1)(a)	Seed, plant, grow, produce or harvest potatoes within a prescribed prohibited area	Very serious
2.	3(1)(b)	Sell or dispose of potatoes seeded, planted, grown, produced or harvested within a prescribed prohibited area	Very serious

SECTION 2

RÈGLEMENT VISANT À RESTREINDRE LA PRODUCTION ET À INTERDIRE LA VENTE DE POMMES DE TERRE
(CENTRAL SAANICH, COLOMBIE-BRITANNIQUE)
(DORS/82-186)

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Disposition du <i>Règlement visant à restreindre la production et à interdire la vente de pommes de terre (Central Saanich, Colombie-Britannique)</i>	Sommaire	Qualification
1.	3(1)a)	Semer, planter, cultiver, produire ou récolter des pommes de terre dans le secteur interdit prévu	Très grave
2.	3(1)b)	Vendre ou aliéner des pommes de terre semées, plantées, cultivées, produites ou récoltées dans le secteur interdit prévu	Très grave

DIVISION 3

EGGPLANTS AND TOMATOES PRODUCTION (CENTRAL SAANICH) RESTRICTION REGULATIONS
(SOR/82-448)

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Provision of <i>Eggplants and Tomatoes Production (Central Saanich) Restriction Regulations</i>	Short-form Description	Classification
1.	2	Seed, transplant, grow, produce or harvest eggplant or tomato within a prescribed prohibited area	Very serious

SECTION 3

RÈGLEMENT SUR LA PRODUCTION D'AUBERGINES ET DE TOMATES (CENTRAL SAANICH)
(DORS/82-448)

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Disposition du <i>Règlement sur la production d'aubergines et de tomates (Central Saanich)</i>	Sommaire	Qualification
1.	2	Semer, planter, cultiver, produire ou récolter des aubergines ou des tomates dans le secteur interdit prévu	Très grave

DIVISION 4

PLANT PROTECTION REGULATIONS
(SOR/95-212)

Item	Column 1 Provision of <i>Plant Protection Regulations</i>	Column 2 Short-form Description	Column 3 Classification
1.	5(4)	Fail to comply with the conditions of an authorization	Very serious
2.	6(3)	Possess, hold or control a seal without authorization	Serious
3.	7(1)	Remove, break, alter or tamper with a seal without authorization	Very serious
4.	7(3)	Fail to ensure that a seal is not removed, broken, altered or tampered with	Very serious
5.	8	Misuse documents	Serious
6.	9(1)	(a) Possess, hold or control a false or improperly obtained document (b) Use a false or improperly obtained document	Serious Very serious
7.	9(2)	(a) Possess, hold or control a false document (b) Use a false document	Serious Very serious
8.	13(1)(a)	Alter or deface a notice of quarantine or a quarantine tag or erase information thereon	Very serious
9.	13(1)(b)	Remove a quarantine tag	Very serious
10.	14(1)	Contravene quarantine conditions	Very serious
11.	17(4)(a)	Fail to treat or process a thing in accordance with a notice	Very serious
12.	17(4)(b)	Fail to ensure that a pest or biological obstacle is eradicated or to prevent the spread of a pest or a biological obstacle	Very serious
13.	19	Fail to comply forthwith with a removal requirement	Very serious
14.	20(4)	Fail to comply with a prohibition or restriction placed on the use of a place	Very serious
15.	21(4)	Fail to comply with a prohibition or restriction of an activity	Very serious
16.	22(a)	(a) Enter or move within an infested place without authorization (b) Leave an infested place without authorization	Minor Very serious
17.	22(b)	Move a thing without authorization	Very serious
18.	25(1)(a)	Alter or deface a notice of detention or a detention tag or erase information thereon	Very serious
19.	25(1)(b)	Remove a detention tag without authorization	Very serious
20.	25(1)(c)	Undertake an activity in respect of a detained thing without authorization	Very serious
21.	27(5)	Undertake an unapproved activity in respect of a thing that is required to be disposed of	Serious
22.	29(1)	Import a thing without a permit number or without a foreign Phytosanitary Certificate or a foreign Phytosanitary Certificate for Re-export	Serious
23.	34(1)	Fail to comply with the import permit conditions	Very serious
24.	36(a)	Fail to furnish records where required by permit	Serious
25.	36(b)	Fail to retain records where required by permit	Serious
26.	38(a)	Fail to treat or process a thing at origin as prescribed	Serious
27.	38(b)	Fail to treat or process a thing in a specified or required manner and place	Serious
28.	39	Fail to declare as prescribed	Serious
29.	40(4)(a)	Move an imported thing to an unauthorized place	Serious
30.	40(4)(b)	Open a conveyance or unpack a package without authorization	Serious
31.	41(3)	(a) Remove a tag or label without authorization (b) Deface or alter a tag or label	Very serious Very serious
32.	42(2)	Import a prohibited thing	Very serious
33.	43(3)(a)	Fail to ensure non-spread of a pest or biological obstacle	Very serious
34.	43(3)(b)	Fail to destroy or ensure non-viability of a pest or a biological obstacle	Very serious
35.	43(4)(a)	(a) Import a thing without complying with the prescribed residency requirements in order to obtain a permit (b) Import a thing without complying with the permit application information requirements (c) Import a thing without complying with the permit conditions (d) Import a thing without keeping or retaining records as prescribed (e) Import a thing without declaring as prescribed (f) Import a thing without presenting it for inspection and admittance at designated places of entry as prescribed	Serious Serious Very serious Serious Serious Serious
36.	45(2)(a)	Fail to obtain a Movement Certificate	Very serious
37.	45(2)(b)	Fail to comply with the conditions of a Movement Certificate	Very serious
38.	45(3)	Fail to comply with the conditions of a Movement Certificate prior to movement	Very serious
39.	46(1)	Alter or deface a Movement Certificate or erase information or statement thereon	Very serious
40.	46(3)	Substitute a thing for the thing for which a Movement Certificate was issued	Very serious
41.	50(1)	Move a thing named in Schedule I to the <i>Plant Protection Regulations</i>	Very serious
42.	50(2)	Move a pest named in Schedule I to the <i>Plant Protection Regulations</i>	Very serious
43.	50(3)	Move a pest named in Schedule II to the <i>Plant Protection Regulations</i> within or outside an area specified in that Schedule	Very serious

Item	Column 1 Provision of <i>Plant Protection Regulations</i>	Column 2 Short-form Description	Column 3 Classification
44.	51	Move a thing without meeting the requirements prescribed in Schedule II to the <i>Plant Protection Regulations</i>	Very serious
45.	53(1)	Undertake an activity in contravention of a Ministerial Order or Declaration of Infested Place Notice	Very serious
46.	54(4)(a)	(a) Move a prohibited thing contrary to the conditions of a Movement Certificate (b) Move a prohibited thing that is not identified, packed or contained as prescribed	Very serious Serious
47.	54(4)(c)	Move a thing to a place other than as specified in the Movement Certificate	Very serious
48.	54(4)(d)	Fail to deal with a thing as specified in the Movement Certificate	Very serious
49.	55(2)	Fail to obtain an export document as prescribed	Serious
50.	55(4)	Possess, hold or control a Canadian Phytosanitary Certificate Seal or facsimile thereof without authorization	Very serious
51.	55(5)	Alter or deface a Canadian Phytosanitary Certificate or a Canadian Phytosanitary Certificate for Re-export or erase information or statement thereon	Very serious
52.	55(7)	Substitute a thing for the thing for which a certificate or other document was issued	Very serious
53.	56(1)	Fail to obtain an Export Permit as prescribed	Very serious
54.	57	Fail to meet the phytosanitary requirements of the importing country	Very serious
55.	58(2)	Load or complete the loading without approval as prescribed	Very serious

SECTION 4

RÈGLEMENT SUR LA PROTECTION DES VÉGÉTAUX
(DORS/95-212)

Article	Colonne 1 Disposition du <i>Règlement sur la protection des végétaux</i>	Colonne 2 Sommaire	Colonne 3 Qualification
1.	5(4)	Défaut de respecter les conditions d'une autorisation	Très grave
2.	6(3)	Avoir la possession, la responsabilité ou la garde d'un sceau sans autorisation	Grave
3.	7(1)	Enlever, briser ou modifier un sceau sans autorisation	Très grave
4.	7(3)	Défaut de veiller à ce qu'un sceau ne soit pas enlevé, brisé ou modifié	Très grave
5.	8	Faire mauvais usage de documents	Grave
6.	9(1)	a) Avoir la possession, la responsabilité ou la garde d'un document faux ou obtenu irrégulièrement b) Utiliser un document faux ou obtenu irrégulièrement	Grave Très grave
7.	9(2)	a) Avoir la possession, la responsabilité ou la garde d'un faux document b) Utiliser un faux document	Grave Très grave
8.	13(1)a)	Modifier ou rendre illisible une étiquette ou un avis de quarantaine ou effacer tout renseignement y figurant	Très grave
9.	13(1)b)	Enlever une étiquette de quarantaine	Très grave
10.	14(1)	Contrevenir aux conditions de quarantaine	Très grave
11.	17(4)a)	Défaut de traiter ou de transformer toute chose selon l'avis	Très grave
12.	17(4)b)	Défaut d'éliminer le parasite ou l'obstacle biologique ou de prévenir sa propagation	Très grave
13.	19	Défaut d'obtempérer sans délai à un ordre de retrait	Très grave
14.	20(4)	Défaut de se conformer à l'interdiction ou à la restriction de l'utilisation d'un lieu	Très grave
15.	21(4)	Défaut de se conformer à l'interdiction ou à la restriction d'une activité	Très grave
16.	22a)	a) Entrer ou circuler dans un lieu infesté sans autorisation b) Sortir d'un lieu infesté sans autorisation	Mineure Très grave
17.	22b)	Déplacer une chose sans autorisation	Très grave
18.	25(1)a)	Modifier ou rendre illisible un avis ou une étiquette de rétention ou effacer les renseignements y figurant	Très grave
19.	25(1)b)	Enlever une étiquette de rétention sans autorisation	Très grave
20.	25(1)c)	Effectuer sans autorisation une activité à l'égard d'une chose retenue	Très grave
21.	27(5)	Effectuer une activité non approuvée à l'égard d'une chose dont il faut disposer	Grave
22.	29(1)	Importer une chose sans numéro de permis ou sans certificat phytosanitaire étranger ou certificat phytosanitaire étranger pour réexportation	Grave
23.	34(1)	Défaut de respecter les conditions du permis d'importation	Très grave
24.	36a)	Défaut de fournir le registre exigé par le permis	Grave
25.	36b)	Défaut de conserver le registre exigé par le permis	Grave
26.	38a)	Défaut de traiter ou de transformer une chose à son lieu d'origine tel qu'il est exigé	Grave
27.	38b)	Défaut de traiter ou de transformer une chose de la manière et au lieu précisés ou exigés	Grave
28.	39	Défaut de déclarer une chose tel qu'il est exigé	Grave
29.	40(4)a)	Acheminer une chose importée à un lieu non autorisé	Grave
30.	40(4)b)	Ouvrir sans autorisation un véhicule ou un contenant	Grave
31.	41(3)	a) Enlever une étiquette sans autorisation b) Modifier une étiquette	Très grave Très grave

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Disposition du <i>Règlement sur la protection des végétaux</i>	Sommaire	Qualification
32.	42(2)	Importer une chose interdite	Très grave
33.	43(3)a)	Défaut de prévenir la propagation d'un parasite ou d'un obstacle biologique	Très grave
34.	43(3)b)	Défaut de détruire un parasite ou un obstacle biologique ou de les rendre non viables	Très grave
35.	43(4)a)	a) Importer une chose sans se conformer aux exigences prévues visant la résidence en vue d'obtenir un permis b) Importer une chose sans fournir les renseignements exigés dans la demande de permis c) Importer une chose sans respecter les conditions du permis d) Importer une chose sans tenir ou conserver le registre prévu e) Importer une chose sans la déclarer tel qu'il est exigé f) Importer une chose sans la présenter à l'inspection et sans l'introduire à un point d'entrée désigné tel qu'il est exigé	Grave Grave Très grave Grave Grave Grave
36.	45(2)a)	Défaut d'obtenir un certificat de circulation	Très grave
37.	45(2)b)	Défaut de respecter les conditions du certificat de circulation	Très grave
38.	45(3)	Défaut de respecter les conditions du certificat de circulation avant le déplacement	Très grave
39.	46(1)	Modifier ou rendre illisible un certificat de circulation ou effacer les renseignements ou une déclaration y figurant	Très grave
40.	46(3)	Substituer quoi que ce soit à une chose pour laquelle un certificat de circulation a été délivré	Très grave
41.	50(1)	Déplacer une chose mentionnée à l'annexe I du <i>Règlement sur la protection des végétaux</i>	Très grave
42.	50(2)	Déplacer un parasite mentionné à l'annexe I du <i>Règlement sur la protection des végétaux</i>	Très grave
43.	50(3)	Déplacer un parasite mentionné à l'annexe II du <i>Règlement sur la protection des végétaux</i> à l'extérieur d'un périmètre ou d'une région mentionnés à cette annexe ou dans les limites de ceux-ci	Très grave
44.	51	Déplacer une chose sans respecter les exigences spécifiées à l'annexe II du <i>Règlement sur la protection des végétaux</i>	Très grave
45.	53(1)	Effectuer une activité en contravention avec un arrêté du ministre ou une déclaration de lieu infesté	Très grave
46.	54(4)a)	a) Faire circuler une chose interdite en contravention avec les conditions du certificat de circulation b) Faire circuler une chose interdite non identifiée, emballée ou isolée tel qu'il est exigé	Très grave Grave
47.	54(4)c)	Acheminer une chose à une destination non précisée dans le certificat de circulation	Très grave
48.	54(4)d)	Défaut de prendre les mesures précisées dans le certificat de circulation à l'égard d'une chose	Très grave
49.	55(2)	Défaut d'obtenir le document d'exportation prévu	Grave
50.	55(4)	Avoir la possession, la responsabilité ou la charge d'un sceau de certificat phytosanitaire canadien ou son fac-similé sans autorisation	Très grave
51.	55(5)	Modifier ou rendre illisible un certificat phytosanitaire canadien ou un certificat phytosanitaire canadien pour réexportation ou effacer tout renseignement ou déclaration y figurant	Très grave
52.	55(7)	Substituer quoi que ce soit à une chose pour laquelle a été délivré un certificat ou autre document	Très grave
53.	56(1)	Défaut d'obtenir une licence d'exportation tel qu'il est exigé	Très grave
54.	57	Défaut de respecter les exigences phytosanitaires du pays importateur	Très grave
55.	58(2)	Effectuer ou terminer le chargement sans agrément tel qu'il est exigé	Très grave

SCHEDULE 2
(Subsection 5(3))

ANNEXE 2
(paragraphe 5(3))

PENALTY ADJUSTMENTS

RAJUSTEMENT DES SANCTIONS

Item	Column 1	Column 2
	Total Gravity Value	Penalty Adjustment
1.	1	Reduce penalty 50%
2.	2	Reduce penalty 40%
3.	3	Reduce penalty 30%
4.	4	Reduce penalty 20%
5.	5	Reduce penalty 10%
6.	6-10	Do not adjust penalty
7.	11	Increase penalty 10%
8.	12	Increase penalty 20%
9.	13	Increase penalty 30%
10.	14	Increase penalty 40%
11.	15	Increase penalty 50%

Article	Colonne 1	Colonne 2
	Cote de gravité globale	Rajustement
1.	1	Minoration de 50 %
2.	2	Minoration de 40 %
3.	3	Minoration de 30 %
4.	4	Minoration de 20 %
5.	5	Minoration de 10 %
6.	6-10	Aucun rajustement
7.	11	Majoration de 10 %
8.	12	Majoration de 20 %
9.	13	Majoration de 30 %
10.	14	Majoration de 40 %
11.	15	Majoration de 50 %

SCHEDULE 3
(Section 6)

ANNEXE 3
(article 6)

TOTAL GRAVITY VALUE

COTE DE GRAVITÉ GLOBALE

PART 1

PARTIE 1

HISTORY

ANTÉCÉDENTS

	Column 1	Column 2
Item	Gravity Value	History
1.	0	No previous violations or offenses have been committed under the Act or Regulations under which the particular penalty is being assessed in the three years preceding the day on which the violation subject to the assessment is committed.
2.	3	No more than one previous minor or serious violation has been committed under the Act or Regulations under which the particular penalty is being assessed in the three years preceding the day on which the violation subject to the assessment is committed.
3.	5	The history in the three years preceding the day on which the violation subject to the assessment is committed is other than the history set out in item 1 or 2.

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Cote de gravité	Antécédents
1.	0	Aucune violation ou infraction à la loi ou au règlement aux termes desquels la sanction est infligée n'a été commise au cours des trois ans précédant la date de la violation.
2.	3	Au plus une violation mineure ou grave à la loi ou au règlement aux termes desquels la sanction est infligée a été commise au cours des trois ans précédant la date de la violation.
3.	5	Les antécédents au cours des trois ans précédant la date de la violation sont autres que ceux prévus aux articles 1 ou 2.

PART 2

PARTIE 2

INTENT OR NEGLIGENCE

INTENTION OU NÉGLIGENCE

	Column 1	Column 2
Item	Gravity Value	Intent or Negligence
1.	0	The violation subject to the assessment is committed without intent or negligence.
2.	0	The person who commits the violation subject to the assessment makes a voluntary disclosure of the violation and takes necessary steps to prevent its re-occurrence.
3.	3	The violation subject to the assessment is committed through a negligent act.
4.	5	The violation subject to the assessment is committed through an intentional act.

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Cote de gravité	Intention ou négligence
1.	0	La violation n'est commise ni sciemment ni par négligence.
2.	0	Le contrevenant divulgue volontairement la violation et prend les mesures voulues pour se conformer à l'avenir.
3.	3	La violation est commise par négligence.
4.	5	La violation est commise sciemment.

PART 3

PARTIE 3

HARM

GRAVITÉ DU TORT

	Column 1	Column 2
Item	Gravity Value	Harm
1.	1	The violation subject to the assessment causes or could cause minor harm to (a) human, animal or plant health or the environment; or (b) any person as a result of false, misleading or deceptive practices.
2.	3	The violation subject to the assessment could cause (a) serious or widespread harm to human, animal or plant health or the environment; (b) serious or widespread harm to any person as a result of false, misleading or deceptive practices; or (c) serious monetary losses to any person.
3.	5	The violation subject to the assessment causes (a) serious or widespread harm to animal or plant health or the environment; (b) serious or widespread harm to any person as a result of false, misleading or deceptive practices; or (c) serious monetary losses to any person.

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Cote de gravité	Gravité du tort
1.	1	La violation cause ou pourrait causer un tort mineur : a) soit à la santé humaine, animale ou végétale ou à l'environnement; b) soit à toute personne par suite de pratiques fausses, trompeuses ou mensongères.
2.	3	La violation pourrait causer : a) soit un tort grave ou étendu à la santé humaine, animale ou végétale ou à l'environnement; b) soit un tort grave ou étendu à toute personne par suite de pratiques fausses, trompeuses ou mensongères; c) soit une perte d'argent importante à toute personne.
3.	5	La violation cause : a) soit un tort grave ou étendu à la santé animale ou végétale ou à l'environnement; b) soit un tort grave ou étendu à une personne par suite de pratiques fausses, trompeuses ou mensongères; c) soit une perte d'argent importante à toute personne.

Regulations Amending the Fishing and Recreational Harbours Regulations

Statutory Authority

Fishing and Recreational Harbours Act

Sponsoring Department

Department of Fisheries and Oceans

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

The *Fishing and Recreational Harbours Regulations* are made pursuant to the *Fishing and Recreational Harbours Act* and control the use of harbours under the administration of the Small Craft Harbours Directorate (SCH) of the Department of Fisheries and Oceans (DFO). Schedule I to these Regulations lists all the harbours controlled by the Department. This housekeeping amendment will update the list of harbours in the schedule by deleting the names of harbours no longer under the Department's administration and by adding those that have been acquired.

The impetus for this initiative stems from DFO's participation in the government-wide Program Review exercise. In February of 1995, the Minister of Fisheries and Oceans publicly announced that DFO would eliminate the responsibilities and costs associated with operating and repairing recreational harbours by divesting the entire inventory. As well, rationalisation of fishing harbours is focussed upon refining the inventory to those harbours important to the industry.

Since the last amendment of these Regulations in January 1997, the process has continued and an additional 364 harbours have been divested. Considerable effort was expended to ensure that, wherever possible, harbours remain as public facilities.

In addition, two harbours have been transferred to Small Craft Harbours by the Department of Transport as part of a 1995 agreement between the Deputy Ministers of the two departments. Those two harbours are being added to these regulations by this amendment. Harbour users will not be affected by this change.

Alternatives

The only alternative would be to retain regulatory responsibility for the divested harbours. Failing to amend the regulations to delete the divested harbours may mislead the public as to the extent of DFO's responsibility for a particular harbour.

The amendment is simply an administrative procedure to update the lists of harbours administered by the Department.

Benefits and Costs

As part of the transfer of management responsibility to other public bodies, some of the 364 harbours were repaired to an agreed standard. Others required demolition or site restoration.

Règlement modifiant le Règlement sur les ports de pêche et de plaisance

Fondement législatif

Loi sur les ports de pêche et de plaisance

Ministère responsable

Ministère des Pêches et des Océans

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Le *Règlement sur les ports de pêche et de plaisance* est pris en vertu de la *Loi sur les ports de pêche et de plaisance* et vise l'usage des ports sous la compétence de la direction des Ports pour petits bateaux (DPPB) du ministère des Pêches et des Océans (MPO). La liste de tous les ports touchés par ce règlement se trouve à l'annexe I. Cette modification, d'ordre administratif, met à jour la liste des ports figurant à l'annexe par la suppression des noms de ports qui ne sont plus sous la gestion du Ministère et par l'ajout de ceux qui ont été acquis.

Cette initiative découle de la participation du MPO à l'exercice de Révision des programmes institué à l'échelle gouvernementale. En février 1995, le ministre des Pêches et des Océans annonçait que le MPO se départissait du total de son inventaire afin de se décharger de la responsabilité et des coûts associés à l'exploitation et aux réparations des ports de plaisance. De plus, étant donné que la rationalisation des ports de pêche est concentrée sur la refonte de l'inventaire, elle sera axée sur les ports les plus importants pour l'industrie.

Depuis la dernière modification à ce règlement en janvier 1997, le processus s'est poursuivi et 364 ports additionnels ont été délaissés. Des efforts considérables ont été déployés afin d'assurer que, dans la mesure du possible, les ports soient retenus comme installations publiques.

De plus, selon un accord datant de 1995 entre les sous-ministres des deux ministères, le ministère des Transports a décidé que deux ports deviendraient des ports pour petits bateaux. La présente modification se traduira par l'ajout de ces deux ports au règlement. Les usagers des ports ne seront pas touchés par cette modification.

Solutions envisagées

La seule solution viable serait de retenir la responsabilité réglementaire touchant le dépouillement des ports. Négliger de modifier les règlements visant à supprimer le nom des ports dont il s'est départi, pourrait induire le public en erreur quant à la responsabilité du MPO à l'égard d'un port en particulier.

La modification est tout simplement une procédure administrative pour mettre à jour la liste des ports dont la gestion relève du Ministère.

Avantages et coûts

Faisant partie du transfert de responsabilité de gestion à d'autres organismes publics, quelques-uns des 364 ports ont été réparés de façon à répondre aux normes tandis que d'autres

The divestiture costs are one-time expenditures and long-term savings, in ongoing maintenance and repair costs, are expected to easily compensate for those expenditures. The divestiture of recreational harbours and the rationalisation of fishing harbours allows the program to focus its limited resources on core fishing harbours. Core fishing harbours, properly maintained and resourced, will better serve the industry and the departmental mandate.

The impact of the harbour divestitures is expected to be minimal as the great majority of the divested harbours, about 80 percent, continue to be public facilities. The remaining 20 percent were either unused or, in a few cases, generated no interest from public organisations and were therefore divested to the private sector. Little or no negative public reaction is anticipated as a result of the regulatory amendment.

Deletion of the harbour names from Schedule I merely make the Regulations more reflective of the Department's present responsibility.

Consultation

The divestiture process included extensive local consultation by regional and field staff familiar with the individual harbours. The consultations were held with users, local governments and community groups, the Province, the responsible Members of Parliament and interested parties before the disposal of any harbours. The time frame for the divestiture process was almost two years, allowing time for all interested parties to consult with the Department. As the majority of the divested recreational harbours are now being managed by another level of government, concerns were raised about the downloading of responsibilities to local communities. These concerns were dealt with on a case-by-case basis.

Advance notice of the amendment was given in the 1998-99 Legislative and Regulatory Agenda of the Department of Fisheries and Oceans. As mentioned above, little or no negative public reaction is anticipated as a result of the regulatory amendment.

Contact

Yolaine Maisonneuve, Director, Harbour Operations, Small Craft Harbours, Department of Fisheries and Oceans, 200 Kent Street, Ottawa, Ontario K1A 0E6, (613) 993-2972.

devaient être démolis ou que leur site soit restauré. Les coûts d'aliénation représentent une dépense d'une seule occasion et l'on prévoit que les économies à long terme réalisées sur l'entretien continu et les réparations compenseront largement ces coûts. La renonciation aux ports de plaisance et la rationalisation des ports de pêche permettent au programme de concentrer ses ressources déjà restreintes sur les ports de pêche essentiels. Ainsi, les ports de pêche les plus importants, entretenus correctement et bien documentés, serviront mieux l'industrie et répondront davantage aux mandat ministériel.

L'incidence relative au dépouillement des ports s'annonce minime étant donné que la grande majorité des ports dont s'est départi le Ministère, environ 80 p. 100, constitue toujours des installations publiques. Étant donné que les 20 p. 100 restants étaient inutilisés ou engendraient si peu d'intérêt de la part des organismes publics, ils ont donc été laissés au secteur privé. On s'attend à peu de réactions négatives ou autres résultant de la modification réglementaire.

La suppression des noms de ports de l'annexe I fait en sorte que le règlement reflète davantage la responsabilité actuelle du Ministère.

Consultations

De nombreuses consultations locales menées par le personnel des régions, sensibilisé à la question des ports, ont été incluses dans le processus de renonciation. Avant l'aliénation de tout port, des consultations ont été tenues avec les utilisateurs, les représentants de gouvernements municipaux et de groupes communautaires, de la province, des députés et les parties intéressées. Le processus de dépouillement s'est étendu sur presque deux ans, permettant ainsi à tous les intéressés de consulter le Ministère. Étant donné que la majorité des ports de plaisance faisant l'objet de ce dépouillement est maintenant gérée par un autre palier de gouvernement, des préoccupations ont été soulevées concernant le déchargement des responsabilités aux communautés locales. Ces préoccupations ont été étudiées sur une base individuelle.

Un avis anticipé de la modification a paru dans le Programme législatif et réglementaire de 1998-1999 du ministère des Pêches et des Océans. Tel qu'il a été souligné plus haut, on ne s'attend à aucune réaction négative ou peu de réaction négative de la part du public résultant de cette modification réglementaire.

Personne-ressource

Yolaine Maisonneuve, Directeur, Opérations portuaires, Ports pour petits bateaux, Ministère des Pêches et des Océans, 200, rue Kent, Ottawa (Ontario) K1A 0E6, (613) 993-2972.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 9^a of the *Fishing and Recreational Harbours Act*, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Fishing and Recreational Harbours Regulations*.

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 be addressed to Yolaine Maisonneuve, Director, Harbour Operations,

^a S.C. 1977-78, c. 30, s. 1

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné que le gouverneur général en conseil, en vertu de l'article 9^a de la *Loi sur les ports de pêche et de plaisance*, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les ports de pêche et de plaisance*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les 30 jours suivant la date de publication du présent avis, à Yolaine Maisonneuve, Directeur, Direction des opérations portuaires, Ministère des Pêches et des Océans,

^a S.C. 1977-78, ch. 30, art. 1

Department of Fisheries and Oceans, 200 Kent Street, Ottawa, Ontario K1A 0E6, and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of this notice.

Ottawa, August 26, 1999

MARC O'SULLIVAN
Assistant Clerk of the Privy Council

200, rue Kent, Ottawa (Ontario) K1A 0E6. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis.

Ottawa, le 26 août 1999

Le greffier adjoint du Conseil privé
MARC O'SULLIVAN

REGULATIONS AMENDING THE FISHING AND RECREATIONAL HARBOURS REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) Items 5, 8, 9, 10, 12, 15, 18, 20, 22, 26, 28, 29, 30, 34, 37, 38, 46, 47, 48, 50, 53, 56, 58, 61, 63, 64, 66, 69, 70, 71, 72, 73, 78, 79, 80, 83, 84, 86, 87, 91, 95, 96, 97, 100, 101, 102, 104, 106, 110, 111, 112, 113, 115, 117, 121, 122, 123, 124, 127, 129, 132, 133, 135, 139, 141, 142, 144, 146, 155, 157, 158, 159, 160, 161, 163, 165, 167, 178, 182, 184, 187, 188, 189, 192, 196, 202, 206, 207, 211, 213, 220, 221, 222, 224, 226, 230, 232, 233, 236, 237, 249, 252, 255, 260, 268, 270, 271, 272, 278, 281, 285, 296, 297, 300, 302, 306, 308, 309, 310, 316, 317, 323, 324, 326, 329, 335, 336, 342, 345, 346, 348, 352, 356, 362, 366, 369, 375, 377, 382, 383, 385, 389, 391, 392, 393, 409, 410, 414, 417, 419, 422, 423, 427, 428, 437, 441, 442, 446, 454, 456, 468, 470, 475, 478, 480, 487, 492, 498, 502, 514, 525, 529, 540, 542, 544, 545, 551, 552, 553, 558, 560, 563, 576, 578, 580, 581, 582, 590, 593, 594, 599, 600, 613, 615, 617, 618, 619, 626, 629, 634, 643, 655, 656, 657, 659, 660, 668, 669, 673, 678, 695, 698, 705, 708, 710, 716, 717, 723, 724, 725, 726, 729, 731, 734, 735, 736, 743, 748, 750, 752, 754, 758, 761, 762, 763, 765, 766, 770, 771, 772, 773, 799, 844, 845, 880, 909, 918, 920, 933, 940, 944, 951, 953, 955, 965, 986, 989, 1008, 1025, 1031, 1061, 1064, 1066, 1074, 1078, 1102, 1103, 1130, 1131, 1146, 1148, 1153, 1172, 1194, 1201, 1203, 1204, 1212, 1227, 1241, 1254, 1317, 1319, 1320, 1326, 1330, 1337, 1338, 1344, 1352, 1370, 1371, 1400, 1402, 1433, 1442, 1444, 1447, 1448, 1451, 1460, 1470, 1472, 1483, 1489, 1494, 1496.1, 1505, 1516, 1557, 1586, 1594, 1597, 1617, 1624, 1647, 1669, 1691, 1698, 1730, 1736, 1745, 1749, 1776, 1800, 1809, 1817, 1844, 1857, 1860, 1861, 1862, 1880, 1892, 1898, 1906, 1917, 1920, 1923, 1925, 1930, 1931, 1937, 1939, 1946, 1949, 1964, 1976, 1998, 2001, 2007, 2021, 2025, 2029, 2038, 2039, 2046, 2067, 2093, 2095, 2102, 2110, 2120 and 2124 of Schedule I¹ to the *Fishing and Recreational Harbours Regulations*² are repealed.

(2) Schedule I to the Regulations is amended by adding the following in numerical order:

Item	Name or Location of Harbour
1049.1	Shelburne
1732.1	Carmanville

COMING INTO FORCE

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

[36-1-o]

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES PORTS DE PÊCHE ET DE PLAISANCE

MODIFICATIONS

1. (1) Les articles 5, 8, 9, 10, 12, 15, 18, 20, 22, 26, 28, 29, 30, 34, 37, 38, 46, 47, 48, 50, 53, 56, 58, 61, 63, 64, 66, 69, 70, 71, 72, 73, 78, 79, 80, 83, 84, 86, 87, 91, 95, 96, 97, 100, 101, 102, 104, 106, 110, 111, 112, 113, 115, 117, 121, 122, 123, 124, 127, 129, 132, 133, 135, 139, 141, 142, 144, 146, 155, 157, 158, 159, 160, 161, 163, 165, 167, 178, 182, 184, 187, 188, 189, 192, 196, 202, 206, 207, 211, 213, 220, 221, 222, 224, 226, 230, 232, 233, 236, 237, 249, 252, 255, 260, 268, 270, 271, 272, 278, 281, 285, 296, 297, 300, 302, 306, 308, 309, 310, 316, 317, 323, 324, 326, 329, 335, 336, 342, 345, 346, 348, 352, 356, 362, 366, 369, 375, 377, 382, 383, 385, 389, 391, 392, 393, 409, 410, 414, 417, 419, 422, 423, 427, 428, 437, 441, 442, 446, 454, 456, 468, 470, 475, 478, 480, 487, 492, 498, 502, 514, 525, 529, 540, 542, 544, 545, 551, 552, 553, 558, 560, 563, 576, 578, 580, 581, 582, 590, 593, 594, 599, 600, 613, 615, 617, 618, 619, 626, 629, 634, 643, 655, 656, 657, 659, 660, 668, 669, 673, 678, 695, 698, 705, 708, 710, 716, 717, 723, 724, 725, 726, 729, 731, 734, 735, 736, 743, 748, 750, 752, 754, 758, 761, 762, 763, 765, 766, 770, 771, 772, 773, 799, 844, 845, 880, 909, 918, 920, 933, 940, 944, 951, 953, 955, 965, 966, 986, 989, 1008, 1025, 1031, 1061, 1064, 1066, 1074, 1078, 1102, 1103, 1130, 1131, 1146, 1148, 1153, 1172, 1194, 1201, 1203, 1204, 1212, 1227, 1241, 1254, 1317, 1319, 1320, 1326, 1330, 1337, 1338, 1344, 1352, 1370, 1371, 1400, 1402, 1433, 1442, 1444, 1447, 1448, 1451, 1460, 1470, 1472, 1483, 1489, 1494, 1496.1, 1505, 1516, 1557, 1586, 1594, 1597, 1617, 1624, 1647, 1669, 1691, 1698, 1730, 1736, 1745, 1749, 1776, 1800, 1809, 1817, 1844, 1857, 1860, 1861, 1862, 1880, 1892, 1898, 1906, 1917, 1920, 1923, 1925, 1930, 1931, 1937, 1939, 1946, 1949, 1964, 1976, 1998, 2001, 2007, 2021, 2025, 2029, 2038, 2039, 2046, 2067, 2093, 2095, 2102, 2110, 2120 et 2124 de l'annexe I¹ du *Règlement sur les ports de pêche et de plaisance* sont abrogés.

(2) L'annexe I du même règlement est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

Article	Nom du port ou du lieu où il est situé
1049.1	Shelburne
1732.1	Carmanville

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[36-1-o]

¹ SOR/97-87

² SOR/78-767

¹ DORS/97-87

² DORS/78-767

Regulations Amending the Canada Occupational Safety and Health Regulations

Statutory Authority

Canada Labour Code

Sponsoring Department

Department of Human Resources Development

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

The proposed amendments to Part XII (Safety Materials, Equipment, Devices and Clothing) of the *Canada Occupational Safety and Health Regulations* (CSOH Regulations) are made pursuant to the *Canada Labour Code*, Part II, the purpose of which is to prevent accidents and injuries arising out of, linked with or occurring in the course of employment in the federal jurisdiction.

Part XII prescribes safety materials, equipment, devices and clothing that must be used to protect the employees when it is not reasonably practicable to eliminate a safety or health hazard in the workplace. It also delineates the equipment that must be provided by the employers and that must be used by the employees.

The Regulatory Review Committee for the Technical Revision of the CSOH Regulations at the Human Resources Development Canada (HRDC) Labour Branch, directed that the current Regulation be reviewed to reflect the interpretation given in a Court decision with regard to the word structure utilized in subsection 12.10(1) of the Regulations. The Ontario Court (General Division) ruled in 1996 that trucks and other mobile equipment were not "structures", and that therefore, subsection 12.10(1) did not apply to them (*R. V. Provost Transport Inc.*). This interpretation meant that there was no longer a specific requirement to provide protection to workers who must climb onto the tops of truck tanks, flatbeds, aircraft wings, rail cars and other mobile equipment.

In consultation with the Regulatory Review Committee it was also agreed to update the CSA Standard referenced in paragraph 12.10(2)(a) to the more recent version published in September 1995 in English and in 1996 in French (CSA Standard CAN/CSA-Z259.1-95, *Safety Belts and Lanyards*).

A further amendment is brought to the French version, in paragraph 12.10(1)(c) to correct an inconsistency with the English text.

Alternatives

The working group assigned to review Part XII of the CSOH Regulations, considered the three options of retaining, revoking or amending the existing provisions. The first two options were not deemed acceptable for the following reasons:

(a) retaining the existing provisions may not afford adequate protection to employees against injury; and

Règlement modifiant le Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail

Fondement législatif

Code canadien du travail

Ministère responsable

Ministère du Développement des ressources humaines

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Les modifications qu'il est proposé d'apporter à la partie XII (Matériel, équipement, dispositifs, vêtements de sécurité) du *Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail* (RCSST) découlent de la partie II du *Code canadien du travail*, qui a pour objet de prévenir les accidents et les maladies liées à l'occupation d'un emploi relevant de la compétence fédérale.

La partie XII indique le matériel, l'équipement, les dispositifs et les vêtements de sécurité qui doivent être utilisés pour protéger les employés lorsqu'il est impossible, dans des conditions raisonnables, d'éliminer un danger pour la santé et la sécurité, qui existe dans le lieu de travail. On y décrit aussi l'équipement que l'employeur est tenu de fournir à l'employé, qui doit l'utiliser.

Le Comité d'examen de la réglementation de la Direction générale du travail, Développement des ressources humaines Canada (DRHC), a demandé que le règlement actuel soit révisé pour tenir compte de l'interprétation donnée par la Cour de l'Ontario (Division générale) dans la décision concernant le libellé utilisé au paragraphe 12.10(1) du Règlement. La Cour a en effet décrété, en 1996, que les camions et d'autre équipement mobile ne sont pas des « structures » et, par conséquent, que le paragraphe 12.10(1) ne s'applique pas à eux (*R. V. Provost Transport Inc.*). Cela signifie à toute fin pratique qu'il n'est plus nécessaire d'assurer la protection des travailleurs qui grimpent sur les réservoirs des camions, les plates-formes, les ailes d'avion, les wagons porte-rails et d'autre équipement mobile.

En consultation avec le Comité d'examen de la réglementation, il a aussi été convenu de mettre à jour la référence à la norme CSA indiquée à l'alinéa 12.10(2)a) en mentionnant la version la plus récente de la norme publiée en septembre 1995 dans sa version anglaise et en 1996 dans sa version française (CAN/CSA-Z259.1-95, *Ceintures de sécurité et cordons d'assujettissement*).

Une autre modification est apportée à la version française, à l'alinéa 12.10(1)c), afin de rectifier une incohérence par rapport à la version anglaise.

Solutions envisagées

Le groupe de travail chargé de l'examen de la partie XII du RCSST a étudié trois options, soit le maintien, l'abrogation ou la modification des dispositions en vigueur. Les deux premières options n'ont pas été jugées acceptables pour les raisons suivantes :

a) si les dispositions en vigueur étaient maintenues telles quelles, les employés ne seraient pas protégés adéquatement contre les accidents;

(b) revoking regulations in the area of occupational safety and health could result in decreased protection for employees; in addition, it is a sensitive issue for many Canadians, particularly within the labour movement.

Therefore, the existing provisions were amended to provide greater clarity and to increase worker protection.

Benefits and Costs

The anticipated effects of the proposed changes to Part XII of the CSOH Regulations are described in detail in the report: *Regulatory Impact Assessment of the Regulations to Part XII (Safety Materials, Equipment, Devices and Clothing)* of the *Canada Occupational Safety and Health Regulations*, September 22, 1998. The complete report is available, on request from the Department.

Principal Benefits

The main benefit of the proposed revised Regulations is the reduction or elimination of accidental injury and mortality in a fall from a height over 2.4 metres.

The direct economic benefits of a regulation are realized mainly in the advantage to the Canadian economy as a result of the lowered risk of injury or mortality following the introduction of regulations. There are also indirect benefits, which are the avoidance of various economic losses generated by occupational illness and accidents. Among the indirect benefits from a safety and health regulation would be, for example, an improvement in labour relations and in workers' morale, and saving the overtime cost of work not completed by injured or deceased workers.

Costs

Adequate fall-protection equipment and training will need to be supplied by federal jurisdiction employers to protect their workers when climbing on stationary trucks, railway cars, aircraft, and other mobile equipment.

Summary of Economic Benefits and Costs

This scenario projection is based on operational parameters.

Assumptions

- Beginning in 1999, for a period of 20 years;
- For an estimated 12 739 workers under federal jurisdiction;
- Compliance Rate at 90 percent;
- Social Discount Rate calculated at 10 percent;
- Including indirect costs and with Indirect-to-Direct-Cost Ratio taken at 1:1; and
- The net effectiveness of the regulatory amendment is estimated over and above the level of fall-protection systems currently in place.

Expressed in 1997 constant dollars:

Total Benefits	\$236,851,640	
Total Costs	\$ 72,329,225	
Net Present Value	\$164,522,415	Benefits exceeding costs.

Benefit-to-Cost Ratio 3.3:1

An alternate scenario was evaluated, using costs as supplied by the relevant industries on a business impact test. These costs were

b) si on abrogeait des dispositions dans le domaine de la sécurité et de la santé au travail, une moins grande protection serait accordée aux employés; de plus, il s'agit d'une question délicate pour bon nombre de Canadiens, en particulier au sein du mouvement syndical.

Par conséquent, on a modifié les dispositions en vigueur pour apporter des précisions et pour protéger davantage les travailleurs.

Avantages et coûts

Les répercussions éventuelles des modifications proposées concernant la partie XII du RCSST sont exposées en détail dans le rapport intitulé *Cost-Benefit Report for the Regulatory Impact Assessment of the Regulations to Part XII (Safety Materials, Equipment, Devices and Clothing)* of the *Canada Occupational Safety and Health Regulations*, du 22 septembre 1998. Le texte intégral de ce document est disponible sur demande, au Ministère.

Principaux avantages

Le principal avantage du règlement modifié est la réduction ou l'élimination des blessures mortelles causées par les chutes d'une hauteur de plus de 2,4 mètres.

Les avantages directs pour l'économie canadienne viennent de la réduction des risques de blessures ou de décès qui suivra l'introduction des dispositions en question. Des avantages indirects seront aussi enregistrés; il s'agit de l'élimination de diverses pertes économiques associées aux accidents et aux maladies professionnelles. Les autres avantages indirects seraient notamment l'amélioration des relations de travail et du moral des employés ainsi que les économies réalisées parce qu'on éviterait des heures supplémentaires qui seraient autrement nécessaires pour exécuter une tâche laissée inachevée par un travailleur blessé ou tué.

Coûts

Les employeurs relevant de compétence fédérale devront fournir de l'équipement de protection contre les chutes et de la formation connexe pour protéger les employés qui grimpent sur des camions immobiles, des wagons porte-rails, des avions et tout autre équipement mobile.

Résumé des avantages économiques et des coûts

Ce scénario se fonde sur les paramètres ci-après.

Hypothèses

- À partir de 1999, pour une période de 20 ans;
- Pour environ 12 739 travailleurs relevant de la compétence fédérale;
- Taux de conformité : 90 p. 100;
- Taux d'actualisation public : 10 p. 100;
- Comprend les coûts indirects et un ratio coût indirect-coût direct de 1:1;
- L'effet réel net des modifications proposées est jugé beaucoup plus important que celui des dispositions sur les dispositifs de protection actuels contre les chutes.

En dollars constants de 1997 :

Total des avantages	236 851 640 \$	
Total des coûts	72 329 225 \$	
Valeur actuelle nette	164 522 415 \$	Avantages supérieurs aux coûts.

Rapport avantages-coûts 3,3:1

On a évalué un autre scénario fondé sur les coûts indiqués par les secteurs visés dans un test d'impact sur les entreprises. On a

estimated as far greater than in the operational scenario, and after discounting using the same parameters as given above, the 20-year cost projection for this maximal scenario was \$236,291,595. Thus, by a slight margin, the total benefits still exceeded the total costs.

For a detailed methodology of this cost-benefit analysis, please refer to the Technical Note.

Consultation

In 1986, the Labour Branch of HRDC established a Regulatory Review Committee for the Technical Revision of federal occupational safety and health legislation. This Committee consists of an equal membership drawn from organized labour and employer organizations in the federal jurisdiction.

In 1996, the Regulatory Review Committee appointed a working group to review the positions and concerns of labour, management and HRDC regarding subsection 12.10(1) dealing with fall-protection systems of Part XII (Safety Materials, Equipment, Devices and Clothing) of the COSH Regulations. The members of the working group, representing a wide range of industrial sectors, were appointed by the Canadian Labour Congress (CLC) and by the Federally Regulated Employers — Transportation and Communication (FETCO) organization. A complete list of members is available upon request.

In the spring of 1998 employer and employee groups were asked to respond to a questionnaire designed to estimate the socio-economic impact of the implementation of the proposed amendments.

Non-consensus issue

After more than a year of consultation, the concerned parties could not reach consensus on the solution of the problem.

Viewpoints of employers and employees

Employer representatives claimed that there were some situations where the industry could not comply with a blanket requirement for fall-protection — examples included some bulk tanks, and some trucks transporting logs, wood chips or other items on a flatbed that need to be tied down. To address the safety issue, they suggested a requirement for fall-protection for mobile equipment “where reasonably practicable.”

Employee representatives challenged the notion that some part of the industry could not comply. In their view, workers need to be protected, either by not having to climb on top of these vehicles, or by having suitable fall-protection systems in cases where they must climb.

HRDC met with representatives of employers (FETCO and Canadian Trucking Association) and of employees (CLC). Various options were discussed but no agreement was reached. HRDC proposed possible wording for an amendment to section 12.10 at a Regulatory Review Committee meeting. Again, no consensus could be obtained. After careful analysis of the situation HRDC proposes the attached text to remedy to the situation created by the Provost case.

The text of the regulation has been modified to include the term “vehicles”, which by definitions includes trucks, rail cars, etc.

ainsi déterminé que ces coûts seraient beaucoup plus élevés que dans le cas du scénario de fonctionnement, et après avoir appliqué les mêmes paramètres que ci-dessus, le coût prévu pour 20 ans dans ce scénario maximal était de 236 291 595 \$. Donc, par une légère marge, le total des avantages est quand même supérieur au total des coûts.

Pour des précisions sur la méthode utilisée pour l'analyse avantages-coûts, voir la note technique.

Consultations

En 1986, la Direction générale du travail de DRHC a créé un comité d'examen de la réglementation qui était chargé de faire la révision technique de la législation fédérale en matière de sécurité et de santé au travail. Ce comité se compose d'un nombre égal de représentants d'organisations de travailleurs et d'organisations d'employeurs de la sphère de compétence fédérale.

En 1996, le Comité d'examen de la réglementation a confié à un groupe de travail le soin d'examiner les positions et les préoccupations des syndicats, des employeurs et de DRHC concernant le paragraphe 12.10(1), qui porte sur les dispositifs de protection contre les chutes, dans la partie XII (Matériel, équipement, dispositifs, vêtements de sécurité) du RCSST. Les membres du groupe de travail qui représentaient un large éventail de secteurs d'activité, ont été nommés par le Congrès du travail du Canada (CTC) et les Employeurs des transports et communications de régie fédérale (ETCOF). La liste complète des membres est disponible sur demande.

Au printemps de 1998, on a demandé à des groupes d'employeurs et d'employés de répondre à un questionnaire ayant pour objet d'évaluer l'incidence socio-économique de l'application des modifications proposées.

Absence de consensus

Après plus d'un an de consultations, les parties intéressées ne sont pas arrivées à s'entendre sur une solution au problème.

Point de vue des employeurs et des employés

Les représentants des employeurs ont déclaré que, dans certains cas, l'industrie ne peut pas respecter une exigence générale en ce qui concerne la protection contre les chutes. Ils ont donné des exemples tels que les tanks réfrigérants et certains camions à plate-forme servant au transport des billots, des copeaux de bois ou d'autres articles qui y sont attachés. Comme mesure de protection, les représentants préconisaient d'exiger pour l'équipement mobile un dispositif de protection contre les chutes « dans la mesure du possible ».

Les représentants des employés ont contesté l'idée que certains secteurs de l'industrie ne pourraient pas se conformer aux exigences. Ils croient en effet qu'il faut protéger les travailleurs, soit en faisant en sorte qu'ils n'aient pas à grimper sur le dessus de ces véhicules, soit en prévoyant des dispositifs efficaces de protection contre les chutes s'ils sont obligés de grimper.

Des fonctionnaires de DRHC ont rencontré les représentants des employeurs (ETCOF et Association canadienne du camionnage) et des employés (CTC). On a alors discuté de différentes options sans toutefois parvenir à s'entendre. DRHC a proposé un libellé pour une modification à l'article 12.10 lors de la réunion du Comité d'examen de la réglementation. Là non plus, il n'y a pas eu de consensus. Après avoir analysé en profondeur la situation, DRHC propose le texte ci-joint pour corriger la situation créée par l'affaire Provost.

Le libellé de l'article a été modifié afin d'inclure le terme « véhicules », qui par définition englobe les camions, les wagons porte-rails, etc.

The issue raised by the employer representatives during consultation, i.e., the impossibility of certain types of truck trailers to comply with the regulation, either because of engineering problems or high monetary cost, is eliminated by adding a reasonably practicable clause. Where it is not reasonably practicable to comply, the employer must justify it with a report to a Labour Program Regional Safety Officer and the Health and Safety Committee or Representative. Further to this, the employers must still comply with additional provisions in the regulation to ensure the safety and health of the employees.

Compliance and Enforcement

The principal objective of HRDC — Labour Branch's Compliance Policy is to encourage fairer, more effective and less costly compliance activities. The objectives and techniques of compliance and the procedures and processes used to these ends are detailed in the *Canada Labour Code, Part II, Compliance Policy* issued in 1986 and reviewed in 1994.

The means used within the policy to achieve the prevention of injury and disease are predicated on the assumption that the majority of establishments in the federal jurisdiction voluntarily comply with Part II. It is also assumed that they are willing and intend to meet their safety and health obligations.

The Policy is designed to deal effectively with non-compliance. Where non-compliance is detected, and opportunity is provided for correction suited to the situation by securing an "assurance of voluntary compliance" (AVC) or issuing a "direction". If non-compliance persists, further action, up to and including prosecution, is initiated.

Participation in this consultative process, during the review of the Part XII (Safety Materials, Equipment, Devices and Clothing) of the COSH Regulations, promotes more effective voluntary compliance by labour and management.

Contact

Richard Lafrance, Program Advisor, Occupational Safety and Health Compliance and Regulatory Development Unit, Labour Branch, Human Resources Development Canada, Hull, Quebec K1A 0J2, (819) 997-8763 (Telephone), (819) 953-4830 (Facsimile), richard.lafrance@hrdc-drhc.gc.ca (Electronic mail).

La question soulevée par les représentants des employeurs pendant la consultation, c'est-à-dire l'impossibilité de se conformer aux dispositions du règlement dans le cas de certains types de remorques de camion, soit à cause de problèmes techniques, soit à cause du coût élevé, est éliminée parce qu'on ajoute « dans la mesure du possible ». En effet, s'il n'est pas possible, dans des conditions raisonnables, de le faire, l'employeur doit en expliquer la raison dans un rapport à l'agent régional de sécurité et au comité de sécurité et de santé ou le représentant en matière de sécurité et de santé. De plus, les employeurs doivent quand même satisfaire à d'autres dispositions du règlement pour assurer la sécurité et la santé des employés.

Respect et exécution

La Politique de conformité de la Direction générale du travail de DRHC a principalement pour objet de favoriser des activités plus justes, plus efficaces et moins coûteuses en matière de conformité. Les objectifs et les techniques favorisant la conformité ainsi que les procédures et les processus utilisés à cette fin sont exposés en détail dans le document intitulé *Code canadien du travail, Partie II, Politique de conformité*, publié en 1986 et révisé en 1994.

Les moyens prévus dans la Politique pour prévenir les accidents et les maladies se fondent sur l'hypothèse selon laquelle la plupart des établissements relevant de la compétence fédérale se conforment volontairement aux dispositions de la partie II. On suppose également qu'ils ont l'intention de s'acquitter de leurs obligations concernant la sécurité et la santé.

La Politique est conçue pour traiter efficacement les cas de non-conformité. Lorsque de tels cas sont décelés, il est possible de corriger la situation par des moyens pertinents, par exemple en demandant à l'employeur de signer une promesse de conformité volontaire (PCV) ou en lui donnant une instruction. Si la non-conformité persiste, d'autres mesures peuvent être prises, qui peuvent aller jusqu'à des poursuites.

La participation aux consultations dans le cadre de l'examen de la partie XII (Matériel, équipement, dispositifs, vêtements de sécurité) du RCSST, favorise une plus grande conformité volontaire de la part des syndicats et des employeurs.

Personne-ressource

Richard Lafrance, Conseiller de programme, Unité de la conformité et du développement réglementaire en sécurité et santé au travail, Direction générale du travail, Développement des ressources humaines Canada, Hull (Québec) K1A 0J2, (819) 997-8763 (téléphone), (819) 953-4830 (télécopieur), richard.lafrance@hrdc-drhc.gc.ca (courriel).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council proposes, pursuant to sections 125^a and 157^b of the *Canada Labour Code*, to make the annexed *Regulations Amending the Canada Occupational Safety and Health Regulations*.

Interested persons may make representations in writing concerning the proposed Regulations 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,

^a S.C., 1993, c. 42, s. 4

^b S.C., 1994, c. 41, par. 37(1)(p)

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné que le gouverneur en conseil, en vertu des articles 125^a et 157^b du *Code canadien du travail*, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter par écrit 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 Partie I de la *Gazette du Canada* ainsi que la date de publication du présent

^a L.C. (1993), ch. 42, art. 4

^b L.C. (1994), ch. 41, al. 37(1)(p)

and be sent to Richard Lafrance, Labour Branch, Human Resources Development Canada, Ottawa, Ontario K1A 0J2.

Ottawa, August 26, 1999

MARC O'SULLIVAN
Assistant Clerk of the Privy Council

avis et d'envoyer le tout à Richard Lafrance, Direction générale du travail, Développement des ressources humaines Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0J2.

Ottawa, le 26 août 1999

Le greffier adjoint du Conseil privé
MARC O'SULLIVAN

REGULATIONS AMENDING THE CANADA OCCUPATIONAL SAFETY AND HEALTH REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) Subsection 12.10(1)¹ of the *Canada Occupational Safety and Health Regulations*² is replaced by the following:

12.10 (1) Subject to subsection (1.1), every employer shall provide a fall-protection system to any person, other than an employee who is installing or removing a fall-protection system in accordance with the instructions referred to in subsection (5), who works

- (a) from an unguarded structure or on a vehicle, at a height of more than 2.4 m above the nearest permanent safe level or above any moving parts of machinery or any other surface or thing that could cause injury to an employee on contact;
- (b) from a temporary structure at a height of more than 6 m above a permanent safe level; or
- (c) from a ladder at a height of more than 2.4 m above the nearest permanent safe level where, because of the nature of the work, that person cannot use one hand to hold onto the ladder.

(1.1) Where an employee is required to work on a vehicle on which it is not reasonably practicable to install a fall-protection system, the employer shall

- (a) in consultation with the safety and health committee or the safety and health representative, if either exists,
 - (i) perform a job safety analysis to eliminate or minimize the need for an employee to climb onto the vehicle or its load, and
 - (ii) provide every employee who is likely to climb onto the vehicle or its load with training and instruction on the safe method of climbing onto and working on the vehicle or load;
- (b) make a report in writing to the regional safety officer setting out the reasons why it is not reasonably practicable to install a fall-protection system and include the job safety analysis and a description of the training and instruction referred to in paragraph (a); and
- (c) provide a copy of the report referred to in paragraph (b) to the safety and health committee or the safety and health representative, if either exists.

(1.2) The job safety analysis, training and instruction referred to in paragraph (1.1)(a) shall be performed and reviewed every two years in consultation with the safety and health committee or the safety and health representative, if either exists.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT CANADIEN SUR LA SÉCURITÉ ET LA SANTÉ AU TRAVAIL

MODIFICATIONS

1. (1) Le paragraphe 12.10(1)¹ du *Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail*² est remplacé par ce qui suit :

12.10 (1) Sous réserve du paragraphe (1.1), l'employeur doit fournir un dispositif de protection contre les chutes à toute personne qui travaille dans l'une des situations qui suivent, à l'exception de l'employé qui installe ou qui démonte un tel dispositif selon les instructions visées au paragraphe (5) :

- a) d'une structure non protégée ou sur un véhicule, à une hauteur de plus de 2,4 m au-dessus du niveau permanent sûr le plus proche, ou au-dessus de pièces mobiles d'une machine ou de toute autre surface ou chose au contact desquelles un employé pourrait se blesser;
- b) d'une structure temporaire qui est à plus de 6 m au-dessus d'un niveau permanent sûr;
- c) d'une échelle, lorsque la personne travaille à une hauteur de plus de 2,4 m au-dessus du niveau permanent sûr le plus proche et qu'à cause de la nature de son travail elle ne peut utiliser une de ses mains pour s'agripper à l'échelle.

(1.1) Lorsqu'un employé doit travailler sur un véhicule où il est en pratique impossible d'installer un dispositif de protection contre les chutes, l'employeur doit :

- a) en consultation avec le comité de sécurité et de santé ou le représentant en matière de sécurité et de santé, si l'un ou l'autre existe :
 - (i) faire une analyse de sécurité des tâches en vue d'éliminer la nécessité pour l'employé de grimper sur le véhicule ou sur son chargement ou de réduire les occasions de le faire;
 - (ii) fournir à tout employé qui peut être appelé à grimper sur le véhicule ou sur son chargement de la formation et des instructions concernant la façon sécuritaire de grimper sur le véhicule ou sur son chargement et de travailler dans ces conditions;
- b) présenter à l'agent régional de sécurité un rapport écrit indiquant la raison pour laquelle il est en pratique impossible d'installer un dispositif de protection contre les chutes, accompagné de l'analyse des tâches et d'une description de la formation et des instructions mentionnées à l'alinéa a);
- c) fournir une copie du rapport au comité de sécurité et de santé ou au représentant en matière de sécurité et de santé, si l'un ou l'autre existe.

(1.2) L'analyse de sécurité des tâches, la formation et les instructions sont établies et examinées tous les deux ans, en consultation avec le comité de sécurité et de santé ou le représentant en matière de sécurité et de santé, si l'un ou l'autre existe.

¹ SOR/94-263

² SOR/86-304; SOR/94-263

¹ DORS/94-263

² DORS/86-304; DORS/94-263

(2) Paragraph 12.10(2)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) CSA Standard CAN/CSA-Z259.1-95, *Safety Belts and Lanyards*, published in English in September 1995 and in French in January 1996, as amended from time to time;

COMING INTO FORCE

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

[36-1-o]

(2) L'alinéa 12.10(2)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) la norme CAN/CSA-Z259.1-95 intitulée *Ceintures de sécurité et cordons d'assujettissement*, publiée dans sa version française en janvier 1996 et dans sa version anglaise en septembre 1995, avec ses modifications successives;

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[36-1-o]

Regulations on the employment with Statistics Canada for the purpose of the 2001 Census

Statutory Authority

Public Service Employment Act

Sponsoring Agency

Public Service Commission

Règlement concernant l'emploi avec Statistique Canada dans le cadre du recensement de 2001

Fondement législatif

Loi sur l'emploi dans la fonction publique

Organisme responsable

Commission de la fonction publique

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

Statistics Canada is required under the *Statistics Act* to conduct a census every five years. The next census will take place on May 15, 2001. A census survey consists of two major components: data collection and data processing. The agency has already begun planning and organizing the various activities essential to conducting this census survey.

Different recruiting procedures are followed for hiring the required staff. For example, the tens of thousands of persons who will be working in data collection in May 2001 will be hired pursuant to the *Statistics Act*. Beginning in October 1999 and until March 31, 2000, Statistics Canada will hire persons for the planning and development of various regional activities. In the spring of 2000, Statistics Canada will begin to hire persons at the officer level, for periods ranging from 18 to 24 months, who will be responsible for staff training and data collection and data processing management. Some of these individuals will be public servants already employed by Statistics Canada who will be appointed on an acting basis for the duration of the project. However, the latter source of recruitment will be insufficient, and approximately 400 additional persons will have to be hired from outside the Public Service.

In total, aside from the persons hired for data collection pursuant to the *Statistics Act*, approximately 1 000 additional persons will be hired under the *Public Service Employment Act* for positions within the following occupational groups: Clerical and Regulatory (CR), Program Administration (PM), Administrative Services (AS), Information Services (IS) and General Services (GS). Due to the time constraints associated with the census survey and the need to have the necessary staff in place as of October 1, 1999, it is essential that the proposed Order and its proposed Regulations be in place by that date. The shorter pre-publication period of 15 days has been requested in order to meet the census' tight deadlines.

Given the temporary nature of this recruitment exercise, the time and costs associated with staff training, and time constraints for conducting the census survey itself, Statistics Canada considers that the hiring of the additional 1 000 persons to carry out the 2001 Census should not be subject to the full operation of the

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Statistique Canada doit, en vertu de la *Loi sur la statistique*, réaliser un recensement tous les cinq ans. Le prochain recensement aura lieu le 15 mai 2001. Le recensement comporte deux composantes majeures : la cueillette de données et leur traitement. L'organisme a déjà commencé à planifier et à organiser les différentes activités nécessaires à la réalisation de ce recensement.

L'embauche du personnel requis est effectuée selon des modalités de recrutement différentes. Par exemple, les dizaines de milliers de personnes qui participeront à la cueillette des données au mois de mai 2001 seront embauchées en vertu de la *Loi sur la statistique*. D'octobre 1999 au 31 mars 2000, Statistique Canada embauchera du personnel afin d'assurer la planification et la mise au point des diverses initiatives régionales. Dès le printemps de l'an 2000, l'organisme procédera à l'embauche d'agents qui seront responsables de la formation du personnel, de la gestion du processus de collecte et du traitement des données. Ces personnes seront nommées pour des périodes variant de 18 à 24 mois. Certaines de ces personnes seront des fonctionnaires déjà à l'emploi de Statistique Canada qui seront nommés de façon intérimaire pour la durée du projet. Toutefois, cette dernière source de recrutement ne sera pas suffisante et il faudra embaucher également environ 400 personnes additionnelles de l'extérieur de la fonction publique.

Bref, pour l'ensemble du recensement, en plus des personnes embauchées pour la cueillette des données en vertu de la *Loi sur la statistique*, environ 1 000 personnes additionnelles devraient être nommées, en vertu de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, à des postes des groupes professionnels suivants : Commis aux écritures et aux règlements (CR), Administration des programmes (PM), Services administratifs (AS), Service d'information (IS) et Service divers (GS). En raison des contraintes, en termes de temps, associées au recensement et au besoin d'avoir en place le personnel nécessaire en date du 1^{er} octobre 1999, il sera essentiel que le présent décret et son règlement afférent proposés soient en place à cette date. La période de publication préalable plus courte (de 15 jours) a été demandée afin de respecter les courts délais du recensement.

Compte tenu de la nature ponctuelle de cette opération de recrutement, du temps et des coûts de formation nécessaires pour former toutes ces personnes de même que des contraintes de temps inhérentes à la nature même du recensement, Statistique Canada considère que l'embauche et l'emploi de 1 000 personnes

Public Service Employment Act. Indeed, they shall not be eligible for closed competitions, as their participation in such competitions and eventually their appointment to other positions could actually put the census survey operations in jeopardy.

The recruitment of persons hired pursuant to this proposed exclusion approval order will be conducted as follows. Statistics Canada will first proceed to hire those individuals who have worked for the agency during a previous census and whose performance was fully satisfactory. Statistics Canada will proceed in this way so as to ensure it will have a fully qualified workforce capable of training the persons who will be hired without such experience. The latter persons will be recruited through the Public Service Commission District and Regional Offices and selected by order of merit. In addition, after hiring those individuals who had previously worked for a census and before recruiting additional individuals through the Public Service Commission, Statistics Canada will offer assignments to employees with a priority for appointment who expressed an interest for this type of work.

It should be noted that the persons who will be appointed pursuant to this proposed exclusion approval order and its proposed regulations will be subject to those provisions of the *Public Service Employment Act* concerning oath or solemn affirmation of office and secrecy, political partisanship, and irregularities and fraudulent practices in a selection process. It should also be noted that the regulations stipulate that the recruitment may be limited to Canadian citizens provided that a sufficient number of qualified candidates are Canadian citizens.

Alternatives

The adoption of this proposed Order and its proposed Regulations is the only possible action to ensure that the hiring of more than a 1 000 additional term persons for the 2001 Census would not impact adversely on Statistics Canada's regular staff's opportunities of advancement and placement. In fact, these proposed Order and Regulations are the only mechanisms available for ensuring that such persons will not be eligible to participate in closed competitions.

Benefits and Costs

If the proposed Order and its proposed Regulations were not adopted, undue expense would be incurred, because those numerous term persons hired for the census would be eligible to compete in closed competitions, thus greatly increasing the staffing workload. In addition, it could also affect the management of Statistics Canada's regular workforce and it could also put in jeopardy the census survey operations which have to be conducted within a very precise timeframe, as those persons are the only ones to possess the training required.

Consultation

During the preparation of this proposed Order and its proposed Regulations, Statistics Canada consulted representatives of the National Component of the Public Service Alliance of Canada who stated that it will not challenge them.

additionnelles ne devraient pas être assujettis à toutes les dispositions de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*. Il faut en effet faire en sorte que ces personnes ne puissent être admissibles à concourir dans le cadre de concours internes puisque la participation de ces personnes à de tels concours et les éventuelles nominations qui pourraient en découler pourraient mettre en péril la conduite même du recensement.

Les modalités de recrutement des personnes embauchées en vertu de ce décret d'exemption proposé seront les suivantes. Statistique Canada procédera tout d'abord à l'embauche de personnes ayant déjà été à son emploi lors d'un recensement précédent et dont le rendement a été jugé pleinement satisfaisant. L'organisme procédera ainsi afin de s'assurer des services d'une main-d'œuvre pleinement qualifiée qui sera en mesure de former les personnes qui seront embauchées sans posséder cette expérience. Ces dernières seront recrutées par l'entremise des bureaux de district ou régionaux de la Commission de la fonction publique et elles devront être choisies selon le mérite. Par ailleurs, après avoir embauché les personnes qui ont déjà participé à un recensement et avant de procéder au recrutement d'autres personnes par l'entremise de la Commission de la fonction publique, Statistique Canada offrira des affectations aux bénéficiaires de droits de nomination en priorité ayant manifesté de l'intérêt à l'égard de ce type de travail.

Il est à souligner que toutes les personnes qui seront nommées en vertu du présent décret d'exemption et du règlement afférent proposés seront assujetties aux dispositions de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique* qui ont trait au serment professionnel et l'engagement au secret professionnel, aux activités politiques, et aux irrégularités et pratiques frauduleuses lors de processus de sélection. Il est également à souligner que le règlement stipule que le recrutement pourra se limiter aux personnes possédant la citoyenneté canadienne si suffisamment de candidats et candidates qualifiés sont citoyens canadiens.

Solutions envisagées

L'adoption du présent décret et de son règlement proposés est la seule mesure possible permettant de s'assurer que la nomination pour une période déterminée de plus de 1 000 personnes effectuée dans le cadre du recensement de 2001 n'ait pas de répercussions négatives sur les chances d'avancement et de réaffectation des fonctionnaires de Statistique Canada. De fait, le décret et son règlement proposés constituent les seuls mécanismes disponibles permettant de rendre ces personnes inadmissibles aux concours internes.

Avantages et coûts

L'absence de ce décret et de son règlement proposés serait coûteuse dans la mesure où elle permettrait aux nombreuses personnes embauchées pour une période déterminée dans le cadre du recensement de participer aux concours internes, perturbant ainsi les activités de dotation étant donné le grand nombre de candidatures supplémentaires possible. De plus, cela risquerait de compromettre, d'une part, la gestion de l'effectif régulier de Statistique Canada et, d'autre part, la tenue du recensement qui doit être effectué dans un délai très précis, puisque ces personnes sont les seules à avoir reçu la formation nécessaire.

Consultations

Lors de l'élaboration de ce décret et de son règlement proposés, Statistique Canada a consulté l'Élément national de l'Alliance de la fonction publique du Canada et celui-ci lui a donné l'assurance qu'il ne les contesterait pas.

Compliance and Enforcement

Through its Recourse Branch and Policy, Research and Communications Branch, the Public Service Commission monitors and audits the staffing practices followed by departments and agencies.

Contact

Régis Gaudreault, Acting Director, Policy Development Services, Resourcing Policy and Legislation Directorate, Policy, Research and Communications Branch, Public Service Commission of Canada, (613) 992-9706.

Respect et exécution

La Commission de la fonction publique surveille et vérifie par l'entremise de sa Direction générale du recours et sa Direction générale des politiques, de la recherche et des communications les pratiques de dotation suivies par les ministères et organismes.

Personne-ressource

Régis Gaudreault, Directeur par intérim, Services d'élaboration des politiques, Direction de la législation et des politiques de renouvellement du personnel, Direction générale des politiques, de la recherche et des communications, Commission de la fonction publique du Canada, (613) 992-9706.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Public Service Commission, pursuant to subsection 41(1) of the *Public Service Employment Act*, and subject to the approval of the Governor in Council, proposes to exclude from the application of certain provisions of that Act, certain persons appointed for a specified period to positions in Statistics Canada for the purpose of the 2001 Census; and that the Governor in Council, pursuant to subsection 37(1) of the *Public Service Employment Act*, proposes to make the annexed *Regulations on the employment with Statistics Canada for the purpose of the 2001 Census*.

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 be addressed to Régis Gaudreault, Acting Director, Policy Development Services, Resourcing Policy and Legislation, Policy, Research and Communications, Public Service Commission, L'Esplanade Laurier, West Tower, Room B1751, Ottawa, Ontario K1A 0M7, (613) 992-9706, and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice.

Ottawa, August 26, 1999

MARC O'SULLIVAN
Assistant Clerk of the Privy Council

**REGULATIONS ON THE EMPLOYMENT WITH
STATISTICS CANADA FOR THE PURPOSE
OF THE 2001 CENSUS**

INTERPRETATION

1. The definitions in this section apply in these Regulations.
- “Order” means the *Statistics Canada 2001 Census Term Employees Exclusion Approval Order*. (*décret*)
- “person” means a person who is not employed pursuant to the *Public Service Employment Act*. (*personne*)
- “position” means a position in the Clerical and Regulatory, Programme Administration, Administrative Services, Information Services, and General Services occupational groups in connection with data collection and data processing for the purpose of the 2001 Census. (*poste*)

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné que la Commission de la fonction publique, en vertu du paragraphe 41(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, et sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil, propose d'exempter de l'application de certaines dispositions de cette loi, certaines personnes nommées pour une période déterminée à des postes de Statistique Canada dans le cadre du recensement de 2001; et que le gouverneur en conseil, en vertu du paragraphe 37(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, se propose de prendre le *Règlement concernant l'emploi avec Statistique Canada dans le cadre du recensement de 2001*.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les 15 jours suivant la date de publication du présent avis, à Régis Gaudreault, Directeur intérimaire, Services d'élaboration des politiques, Politique de renouvellement du personnel et législation, Politiques, recherche et communications, Commission de la fonction publique, L'Esplanade Laurier, Tour Ouest, Pièce B1751, Ottawa (Ontario) K1A 0M7, (613) 992-9706. Ils sont priés de citer la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis.

Ottawa, le 26 août 1999

Le greffier adjoint du Conseil privé
MARC O'SULLIVAN

**RÈGLEMENT CONCERNANT L'EMPLOI AVEC
STATISTIQUE CANADA DANS LE CADRE
DU RECENSEMENT DE 2001**

DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.
- « décret » S'entend du *Décret concernant l'embauche par Statistique Canada de certaines personnes nommées pour une période déterminée dans le cadre du recensement de 2001*. (*Order*)
- « personne » S'entend d'une personne qui n'est pas employée en vertu de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*. (*persons*)
- « poste » S'entend de postes des groupes Commis aux écritures et aux règlements, Administration des programmes, Services administratifs, Services d'information et Services divers relativement à la cueillette et au traitement des données dans le cadre du recensement de 2001. (*position*)

APPLICATION

2. These Regulations apply to the persons and positions to which the Order applies.

GENERAL

3. Where Statistics Canada requires the services of a person in connection with data collection and data processing for the 2001 Census, the Chief Statistician or a subordinate authorized by the Chief Statistician may select and appoint a person to a position.

4.(1) For the purpose of the application of section 3, the Chief Statistician or a subordinate authorized by the Chief Statistician may recruit persons who worked for Statistics Canada in connection with a previous census and whose performance at the time was fully satisfactory.

(2) Where the Chief Statistician or a subordinate authorized by the Chief Statistician elects not to recruit pursuant to subsection (1), he or she shall recruit persons through the Public Service Commission Regional or District Offices and the selection of those persons shall be based on an order of merit.

5.(1) Where the Chief Statistician or a subordinate authorized by the Chief Statistician or the Public Service Commission Regional or District Office, as the case may be, considers that there are sufficient applicants who are Canadian citizens, recruitment pursuant to section 4 may be limited to Canadian citizens.

(2) Where the Public Service Commission Regional or District Office considers that there are sufficient qualified candidates who are Canadian citizens, they are selected and appointed ahead of other qualified candidates who are not Canadian citizens.

6. A person appointed pursuant to these Regulations is not eligible to participate in closed competitions as defined in the *Public Service Employment Act*.

7. The Chief Statistician or a subordinate authorized by the Chief Statistician may, on giving at least one day's notice to a person appointed under these Regulations, terminate the employment of this person where the services of that person are no longer required by reason of lack of work, the discontinuance of a function or the transfer of work or a function outside the Public Service.

COMING INTO FORCE

8. These Regulations come into force on October 1, 1999.

[36-1-o]

APPLICATION

2. Le présent règlement s'applique aux personnes et aux postes visés par le décret.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

3. Lorsque Statistique Canada désire embaucher une personne relativement à la cueillette ou au traitement des données dans le cadre du recensement de 2001, le statisticien en chef ou le subordonné qu'il autorise à cette fin peut choisir et nommer une personne au poste à pourvoir.

4.(1) Aux fins de l'application de l'article 3, le statisticien en chef, ou le subordonné qu'il autorise à cette fin, peut recruter des personnes ayant déjà été à l'emploi de Statistique Canada lors d'un précédent recensement et dont le rendement a été jugé pleinement satisfaisant.

(2) Lorsque le statisticien en chef, ou le subordonné qu'il autorise à cette fin, choisit de ne pas pourvoir à un poste selon les dispositions prévues au paragraphe (1), il doit recruter les personnes par l'entremise des bureaux régionaux ou de district de la Commission de la fonction publique et les personnes doivent être choisies selon un ordre au mérite.

5.(1) Le recrutement prévu à l'article 4 peut se limiter aux personnes de citoyenneté canadienne lorsque le statisticien en chef, le subordonné autorisé ou le bureau régional ou de district de la Commission de la fonction publique, selon le cas, estime qu'il y a suffisamment de candidats qui sont des citoyens canadiens.

(2) Lorsque le bureau régional ou de district de la Commission de la fonction publique estime qu'il y a suffisamment de candidats qualifiés qui sont des citoyens canadiens, ils sont sélectionnés et nommés avant les autres candidats qualifiés qui ne sont pas citoyens canadiens.

6. Une personne nommée en vertu du présent règlement n'est pas admissible à participer à des concours internes au sens de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*.

7. Le statisticien en chef ou le subordonné autorisé à cette fin par le statisticien en chef, peut, en donnant un préavis d'au moins une journée à toute personne nommée en vertu du présent règlement, mettre fin à l'emploi de cette dernière lorsque les services de cette personne ne sont plus requis, soit par faute de travail, soit par suite de la suppression d'une fonction ou à cause de la cession du travail ou de la fonction à l'extérieur de la fonction publique.

ENTRÉE EN VIGUEUR

8. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} octobre 1999.

[36-1-o]

Regulations Amending the Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Cushions Safety Regulations

Statutory Authority

Motor Vehicle Safety Act

Sponsoring Department

Department of Transport

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des coussins d'appoint (véhicules automobiles)

Fondement législatif

Loi sur la sécurité automobile

Ministère responsable

Ministère des Transports

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

In order to clarify the intent of the *Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Cushions Safety Regulations* (RSSR),¹ the Department of Transport is publishing a proposal to amend its requirements.

- New definitions will be introduced;
- The drawing indicating the profile of the tether strap hook will be updated; and
- An unintended restriction in the performance testing requirements for rear facing child restraint systems will be corrected.

The RSSR set out requirements for add-on restraints for children — rear-facing infant seats, rear-facing or forward-facing child seats, booster seats and restraints for disabled persons and for infants with special needs. Add-on restraint systems are not an integral part of a vehicle when it is manufactured. They are purchased separately from the vehicle and are installed in the vehicle by the user, using the seat belt system of the vehicle and a top tether strap. The tether strap hook attaches the tether strap of the child restraint system to the tether anchorage of the vehicle. Requirements for the tether anchorage are contained in the Canada Motor Vehicle Safety Regulation 210.1 “User-ready Tether Anchorages”.² The safety of child restraint systems, designed for children weighing from 9 kg (20 lb.) to 22 kg (48 lb.), is ensured by requirements specified in Schedule 3 entitled “CMVSS 213 — Child Restraint Systems”, of the RSSR.

Each of the proposed changes is described below.

Subsection 1(1) — Definitions and Figure 1 of Schedules 3 and 6

The amendments would define the terms “tether strap” and “tether strap hook” in subsection 1(1) of the RSSR. Subsection 1(1) of the RSSR defines terms that are used in the Regulations. The new definition for “tether strap hook” would refer to a new drawing that would be introduced in Figure 1 of Schedules 3 and 6. The new drawing would replace an outdated illustration and would specify mating dimensions to be compatible with the user-ready tether anchorage requirements. The new user ready

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Afin de préciser l'intention qui sous-tend le *Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des coussins d'appoint (véhicules automobiles)* [RSER]¹, le Ministère des Transports publie une proposition de modification de ses exigences.

- De nouvelles définitions seront ajoutées;
- Le dessin précisant la forme du crochet de la courroie d'attache sera mis à jour;
- Une restriction non intentionnelle touchant le rendement des ensembles de retenue pour enfants faisant face à l'arrière pendant les essais sera corrigée.

Le RSER indique les exigences relatives aux ensembles complémentaires de retenue pour enfants — sièges pour bébés faisant face à l'arrière, sièges pour enfants faisant face à l'avant ou à l'arrière, sièges d'appoint et ensembles de retenue pour personne handicapée et pour bébés qui ont des besoins spéciaux. Les ensembles de retenue complémentaires ne font pas partie intégrante d'un véhicule au moment de sa fabrication. Ils font l'objet d'un achat distinct et sont installés dans le véhicule par l'utilisateur à l'aide des ceintures de sécurité du véhicule et de la courroie d'attache supérieure. Le crochet de la courroie d'attache fixe la courroie d'attache de l'ensemble de retenue pour enfants à l'ancrage d'attache du véhicule. On trouve les exigences relatives à cet ancrage d'attache dans la norme 210.1, « Ancrages d'attache prêts à utiliser »,² du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Ce sont les exigences spécifiées à l'annexe 3 du RSER, intitulée « NSVAC 213 — Ensembles de retenue pour enfants », qui assurent la sécurité des ensembles de retenue conçus pour les enfants de 9 kg (20 lb) à 22 kg (48 lb).

Chacun des changements proposés est décrit ci-après.

Paragraphe 1(1) — Définitions et figure 1 des annexes 3 et 6

Les modifications comprendraient l'ajout de la définition des termes « courroie d'attache » et « crochet de la courroie d'attache » au paragraphe 1(1) du RSER qui renferme les définitions des termes utilisés dans le Règlement. La nouvelle définition du « crochet de la courroie d'attache » ferait référence au nouveau dessin apparaissant à la figure 1 des annexes 3 et 6. Ce nouveau dessin remplacerait une illustration périmée et indiquerait des dimensions compatibles avec les exigences relatives aux ancrages

¹ SOR/98-159

² SOR/98-457

¹ DORS/98-159

² DORS/98-457

tether anchorage requirements will come into force on September 1, 1999, for passenger cars, and September 1, 2000, for multi-purpose passenger vehicles and light-duty trucks. Manufacturers of child restraint systems already supply the tether strap hooks that would comply with the proposed requirements.

Section 13 of Schedule 3 — Child Restraint Systems

Section 13 of Schedule 3 of the RSSR would be amended by adding a new subsection.

The new subsection 13(1.1) would ensure that the current frontal head excursion that is part of the simulated impact test requirements is applicable only to forward-facing child restraint systems. This would delete an unintended restriction that applies to rear-facing child restraint systems. Currently the same head excursion requirement applies to forward as well as rear-facing child restraint systems. As a result, rear-facing child restraint systems cannot currently be sold in Canada because the stationary head position of the dummy before the frontal impact simulation exceeds the head excursion requirement.

This change would eliminate the unintended restriction, and as a consequence, rear-facing child restraints could be sold for heavier children. Manufacturers would be permitted to sell rear-facing restraints for any mass of children up to 22 kg (48 lb.). It is anticipated, from similar offerings in the United States, that manufacturers will choose to sell rear-facing restraints for use by children up to 13.5 kg (30 lb.).

To further ensure clarity, subsection 13(2.1) would also be added to Schedule 3 of the RSSR. Subsection 13(2.1) would specify requirements for the optimum performance of rear-facing child restraint systems during the simulated crash test.

The first requirement would be that the head of the dummy used for the test should be retained within the child restraint system. This would ensure that the head of the child is protected in the event of a crash. Containing the head of the dummy would also limit the hypertension of the neck of a child in case of a "real world" crash.

The second requirement would be that the seat back angle of the restraint should not be greater than 70° with respect to the horizontal at any time during the impact simulation test. Limiting the tip angle of the restraint during a crash minimizes the possibility of ejection that could result from a restraint that became too horizontal.

Paragraph 10(1)(e) of Schedule 4 — Infant Restraint Systems

The existing paragraph 10(1)(e) of Schedule 4 of the RSSR would be replaced. It erroneously specifies that the seat back angle of the restraint cannot exceed 70° at the maximum rate of acceleration during the dynamic testing. The replacement paragraph would correctly specify that the seat back angle could not exceed 70° at any time during the impact simulation. The new wording would be more accurate since the maximum angle may not necessarily occur at the maximum rate of acceleration. Specifying that the maximum seat back angle could occur at any time during the simulation would be more accurate and would ensure optimum safety for a child restrained by the system at any time during a crash.

d'attache prêts à utiliser. Ces exigences entreraient en vigueur à compter du 1^{er} septembre 1999, pour les voitures de tourisme, et du 1^{er} septembre 2000, pour les véhicules de tourisme à usages multiples et les camions légers. Les fabricants d'ensembles de retenue pour enfants fournissent déjà des crochets de courroie d'attache conformes aux exigences proposées.

Article 13 de l'annexe 3 — Ensembles de retenue pour enfant

L'article 13 de l'annexe 3 du RSER serait modifié par l'ajout d'un nouveau paragraphe.

Le nouveau paragraphe 13(1.1) permettrait de s'assurer que la limite actuelle de déplacement de la tête vers l'avant s'appliquant à l'essai de simulation d'impact ne porte que sur les ensembles de retenue pour enfants faisant face à l'avant. On éliminerait ainsi la restriction non intentionnelle touchant les ensembles de retenue pour enfants faisant face à l'arrière. Actuellement, la même limite de déplacement de la tête s'applique tant aux ensembles de retenue qui font face à l'avant qu'à ceux qui font face à l'arrière. Il en résulte que les ensembles de retenue pour enfants faisant face à l'arrière ne peuvent actuellement être vendus au Canada, parce que la position stationnaire du mannequin avant la simulation d'impact frontal excède les exigences relatives au déplacement de la tête.

Ce changement abolirait la restriction non intentionnelle et aurait pour conséquence que les ensembles de retenue pour enfants faisant face à l'arrière pourraient être vendus dans le cas d'enfants plus lourds. Les fabricants auraient donc la permission de vendre des ensembles de retenue faisant face à l'arrière pour tous les enfants jusqu'à 22 kg (48 lb). Compte tenu des pratiques en cours aux États-Unis, il est toutefois prévu que les fabricants choisiraient de vendre des ensembles de retenue faisant face à l'arrière destinés aux enfants allant jusqu'à 13,5 kg (30 lb).

Pour plus de précisions, le paragraphe 13(2.1) serait également ajouté à l'annexe 3 du RSER. Ce paragraphe préciserait les exigences de rendement optimal des ensembles de retenue pour enfants faisant face à l'arrière pendant les simulations de collision.

La première exigence serait que la tête du mannequin utilisé pour l'essai soit maintenue à l'intérieur de l'ensemble de retenue pour enfants. Cela assurerait la protection de la tête de l'enfant en cas de collision. Le maintien de la tête du mannequin à l'intérieur de l'ensemble de retenue limiterait également les excès de tension sur le cou de l'enfant en situation de collision réelle.

La deuxième exigence serait que l'angle du dossier de l'ensemble de retenue ne soit pas supérieur à 70° par rapport à l'horizontale en tout temps pendant l'essai de simulation d'impact. Cette limitation de l'angle pendant une collision réduirait les risques d'éjection résultant d'un basculement de l'ensemble de retenue dans une position trop horizontale.

Alinéa 10(1)(e) de l'annexe 4 — Ensembles de retenue pour bébé

L'alinéa 10(1)(e) actuel de l'annexe 4 du RSER serait remplacé. Il précise à tort que l'angle du dossier de l'ensemble de retenue ne doit pas dépasser 70° au taux maximum de l'accélération pendant l'essai dynamique. Le paragraphe de remplacement préciserait plutôt que l'angle du dossier du siège ne doit pas dépasser 70° à tout moment pendant la simulation d'impact. La formulation serait plus précise, étant donné que ce même angle maximal n'est pas nécessairement atteint au taux maximum de l'accélération. Le fait de préciser que l'angle maximal du dossier peut être atteint à n'importe quel moment pendant la simulation serait plus précis et assurerait une sécurité optimale à un enfant retenu par l'ensemble de retenue à tout moment pendant une collision.

Schedule 6

A reference would be added to Schedule 6 of the RSSR to reflect the new definition of tether strap hook.

Effective date

The proposed changes would come into force on the date of registration of the amendment by the Clerk of the Privy Council.

Alternatives

The purpose of this amendment is to clarify the intent of some of the requirements of the RSSR, to delete some unintended restrictions that would allow rear-facing child restraints to be sold in Canada and to update the tether hook dimensions. Because of the anticipated positive outcome of the changes, no other alternatives were considered acceptable but to propose this amendment.

The amendments clarifying the testing requirements for rear-facing child restraint systems would harmonize with similar requirements in effect in the United States.

The United States has issued a final rule³ making user-ready tether anchorages mandatory. The United States rule harmonizes with the requirements of CMVSS 210.1. With the current amendment, the updated tether belt hook drawing of the RSSR would harmonize with that in CMVSS 210.1 and the United States final rule.

Benefits and Costs

Since the purpose of this amendment would be to clarify the intent of some requirements of the RSSR, to lift unintended restrictions and to update the tether hook dimensions, no specific costs would be incurred.

Eliminating the unintended restriction would result in rear-facing child restraints being sold for heavier children. Benefits would result by offering heavier children the added protection of being restrained rear facing, as opposed to forward facing, in case of a motor vehicle crash. A young child, whose head is heavy compared to the rest of his or her body, and whose neck muscles and ligaments are not yet fully developed, is better protected in case of a severe frontal crash when restrained facing the rear of the vehicle. This is because the back of the restraint system spreads the forces of the impact along the entire head, neck and back of the child instead of concentrating the forces on a smaller area and on weaker body parts in a frontal direction. If a young child is restrained too soon in a forward direction, the heavy head of the child may be pulled forward with too much force for the weak neck to control and cervical injuries may result.⁴

This amendment would not impose any new requirements but would offer more options to the industry, i.e. removing the unintended restriction on testing of rear-facing child restraint systems. It would also update specifications that are already adopted throughout the industry as is the case for the tether strap hook drawing.

³ 49 CFR Parts 571 and 596, Docket No. 98-3390, Notice 2, February 27, 1998.

⁴ France Legault and Del Stewart, "Toward Improved Infant Restraint System Requirements", Enhanced Safety of Vehicles Conference, paper No. 98-S10-O-10, Windsor, Canada, 1998.

Annexe 6

Un renvoi à la nouvelle définition du crochet de la courroie d'attache serait ajouté à l'annexe 6 du RSER.

Date d'entrée en vigueur

Les changements proposés entreraient en vigueur à la date de l'enregistrement des changements par le greffier du Conseil privé.

Solutions de rechange

Le but de cette modification est de préciser l'intention sous-tendant certaines des exigences du RSER, d'éliminer des restrictions non intentionnelles, ce qui permettrait de vendre au Canada des ensembles de retenue pour enfant faisant face à l'arrière, et de mettre à jour les dimensions du crochet de la courroie d'attache. En raison des retombées positives prévues par suite de ces changements, aucune autre solution de rechange n'a été considérée acceptable.

Les modifications précisant les exigences relatives aux essais des ensembles de retenue pour enfants faisant face à l'arrière s'harmoniseraient avec les exigences de même nature en vigueur aux États-Unis.

Les États-Unis ont publié un règlement final³ rendant obligatoire les ancrages d'attache prêts à utiliser. Le règlement américain s'harmonise par ses exigences à la norme NSVAC 210.1. Grâce à la modification actuelle, le dessin révisé du crochet de la courroie d'attache du RSER s'harmoniserait avec ceux de la NSVAC 210.1 et du règlement final américain.

Avantages et coûts

Puisque le but de cette modification est de préciser les intentions sous-tendant certaines des exigences du RSER, d'éliminer des restrictions non intentionnelles et de mettre à jour les dimensions du crochet de la courroie d'attache, aucun coût n'en résulterait.

La levée de la restriction non intentionnelle entraînerait la vente des ensembles de retenue pour enfants faisant face à l'arrière pour des enfants plus lourds. Ces derniers en bénéficieraient dans les cas de collisions de véhicules automobiles, puisque le fait d'être retenu face à l'arrière assure une meilleure protection que d'être retenu face à l'avant. En cas de collision frontale grave, un enfant en bas âge, dont la tête est lourde par rapport au reste de son corps et dont les muscles du cou et les ligaments ne sont pas entièrement formés, est mieux protégé lorsque son ensemble de retenue fait face à l'arrière du véhicule. Dans un tel cas, le dossier de l'ensemble de retenue répartit les forces de l'impact à la fois sur la tête, le cou et le dos de l'enfant, plutôt que de les concentrer sur une zone plus petite ou une partie du corps plus faible, comme c'est le cas lorsque l'enfant fait face à l'avant. Si un enfant en bas âge est placé trop tôt vers l'avant dans son ensemble de retenue, sa tête lourde peut être entraînée vers l'avant avec une trop grande force pour que son cou plus faible puisse résister; il peut alors en résulter des blessures cervicales.⁴

Cette modification n'entraînerait pas l'imposition de nouvelles exigences, mais offrirait davantage d'options à l'industrie, résultant de l'élimination de la restriction non intentionnelle s'appliquant aux ensembles de retenue pour enfants faisant face à l'arrière. Elle constituerait une mise à jour des spécifications qui sont déjà adoptées dans l'ensemble de l'industrie, comme c'est le cas pour l'illustration du crochet de la courroie d'attache.

³ 49 CFR Parts 571 and 596, Docket No. 98-3390, Notice 2, February 27, 1998.

⁴ France Legault et Del Stewart, « Toward Improved Infant Restraint System Requirements », Enhanced Safety of Vehicles Conference, paper No. 98-S10-O-10, Windsor, Canada, 1998.

Consultation

Child restraint and vehicle manufacturers have requested that the tether hook dimensions in the RSSR be updated to reflect the requirements set out in CMVSS 210.1 "User-ready Tether Anchorages".

Child restraint manufacturers have requested that rear-facing restraint systems for children who have outgrown infant restraints be allowed on the market. Deleting the unintended head excursion limit would fulfill the manufacturers' requests. Other requirements to contain the head of the dummy and limit the angle of the seat back of the restraint would ensure optimum safety to children using the restraints.

Some child protection advocates⁵ and members of the public through the Transport Canada, Road Safety toll-free information service have also requested this change. Since the benefits for children of being restrained rear-facing until at least one year of age^{6, 7, 8} are well recognized, permitting the sale of rear-facing child restraint systems for heavier children will ensure that the parents of children whose mass is over 9 kg but who are not yet one year of age would have a safe alternative. Child restraint manufacturers were advised of the proposal at a meeting held in Ottawa on March 30, 1999.

The National Public Safety Organizations⁹ (NPSO) representing the safety interest of the Canadian public have been informed

Consultations

Les fabricants d'ensembles de retenue pour enfants et de véhicules ont demandé que les dimensions des crochets de la courroie d'attache incluses dans le RSER soient mises à jour pour correspondre aux exigences énoncées dans la NSVAC 210.1, « Ancrages d'attache prêts à utiliser ».

Les fabricants d'ensembles de retenue pour enfants ont demandé qu'il soit permis d'offrir sur le marché des ensembles de retenue faisant face à l'arrière destinés aux enfants devenus trop lourds pour les ensembles de retenue pour bébés. L'élimination de la limite non intentionnelle de déplacement de la tête répond à cette demande des fabricants. D'autres exigences portant sur le maintien de la tête du mannequin et sur l'angle limite du dossier du siège de l'ensemble de retenue assureront une sécurité optimale aux enfants utilisant les ensembles.

Certains organismes travaillant en faveur de la protection des enfants⁵ et des membres du grand public, par l'entremise du service d'information sans frais sur la sécurité routière de Transports Canada, ont également demandé ce changement. Étant donné que les avantages pour les enfants d'être retenus face à l'arrière jusqu'à au moins un an^{6, 7, 8} sont tout à fait reconnus, la permission de vendre des ensembles de retenue pour enfants faisant face à l'arrière pour des enfants plus lourds offrira aux parents d'enfants dont la masse est supérieure à 9 kg, mais qui ne sont pas encore âgés d'un an, une solution de rechange sécuritaire. Les fabricants d'ensembles de retenue pour enfants ont été informés de la proposition lors d'une réunion tenue à Ottawa le 30 mars 1999.

Les organismes nationaux de sécurité publique⁹ (ONSP), représentant des intérêts de la population canadienne en matière de

⁵ The Pacific Infant/Child Restraint Advisory Committee (P.I.C.R.A.C.) had formally requested this proposed amendment in July 1998. P.I.C.R.A.C.'s membership is as follows: B.C. Automobile Association; B.C. Automobile Dealers Association; B.C. Reproductive Care Program; Insurance Corporation of British Columbia; Ministry of Children and Families, Public Health Division; RONA Kinetics and Associates Ltd.; Royal Canadian Mounted Police, Traffic Services; Safe Journeys, Ladysmith; Safe Ride News, Washington State; Safe Start, B.C. Children's Hospital; South Fraser Child Development Centre; Sunny Hill Health Centre for Children; T.J.'s the Kiddies Store; Vancouver Police Department, Traffic Services; Washington State Safety Restraint Coalition; B.C. Medical Association; B.C. Safety Council; Government of the Yukon, Transport Services Branch; Infant & Toddler Safety Association, Kitchener, Ontario; The University of Michigan, Child Passenger Protection Program; Washington Traffic Safety Commission.

⁶ France Legault and Del Stewart, "Toward Improved Infant Restraint System Requirements", Enhanced Safety of Vehicles Conference, paper No. 98-S10-O-10, Windsor, Canada, 1998.

⁷ B. Kamren, M. V. Koch, A. Kullgren, A. Lie, C. Tingvall, S. Larsson, T. Turbell, "The Protective Effects of Rearward Facing CRS: An Overview of Possibilities and Problems Associated with Child Restraints for Children Aged 0-3 Years", SAE 933093, SP-986, Child Occupant Protection, San Antonio, 1993.

⁸ G. Carlsson, H. Norin, L. Ysander, "Rearward-facing Child Seats — The Safest Car Restraint for Children", Accident Analysis and Prevention, Vol. 23, Nos. 2/3, pp. 175-182, 1991.

⁹ National Public Safety Organizations encompass the following groups and organizations: Canada Safety Council; Consumers' Association of Canada; Automotive Industries Association of Canada; Canadian Urban Transit Association; Traffic Injury Research Foundation; Young Drivers of Canada; Canadian Automobile Association; Automobile Journalists Association of Canada; Canadian Council of Snowmobile Organizations; Canadian Automobile Dealers Association; Insurance Council of Canada; Ontario School Bus Association; Vehicle Information Centre of Canada; Canadian Motorcycle Association; Private Motor Truck Council of Canada; Automobile Protection Association; Canadian Medical Association; Canadian Institute of Child Health; Canadian Association of Chiefs of Police; Canadian Trucking Alliance; Canadian Bus Association; Teamsters; MADD Canada; CRASH; Truck News; Editor, Today's Trucking; Canadian Industrial Transportation Association; Federation of Canadian Municipalities; Motor Coach Canada Inc.; RONA Kinetics and Associates Ltd.; Brewers Association of Canada.

⁵ Le Pacific Infant/Child Restraint Advisory Committee (P.I.C.R.A.C.) a officiellement demandé cette proposition de modification en juillet 1998. Les membres du P.I.C.R.A.C. sont les suivants : B.C. Automobile Association; B.C. Automobile Dealers Association; B.C. Reproductive Care Program; Insurance Corporation of British Columbia; Ministry of Children and Families, Public Health Division; RONA Kinetics and Associates Ltd.; Gendarmerie Royale du Canada, Services de la circulation; Safe Journeys, Ladysmith; Safe Ride News, Washington State; Safe Start, B.C. Children's Hospital; South Fraser Child Development Centre; Sunny Hill Health Centre for Children; T.J.'s the Kiddies Store; Vancouver Police Department, Traffic Services; Washington State Safety Restraint Coalition; B.C. Medical Association; B.C. Safety Council; Government of the Yukon, Transport Services Branch; Infant & Toddler Safety Association, Kitchener, Ontario; The University of Michigan, Child Passenger Protection Program; Washington Traffic Safety Commission.

⁶ France Legault et Del Stewart, « Toward Improved Infant Restraint System Requirements », Enhanced Safety of Vehicles Conference, paper No. 98-S10-O-10, Windsor, Canada, 1998.

⁷ B. Kamren, M. V. Koch, A. Kullgren, A. Lie, C. Tingvall, S. Larsson et T. Turbell, « The Protective Effects of Rearward Facing CRS: An Overview of Possibilities and Problems Associated with Child Restraints for Children Aged 0-3 Years », SAE 933093, SP-986, Child Occupant Protection, San Antonio, 1993.

⁸ G. Carlsson, H. Norin et L. Ysander, « Rearward-facing Child Seats — The Safest Car Restraint for Children », Accident Analysis and Prevention, Vol. 23, Nos. 2/3, p. 175-182, 1991.

⁹ Les organismes nationaux de sécurité publique comprennent les groupes et organismes suivants : Conseil canadien de la sécurité; Association des consommateurs du Canada; Association des industries de l'automobile du Canada; Association canadienne du transport urbain; Fondation de recherches sur les blessures de la route du Canada; Jeunes Conducteurs du Canada; Association canadienne des automobilistes; Association des journalistes automobile du Canada; Conseil canadien des organismes de motoneige; Corporation des Associations de Détaillants d'Automobiles; Conseil d'assurances du Canada; Ontario School Bus Association; Centre d'information sur les véhicules du Canada; L'Association motocycliste canadienne; Association Canadienne du Camionnage d'Entreprise; Association pour la protection des automobilistes; Association médicale canadienne; L'Institut canadien de la santé infantile; Association canadienne des chefs de police; Alliance canadienne du camionnage; Association canadienne de l'autobus; Teamsters; MADD Canada; CRASH; Truck News; rédacteur en chef, Today's Trucking; Association canadienne de transport industriel; Fédération canadienne des municipalités; Motor Coach Canada Inc.; RONA Kinetics and Associates Ltd.; Association des brasseurs du Canada.

of this proposed amendment at their semi-annual meeting with the Department on May 5, 1999. Members of NPSO have been further given an opportunity to comment on the proposed amendment. No comments have been received by the Department indicating that the member organizations of NPSO are opposing the changes.

In addition, this proposal will be subject to the normal consultation process through prepublication in the *Canada Gazette*, Part I, and parties will have 60 days in which to respond. All comments will be taken into consideration in the preparation of the final Regulations.

Compliance and Enforcement

Child restraint manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products comply with the requirements of the RSSR. The Department of Transport monitors the self-certification programs of manufacturers and importers by reviewing their test documentation, inspecting and testing restraints 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 restraint 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 France Legault, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5, (613) 998-1963 (Telephone), (613) 990-2913 (Facsimile), legaultf@tc.gc.ca (Electronic mail).

sécurité, ont été informés de cette proposition de modification lors de leur réunion semestrielle avec le Ministère, le 5 mai 1999. Les membres des ONSP ont ensuite eu l'occasion de formuler leurs commentaires sur la modification proposée. Le Ministère n'a reçu aucun commentaire indiquant que les organismes membres des ONSP s'opposent au changement.

En outre, cette proposition sera soumise au processus normal de consultation, qui prend la forme d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* et les parties intéressées auront 60 jours pour réagir. Tous les commentaires seront pris en compte pour la préparation du règlement final.

Respect et exécution

Les fabricants et importateurs d'ensembles de retenue pour enfants sont responsables de s'assurer que leurs produits sont conformes aux exigences du RSER. 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 mettant à l'essai des ensembles de retenue obtenus sur le marché libre. Si un défaut est découvert, le fabricant ou l'importateur visé doit envoyer un avis de défectuosité au propriétaire et au ministère des Transports. Lorsqu'un ensemble de retenue 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 peut être condamné à une amende tel que le prescrit la *Loi sur la sécurité automobile*.

Personne-ressource

Pour obtenir d'autres renseignements, veuillez communiquer avec France Legault, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Ministère des Transports, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, (613) 998-1963 (téléphone), (613) 990-2913 (télécopieur), legaultf@tc.gc.ca (courrier électronique).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, that the Governor in Council, pursuant to section 5 and subsection 11(1) of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Cushions Safety Regulations*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport within 60 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 France Legault, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5.

The representations should also stipulate those parts of the representations that should not be disclosed pursuant to the *Access to Information Act* and, in particular, pursuant to sections 19 and 20 of that Act, the reason why those parts should not be disclosed and the period during which those parts should remain undisclosed. The representations should also stipulate those parts of

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

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, que le gouverneur en conseil, en vertu de l'article 5 et du paragraphe 11(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des coussins d'appoint (véhicules automobiles)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les 60 jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* ainsi que la date de publication et d'envoyer le tout à France Legault, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Ministère des Transports, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5.

Ils doivent également y indiquer, d'une part, lesquelles des observations peuvent être divulguées en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et, d'autre part, lesquelles sont soustraites à la divulgation en vertu de cette loi, notamment aux termes des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-divulgation.

^a L.C. (1993), ch. 16

the representations for which there is no objection to disclosure pursuant to the *Access to Information Act*

Ottawa, August 26, 1999

MARC O'SULLIVAN
Assistant Clerk of the Privy Council

**REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE
RESTRAINT SYSTEMS AND BOOSTER CUSHIONS
SAFETY REGULATIONS**

AMENDMENTS

1. Subsection 1(1) of the *Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Cushions Safety Regulations*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

“tether strap” means a device that is fitted with a tether strap hook and secured to the rigid structure of a restraint system and that transfers the load from that system to the user-ready tether anchorage. (*courroie d’attache*)

“tether strap hook” means a device that has an interface profile shown in Figure 1 of Schedules 3 and 6 and is used to attach a tether strap to a user-ready tether anchorage. (*crochet de la courroie d’attache*)

2. Schedule 3 to the Regulations is amended by replacing the reference “(Subsections 4(1) and (3))” after the heading “SCHEDULE 3” with the reference “(Subsections 1(1) and 4(1) and (3))”.

3. (1) Subsection 13(1) of Schedule 3 to the Regulations amended by adding the word “and” at the end of paragraph (c) and by repealing paragraphs (d) and (e).

(2) Section 13 of Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):

(1.1) When a forward-facing child restraint system is tested in accordance with section 3 of Test Method 213, the system must also, when adjusted in any position, not allow any portion of the head of the anthropomorphic test device to pass through the vertical transverse plane that is 720 mm forward of the Z point on the seat assembly measured along the centre SORL illustrated in Figure 2, which plane is illustrated as the forward excursion limit in Figure 3.

(3) Section 13 of Schedule 3 to the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

(2.1) When a rearward-facing child restraint system is adjusted in any position and is tested in accordance with section 3 of Test Method 213,

(a) the system must also retain all portions of the torso of the anthropomorphic test device within the system, and no portion of the target point on either side of the device’s head may pass through the transverse orthogonal planes whose intersection contains the forward-most and topmost points on the surfaces, as illustrated in Figure 4; and

(b) the angle between the vertical and the back and head support surface, measured 240 mm above the seat surface must not be greater than 70° at any time during the impact simulation.

Ottawa, le 26 août 1999

Le greffier adjoint du Conseil privé
MARC O'SULLIVAN

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA
SÉCURITÉ DES ENSEMBLES DE RETENUE ET DES
COUSSINS D’APPOINT (VÉHICULES AUTOMOBILES)**

MODIFICATIONS

1. Le paragraphe 1(1) du *Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des coussins d’appoint (véhicules automobiles)*¹ est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

« courroie d’attache » Dispositif qui transmet à l’ancrage d’attache prêt à utiliser les forces exercées sur l’ensemble de retenue, qui est pourvu d’un crochet de la courroie d’attache et qui est fixé à la structure rigide de l’ensemble. (*tether strap*)

« crochet de la courroie d’attache » Dispositif dont le profil d’interface est illustré à la figure 1 des annexes 3 et 6 et qui sert à attacher la courroie d’attache à l’ancrage d’attache prêt à utiliser. (*tether strap hook*)

2. La mention « (paragraphe 4(1) et (3)) » qui suit le titre « ANNEXE 3 » du même règlement est remplacée par « (paragraphe 1(1) et 4(1) et (3)) ».

3. (1) Les alinéas 13(1)d) et e) de l’annexe 3 du même règlement sont abrogés.

(2) L’article 13 de l’annexe 3 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

(1.1) Tout ensemble de retenue pour enfant faisant face à l’avant doit aussi, lorsqu’il est soumis à l’essai dynamique conformément à l’article 3 de la Méthode d’essai 213 et qu’il est réglé à toute position, ne permettre à aucune partie de la tête du dispositif anthropomorphe d’essai de passer par le plan vertical transversal situé à 720 mm en avant du point Z sur la ligne repère d’orientation du siège (centre) illustrée à la figure 2, lequel plan est désigné comme étant la « limite de déplacement avant » à la figure 3.

(3) L’article 13 de l’annexe 3 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(2.1) L’ensemble de retenue pour enfant faisant face à l’arrière doit aussi, lorsqu’il est soumis à l’essai dynamique conformément à l’article 3 de la Méthode d’essai 213 et qu’il est réglé à l’une quelconque des positions :

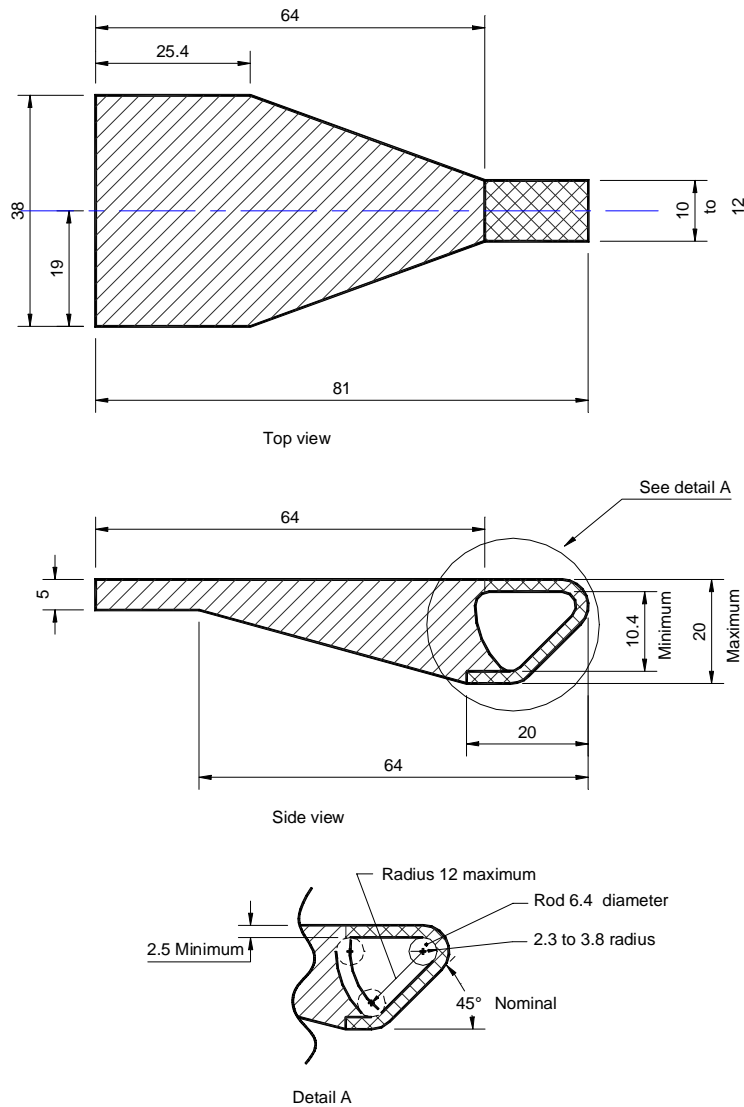
a) retenir toutes les parties du torse du dispositif anthropomorphe d’essai dans l’ensemble, et aucune partie des points repères situés de part et d’autre de la tête du dispositif ne doit passer par les plans orthogonaux transversaux dont l’intersection comporte les points les plus avancés et les plus élevés des surfaces de l’ensemble de retenue pour enfant, tel qu’il est illustré à la figure 4;

b) durant la simulation de chocs, ne pas présenter un angle entre la verticale et la surface d’appui du dos et de la tête, mesuré à 240 mm au-dessus de la surface du siège, qui soit supérieur à 70°.

¹ SOR/98-159

¹ DORS/98-159

4. Figure 1 of Schedule 3 to the Regulations is replaced by the following:

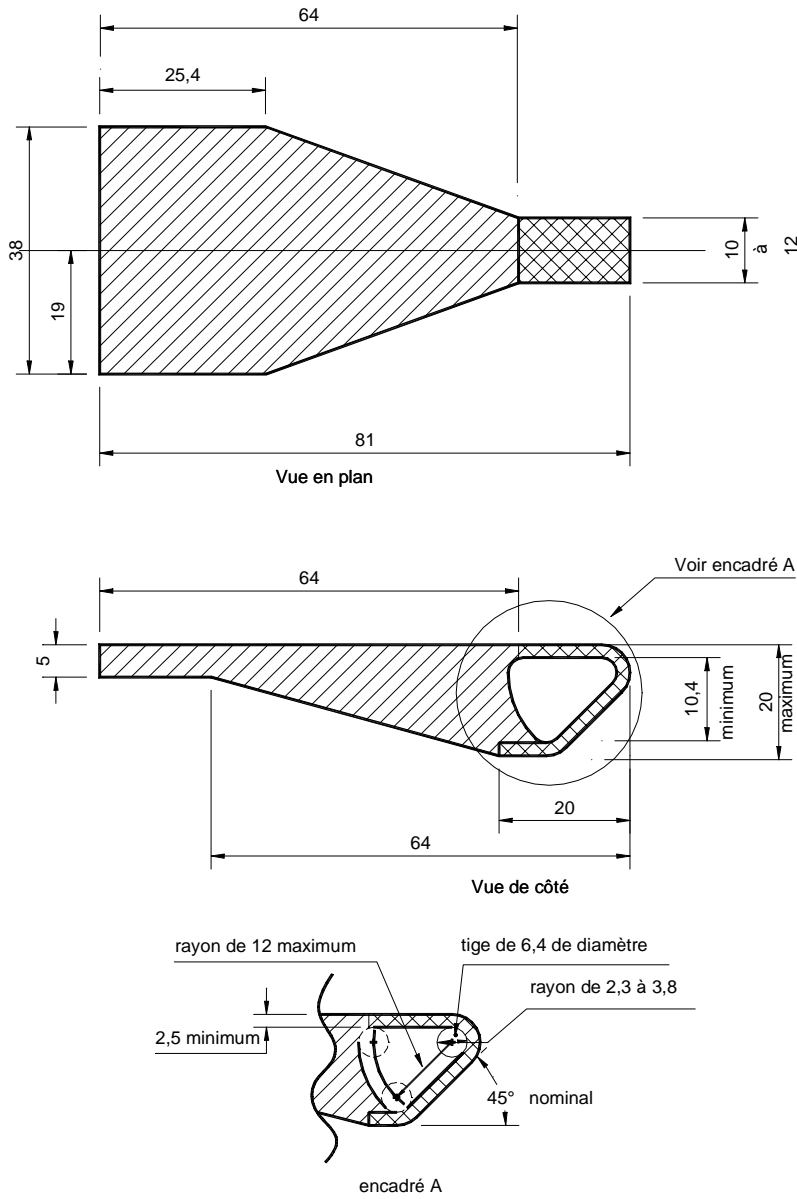


Notes

1. Dimensions in mm, except where otherwise indicated
2. Drawing not to scale

Figure 1 — Interface Profile of Tether Strap Hook

4. La figure 1 de l'annexe 3 du même règlement est remplacée par ce qui suit :



LÉGENDE :



Structure avoisinante (s'il y en a une)



Zone dans laquelle doit être entièrement situé le profil d'interface du crochet de la courroie d'attache

Remarques :

1. Les dimensions sont exprimées en mm, sauf indication contraire.
2. Le dessin n'est pas à l'échelle.

Figure 1 — Profil d'interface du crochet de la courroie d'attache

5. Paragraph 10(1)(e) of Schedule 4 to the Regulations is replaced by the following:

(e) the angle between the vertical and the back and head support surface, measured 240 mm above the seat surface, must not be greater than 70° at any time during the impact simulation.

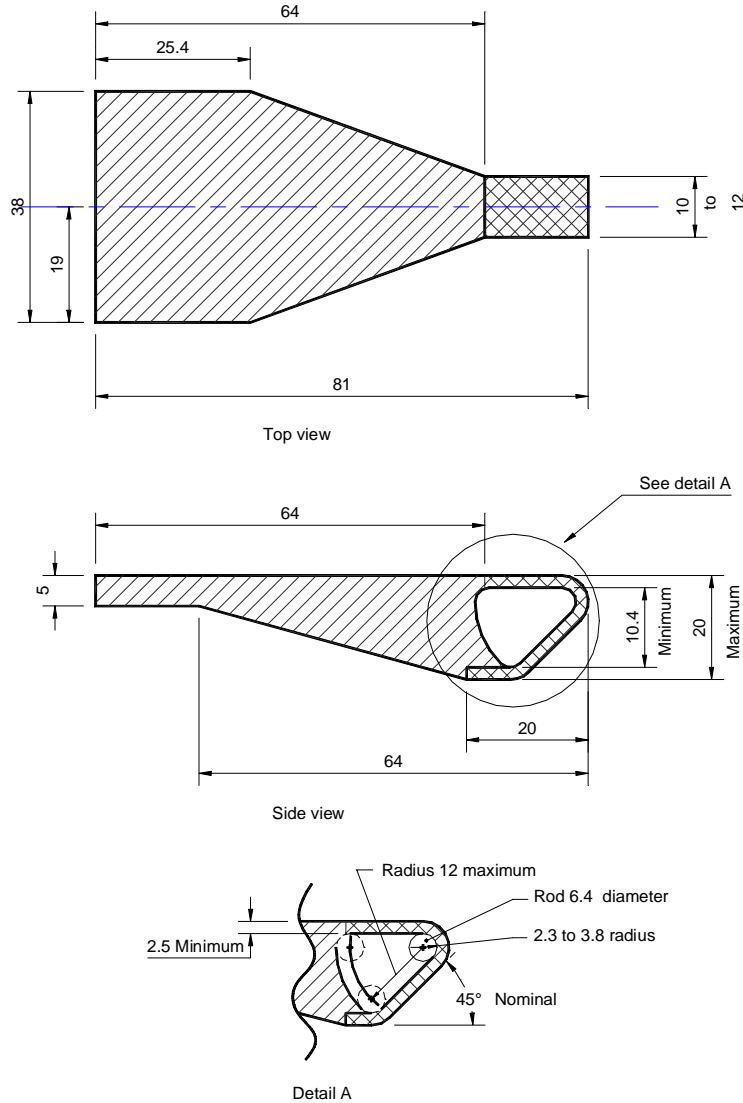
6. Schedule 6 to the Regulations is amended by replacing the reference “(Subsection 4(5))” after the heading “SCHEDULE 6” with the reference (Subsections 1(1) and 4(5))”.

7. Figure 1 of Schedule 6 to the Regulations is replaced by the following:

5. L’alinéa 10(1)e) de l’annexe 4 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

e) durant la simulation de chocs, ne pas présenter un angle entre la verticale et la surface d’appui du dos et de la tête, mesuré à 240 mm au-dessus de la surface du siège, qui soit supérieur à 70°.

6. La mention « (paragraphe 4(5)) » qui suit le titre « ANNEXE 6 » du même règlement est remplacée par « (paragraphes 1(1) et 4(5)) ».

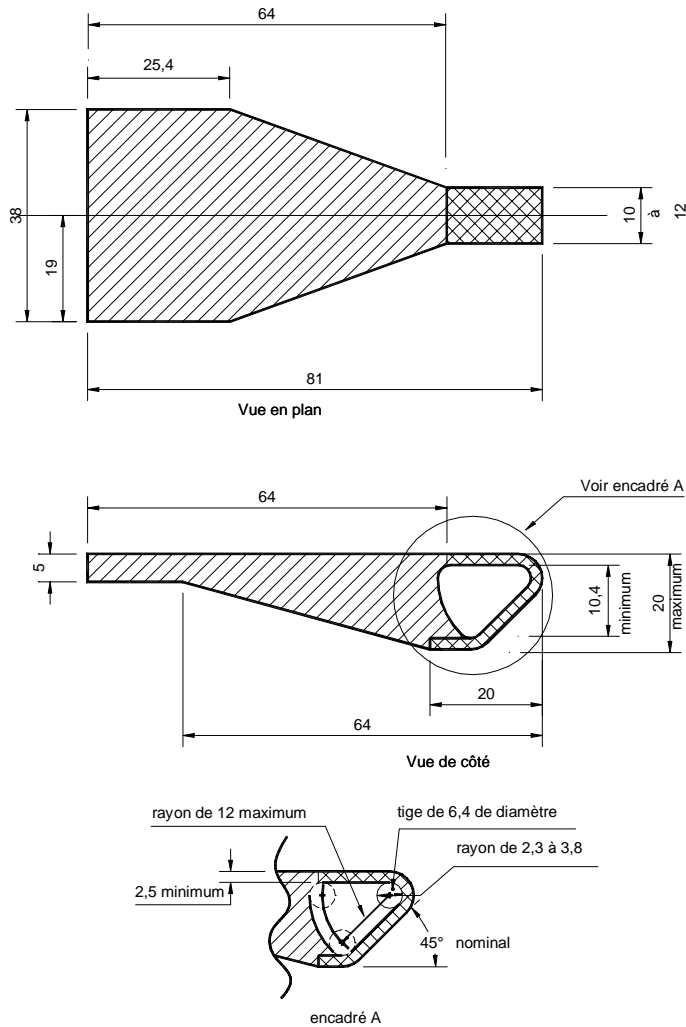


Notes

1. Dimensions in mm, except where otherwise indicated
2. Drawing not to scale

Figure 1 — Interface Profile of Tether Strap Hook

7. La figure 1 de l'annexe 6 du même règlement est remplacée par ce qui suit :



LÉGENDE :

- Structure avoisinante (s'il y en a une)
- Zone dans laquelle doit être entièrement situé le profil d'interface du crochet de la courroie d'attache

Remarques :

1. Les dimensions sont exprimées en mm, sauf indication contraire.
2. Le dessin n'est pas à l'échelle.

Figure 1 — Profil d'interface du crochet de la courroie d'attache

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

8. These Regulations come into force on the date on which they are registered.

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

Ship Station (Radio) Regulations, 1999

Statutory Authority

Canada Shipping Act and Arctic Waters Pollution Prevention Act

Sponsoring Department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

These regulatory initiatives introduce new shipboard radio carriage requirements for Canadian domestic commercial ships and provide the technical and operational requirements for this new equipment. The requirements are in response to the new international marine communications system called the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS). By requiring domestic ships to carry radio equipment consistent with the GMDSS, safety at sea will be improved and a safe level of compatibility will be maintained between international shipping and domestic ships for distress and safety communications. Due to the extent of the changes, with much of the old radio equipment no longer required, the existing *Ship Station Radio Regulations* and the *Ship Station Technical Regulations* are repealed and replaced with the new *Ship Station (Radio) Regulations, 1999*, and the *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999*. Amendments are also being made to the *Life Saving Equipment Regulations*, *Large Fishing Vessel Inspection Regulations* and *Small Fishing Vessel Inspection Regulations* since survival craft radio equipment is regulated under these regulations.

The GMDSS was developed through the International Maritime Organization (IMO) to improve safety at sea by modernizing and improving the current marine communications system. Utilizing satellite and digital selective calling (DSC) technology, the GMDSS was designed to ensure rapid alerting of shore-based rescue authorities in an emergency, as well as ships in the immediate vicinity. Other important safety advantages of the GMDSS include reduced search times, improved rescue coordination and better dissemination of maritime safety information (MSI). Since February 1, 1999, ships subject to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), i.e. passenger ships of any size and cargo ships 300 tons gross tonnage or over on international voyages, must comply with the GMDSS requirements. This affects an estimated 70 Canadian ships.

The old distress and safety system and the GMDSS differ in many crucial aspects, such as means and methods of alerting, frequencies used, communication facilities available, operational procedures, and also the announcement and transmission of MSI. The most pressing of the compatibility issues is the means and

Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)

Fondement législatif

Loi sur la marine marchande du Canada et Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Les présentes mesures de réglementation prévoient de nouvelles exigences sur l'équipement radio à bord des navires de commerce canadiens et précisent les exigences techniques et opérationnelles du nouvel équipement. Ces exigences sont mises en œuvre en raison de l'établissement du nouveau système international de communications maritimes désigné sous le nom de Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM). Le fait d'obliger les navires canadiens à transporter de l'équipement radio compatible avec le SMDSM, accroîtra la sécurité en mer et assurera le maintien d'un niveau de compatibilité sécuritaire entre les navires de commerce internationaux et les navires canadiens en matière de systèmes de communications de détresse et de sécurité. En raison de l'ampleur des changements et puisque la majeure partie de l'ancien équipement radio ne sera plus requise, le *Règlement sur les stations radio de navires* et le *Règlement technique sur les stations (radio) de navires* sont abrogés et remplacés par le nouveau *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)* et le *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)*. Des modifications sont également apportées au *Règlement sur l'équipement de sauvetage*, au *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* et au *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche* du fait que les appareils radio pour bateaux de sauvetage sont visés par ces règlements.

Le SMDSM a été mis au point par l'Organisation maritime internationale (OMI) qui a modernisé et amélioré le système de communication maritime actuel en vue d'accroître la sécurité en mer. Le SMDSM, qui utilise la technologie des satellites et des appels sélectifs numériques, a été conçu pour alerter rapidement les organismes de secours à terre dans les situations d'urgence ainsi que les navires se trouvant dans les environs immédiats. Le SMDSM comporte d'autres avantages importants au chapitre de la sécurité, notamment il permet de réduire la durée des recherches, d'améliorer la coordination des sauvetages et d'améliorer la diffusion de l'information sur la sécurité maritime. Depuis le 1^{er} février 1999, les navires assujettis à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), c'est-à-dire les navires à passagers de toutes dimensions et les navires de charge de 300 tonnes de jauge brute ou plus effectuant des voyages internationaux, doivent se conformer au SMDSM. Cette mesure a touché environ 70 navires canadiens.

L'ancien système de détresse et de sécurité diffère du SMDSM à maints égards importants, notamment les mécanismes et moyens utilisés pour donner l'alerte, les fréquences utilisées, les installations de communication disponibles, les méthodes d'exploitation ainsi que l'annonce et la diffusion de l'information sur

methods used for ships to alert or contact one another at sea. If change is not initiated in Canada, domestic ships will be left relying on the old system while SOLAS ships will have converted to the GMDSS. This will mean the continued operation of the two systems in parallel for a long period, causing ever-increasing incompatibilities between ships using the two different systems.

These initiatives will require an estimated 20 000 Canadian commercial ships operating off the seacoasts of Canada to fit new radio equipment. Only non-SOLAS commercial ships (domestic ships) are being affected since SOLAS ships are already in full compliance with the international GMDSS requirements as required by current *Ship Station Radio Regulations* section 11 (SOR/94-769). Ships on inland water voyages will not be required to fit new equipment at this time. This is because SOLAS has a limited application on these waters and the Canadian Coast Guard (CCG) is not proposing to provide VHF DSC coverage for the area at this time. In addition, commercial inland water ships have fewer fatalities and fewer of these ships go missing.

These initiatives complement and build upon previous regulatory initiatives that required certain domestic ships to carry some GMDSS equipment such as Emergency Position Indicating Radiobeacons (EPIRBs) [SOR/96-219], NAVTEX receivers (SOR/94-769) and survival craft VHF radiotelephones (SOR/96-218).

There will be a phased-in application of the new requirements over the next three years for domestic ships operating off the seacoasts of Canada. The phasing in of these requirements can be divided into three main components (the actual regulations need to be consulted to determine exact requirements and exceptions):

- (1) Ships of 20 metres in length or more and certified to carry more than 12 passengers, and ships of 300 tons gross tonnage or over, will be required to comply with the new requirements by April 1, 2000.
- (2) All ships of 15 tons gross tonnage or over, and all ships of 8 metres in length or more, operating beyond the limits of a home-trade voyage, Class III (i.e. more than 20 miles off shore), will be required to fit an EPIRB by April 1, 2000, and April 1, 2002, respectively. Currently, all ships over 20 metres operating beyond sheltered waters are required to carry an EPIRB.
- (3) All ships engaged on a foreign voyage or a home-trade voyage that are currently required to carry a VHF radiotelephone (e.g. ships carrying more than 6 passengers, tow-boats, and ships that are more than 8 metres in length that are of closed construction) will have to carry a GMDSS-compatible VHF radio capable of transmitting and receiving digital selective calling (DSC) on channel 70 by February 1, 2003, or by the time the CCG has completed upgrading Canada's VHF coverage area on the coasts to a GMDSS Sea Area A1 (this will allow the CCG to continuously monitor VHF channel 70 using DSC).

la sécurité maritime. Le problème de compatibilité le plus pressant à régler est relié aux mécanismes utilisés par les navires pour transmettre une alerte ou communiquer les uns avec les autres en mer. Si le changement n'est pas effectué au Canada, les navires canadiens continueront d'utiliser l'ancien système alors que les navires assujettis à la Convention SOLAS seront déjà convertis au SMDSM. L'utilisation de deux systèmes en parallèle pendant une longue période risquerait alors de causer de plus en plus de problèmes d'incompatibilité entre les navires utilisant deux systèmes différents.

Ces mesures obligeront environ 20 000 navires de commerce canadiens exploités au large du littoral du Canada à se munir d'un nouvel équipement radio. Seuls les navires de commerce non assujettis à la Convention SOLAS (navires canadiens) sont visés car les navires assujettis à la Convention SOLAS se conforment déjà entièrement aux exigences internationales relatives au SMDSM exigées par l'article 11 du *Règlement sur les stations radio de navires* (DORS/94-769). Les navires effectuant des voyages en eaux intérieures ne seront pas tenus d'installer un nouvel équipement radio pour le moment du fait que la Convention SOLAS a une application restreinte relativement à ces eaux. En outre, la Garde côtière canadienne (GCC) n'envisage pas pour l'immédiat d'offrir une couverture VHF ASN dans ce secteur. De plus, les statistiques relatives aux décès et aux navires disparus sont moins élevées dans le cas des navires de commerce exploités en eaux intérieures.

Ces mesures sont fondées sur les mesures de réglementation prises antérieurement et les compléteront. Les mesures antérieures exigeaient que certains navires canadiens aient à bord de l'équipement SMDSM comme les radiobalises de localisation de sinistres (RLS) [DORS/96-219], les récepteurs NAVTEX (DORS/94-769) et les appareils radiotéléphoniques VHF pour bateaux de sauvetage (DORS/96-218).

La mise en œuvre des nouvelles exigences se fera progressivement au cours des trois prochaines années dans le cas des navires canadiens exploités au large du littoral du Canada. La mise en œuvre progressive de ces exigences peut être répartie en trois principales composantes (il faut consulter le texte actuel des règlements pour déterminer précisément quelles sont les exigences et les exceptions) :

- (1) Les navires de 20 mètres de longueur ou plus autorisés à transporter plus de 12 passagers, et les navires d'une jauge brute de 300 tonnes ou plus devront se conformer aux nouvelles exigences d'ici le 1^{er} avril 2000.
- (2) Tous les navires de 15 tonnes de jauge brute ou plus, et tous les navires de 8 mètres de longueur ou plus, exploités au-delà des limites d'un voyage de cabotage de classe III (c'est-à-dire à plus de 20 milles de la côte) seront tenus d'installer une RLS d'ici le 1^{er} avril 2000 et le 1^{er} avril 2002, respectivement. À l'heure actuelle, tous les navires de plus de 20 mètres exploités au-delà des eaux protégées sont tenus d'avoir à bord une RLS.
- (3) Tous les navires effectuant un voyage au long cours ou un voyage de cabotage et qui, à l'heure actuelle, sont tenus d'avoir à bord un appareil radiotéléphonique VHF (c'est-à-dire les navires transportant plus de 6 passagers, les remorqueurs et les navires de plus de 8 mètres de longueur et qui sont pontés) devront avoir à bord un appareil radiotéléphonique VHF compatible avec le système SMDSM et capable de transmettre et de recevoir des appels sélectifs numériques (ASN) sur la voie 70 d'ici le 1^{er} février 2003 ou au moment où la GCC aura terminé de mettre à niveau les zones VHF du Canada sur les côtes en fonction de la zone océanique A1 du SMDSM (cela permettra à la GCC de faire une écoute continue de la voie VHF 70 au moyen des ASN).

In addition, all ships currently required to carry two Class II EPIRBs (ships, other than tugs, that are 20 metres or over in length and operating on a foreign voyage or a home-trade voyage, Class I) will be required to instead carry a search and rescue radar transponder (SART); however, ships will have until the date that the first Class II EPIRB battery expires to make the transition.

Alternatives

A voluntary approach through the use of guidelines was considered and rejected. If a voluntary approach were taken, it is likely that the compliance rate would be low. This would mean the two systems would coexist indefinitely, resulting in ever-increasing incompatibilities between them. There would also be continued reliance on less efficient radiocommunications equipment. Ships voluntarily complying with the guidelines would experience an uneven economic playing field with ships that chose not to comply (notwithstanding the reduced safety risk).

The principal drawback to implementing the GMDSS domestically is the equipment capital and operating cost. This works against voluntary compliance. The availability of less expensive radiocommunications equipment can be attractive to the ship operator but this equipment may not be compatible with the GMDSS and will lack many of the important safety features built into GMDSS equipment. Ships that voluntarily carry GMDSS equipment may implement the GMDSS in a piecemeal fashion, resulting in poor consistency or standardization between ships. The importance of participating in the GMDSS is to ensure global uniformity and compatibility. Since local and individual solutions will only degrade the universality of the GMDSS and resulting safety benefits, the marine industry cannot be allowed the flexibility of defining and fixing the problem voluntarily.

A continued regulatory approach is considered necessary, because of the critical importance of maintaining compatibility and uniformity for any distress and safety system, and to ensure the transition period to the GMDSS is minimized. Regulations are currently used to require Canadian ships to carry radiocommunications equipment.

Benefits and Costs

The benefits of Canadian ships carrying GMDSS radio equipment arise mainly from the improved probability of a quicker and more accurate response to an emergency by Search and Rescue and by other ships in the vicinity. An improved response would minimize loss of life, severity of injuries, property damage and the cost of search and rescue. Additional benefits can also be expected from moving towards one distress and safety system, as opposed to doing nothing and living with the inefficiencies of maintaining two different systems, with the risk that some ships may have difficulty alerting other ships.

En outre, tous les navires tenus d'avoir à bord deux RLS de classe II (les navires autres que les remorqueurs d'une longueur de 20 mètres ou plus et qui effectuent des voyages au long cours ou des voyages de cabotage, classe I) devront avoir en lieu et place un répondeur radar SAR conçu à des fins de recherche et de sauvetage. Ces navires auront jusqu'à la fin de la durée de vie prévue de la batterie de la RLS de classe II pour faire la transition.

Solutions envisagées

La conformité volontaire au moyen de lignes directrices est une solution qui a été envisagée et rejetée. Si on s'en remettait à la conformité volontaire, il est probable que le taux de conformité serait faible. Cela signifie que les deux systèmes pourraient coexister indéfiniment et que les incompatibilités pourraient s'accroître avec le temps. En outre, les gens de mer continueraient de se fier à un équipement de radiocommunications moins efficace. Les navires se conformant volontairement aux lignes directrices se trouveraient désavantagés sur le plan économique par rapport à ceux qui ne s'y conformeraient pas (indépendamment de la diminution des risques et de l'amélioration de la sécurité).

Le coût des investissements en matériel et le coût d'exploitation sont les principaux inconvénients de la mise en œuvre du SMDSM au Canada. Cet aspect nuit à la conformité volontaire. La possibilité de recourir à du matériel de radiocommunications moins dispendieux est un aspect à considérer pour l'exploitant du navire; cependant, il est possible que ce matériel ne soit pas compatible avec le SMDSM et qu'il ne soit pas muni d'un bon nombre des caractéristiques de sécurité importantes de l'équipement SMDSM. Les navires qui transportent volontairement de l'équipement SMDSM peuvent mettre en œuvre le SMDSM au coup par coup, ce qui pourrait avoir des répercussions néfastes au chapitre de la cohérence ou de l'uniformité entre les navires. Si on veut établir une uniformité globale et une compatibilité entre les systèmes, il est important de se convertir au SMDSM. Les solutions envisagées à l'échelle locale ou individuelle ne peuvent que nuire à l'application globale du SMDSM et restreindre les avantages sur la sécurité découlant de son utilisation; c'est pourquoi on ne peut laisser à l'industrie maritime le soin de cerner et de régler le problème de son propre chef.

Nous estimons qu'il faut procéder par voie de réglementation car il est très important que le système de détresse et de sécurité soit compatible et uniforme et que la période de transition au SMDSM soit réduite au minimum. À l'heure actuelle, des dispositions réglementaires prévoient l'équipement de radiocommunications que les navires canadiens doivent avoir à bord.

Avantages et coûts

Les avantages qui résulteront du fait que les navires canadiens transportent de l'équipement radio SMDSM sont essentiellement les suivants : la réduction du délai d'intervention par les services de Recherche et Sauvetage et les autres navires se trouvant dans les parages et la localisation plus précise de l'endroit où se trouve le navire en détresse. L'amélioration de l'intervention réduirait le nombre de pertes de vie, la gravité des blessures, les dommages aux biens et les coûts des services de recherche et sauvetage. Outre le fait que des avantages additionnels pourraient résulter de l'adoption d'un seul système de détresse et de sécurité en mer, il faut souligner qu'il serait préférable d'adopter le nouveau système de détresse et de sécurité en mer au lieu de se contenter du statu quo et du manque d'efficacité résultant du maintien de deux systèmes différents. Si on maintenait le statu quo, certains navires pourraient avoir de la difficulté à alerter d'autres navires en raison de l'incompatibilité des deux systèmes.

In Canadian coastal waters over the past 12 years, an average of nine lives are lost per year on Canadian commercial ships sinking, foundering, swamping or capsizing. It is in these situations that GMDSS equipment would best assist in preventing loss of life. In addition to these fatalities, for the same time period, an average of one to two domestic ships that are 8 metres or more in length go missing per year and are presumed lost. This represents on average five lives being lost per year without rescue services or ships in the vicinity being alerted. The improved effectiveness of GMDSS radio equipment should reduce these numbers by an estimated 20 percent. In considering this information, it should be noted that over the last 10 years, Canadian Search and Rescue have saved over 90 percent of the lives that are known to have been in distress at sea — with no single year under 90 percent.

The costs of implementing the provisions for subject Canadian ships are estimated to be \$50 million over the next three years. Costs include equipment purchase and installation costs and training costs. Cost per ship will range from approximately \$1,700 for a small vessel operating within 20 miles from shore (an estimated 15 000 vessels) to \$3,700 for small vessels operating more than 20 miles from shore (an estimated 2 000 vessels) to \$55,000 for large ships operating more than 40 miles from shore (approximately 70 ships). The equipment costs were based on current market prices; these are likely to decrease before most domestic ships have to fit the VHF radio equipment (i.e. the year 2003), as domestic vessels worldwide continue to fit this equipment. There may also be cost savings on certain ships that have newer radio equipment on board that can be upgraded. For new ships fitting out, the cost impact will be substantially less, since the new equipment replaces much of the old equipment.

The benefit-cost analysis for this initiative indicates that there is a 99 percent probability that the benefits will outweigh the costs. The average net present value over a 10-year timeframe is positive and estimated to be \$22 million.

Consultation

The marine industry has been kept up-to-date on the international development of the GMDSS since the early 1980s through the Canadian Marine Advisory Council (CMAC). Since December 1994, a CMAC national GMDSS working group that meets biannually has been reviewing and assisting in the development of requirements that will best allow domestic ships to participate in and support the GMDSS for the enhancement of safety. There have also been regional CMAC discussions and working groups to address GMDSS issues. The carriage requirements of these initiatives are based on the final recommendations that were made by the CMAC national GMDSS working group at the September 23, 1997, meeting. Some modifications were discussed by the GMDSS working group at the national CMAC meeting on May 5, 1998, which were then presented to, and accepted by, the Navigation and Communications Standing Committee the next day. The technical and operational requirements follow international standards and procedures and were reviewed by a GMDSS

Au cours des douze dernières années, on a enregistré en moyenne dans les eaux côtières du Canada neuf pertes de vie par année à la suite d'incidents au cours desquels des navires de commerce canadiens ont fait naufrage par engouffrement, envahissement ou chavirement. Dans ce genre de situations, l'équipement SMDSM serait plus efficace et permettrait d'épargner un plus grand nombre de vies. En plus des accidents mortels susmentionnés, pendant la même période, en moyenne de un à deux navires canadiens d'une longueur de 8 mètres ou plus ont disparu chaque année corps et biens et ont été présumés perdus. Cela signifie qu'en moyenne cinq personnes perdent la vie chaque année sans que les services de sauvetage ou les navires se trouvant à proximité aient été alertés. L'efficacité supérieure de l'équipement radio SMDSM devrait abaisser ces statistiques d'environ 20 p. 100. Si on examine ces données de plus près, on constate qu'au cours des dix dernières années, les services canadiens de Recherche et Sauvetage en mer ont permis de sauver la vie de plus de 90 p. 100 des personnes qui étaient en danger; durant la même période, le pourcentage moyen de vies épargnées en un an n'a jamais été inférieur à 90 p. 100.

Dans le cas des navires canadiens visés, les coûts associés à la mise en œuvre de ces dispositions sont évalués à 50 millions de dollars, coûts qui seront répartis sur les trois prochaines années. Ils comprennent le coût d'achat de l'équipement, le coût d'installation et le coût de la formation. Le coût par navire sera d'environ 1 700 \$ dans le cas d'un petit bâtiment exploité à 20 milles ou moins de la côte (ce qui est le cas d'environ 15 000 bâtiments) et de près de 3 700 \$ dans le cas de petits bâtiments exploités à plus de 20 milles de la rive (ce qui est le cas d'environ 2 000 bâtiments) et de 55 000 \$ dans le cas des gros navires exploités à plus de 40 milles de la rive (environ 70 navires). Les coûts du matériel sont fondés sur la valeur marchande actuelle de l'équipement; cependant, comme les navires des pays du monde entier continueront d'installer cet équipement, il est probable que ces coûts diminueront avant que la plupart des navires canadiens ne soient tenus d'installer un équipement radio VHF (c'est-à-dire en l'an 2003). Les coûts pourraient également être moins élevés dans le cas des navires qui disposent d'un équipement radio plus moderne qui peut être adapté. Dans le cas de nouveaux navires en voie d'être équipés, le coût devrait être considérablement moins élevé puisque le nouvel équipement remplace la majeure partie de l'ancien équipement.

L'analyse coûts-avantages de cette initiative indique qu'il est probable à 99 p. 100 que les avantages l'emporteront sur les coûts. En prenant en considération une période de dix ans, la valeur nette moyenne actuelle est positive et évaluée à 22 millions de dollars.

Consultations

Depuis le début des années 1980, l'industrie maritime a été informée du perfectionnement du SMDSM à l'échelle internationale par le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). Depuis décembre 1994, un groupe de travail national du CCMC sur le SMDSM, qui se réunit deux fois par année, a participé à l'examen et à l'établissement des exigences qui seront le mieux en mesure d'aider les navires canadiens à utiliser le SMDSM et à en favoriser l'implantation en vue de l'amélioration de la sécurité. Le CCMC a également tenu des réunions dans les régions et des groupes de travail se sont penchés sur des questions relatives au SMDSM. Les exigences prévues dans les présentes mesures de réglementation sur l'équipement approprié sont fondées sur les recommandations finales formulées par le groupe de travail national du CCMC sur le SMDSM lors de la réunion du 23 septembre 1997. Le groupe de travail sur le SMDSM a également discuté de certaines modifications lors de la réunion du chapitre national du CCMC tenue le 5 mai 1998, modifications qui ont

technical working group in June and July 1998, and May 1999. All specific concerns were addressed in the drafting of the regulations.

The International Maritime Organization guidelines for the participation of non-SOLAS ships in the GMDSS (MSC/Circ.803, 1997) were taken into account in developing these initiatives. However, through consultation with the marine industry, decisions were made to help lessen the cost impact and to maximize the benefits/costs ratio. For smaller vessels, although their safety will be greatly enhanced by these initiatives, new requirements have been kept to the absolute minimum in consideration of their smaller size and the current radio carriage requirements and equipment cost.

Compliance and Enforcement

Compliance will be effected through the ship inspection program. The ship inspection program, which includes all ships carrying more than 6 passengers, tow-boats and ships over 15 tons, is monitored and enforced by Fisheries and Oceans, Canadian Coast Guard, radio inspectors, and Transport Canada, Marine Safety, ship inspectors. The additional cost of these activities will not be significant since the current inspection program will be used. Ships that are not included in the ship inspection program will rely on self-inspection and, in addition, Marine Safety ship inspectors will use spot checks and targeted inspection campaigns to ensure compliance. Sanctions will be applied for violations consistent with section 419 of the *Canada Shipping Act* and section 19 of the *Arctic Waters Pollution Prevention Act*.

Contact

Robert Turner, AMSRA, Manager, Technical Review, Nautical, Machinery, Electrical, Legislation and Regulations, Marine Safety, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N8, (613) 991-3134 (Telephone), (613) 954-4916 (Facsimile).

ensuite été soumises le jour suivant au Comité permanent de la navigation et des communications qui les a acceptées. Les exigences techniques et opérationnelles s'harmonisent aux normes et aux procédures internationales. Celles-ci ont été examinées par un groupe de travail technique sur le SMDSM en juin et juillet 1998 et en mai 1999. Toutes les préoccupations ont été abordées pendant la rédaction des règlements.

Les lignes directrices de l'Organisation maritime internationale concernant la participation des navires non assujettis à la Convention SOLAS à la mise en œuvre du SMDSM (Comité de la sécurité maritime/Circ.803, 1997) ont été prises en considération au moment de l'établissement des présentes mesures de réglementation. Cependant, à la suite de consultations avec l'industrie maritime, des décisions ont été prises en vue d'atténuer l'incidence au chapitre des coûts et d'obtenir le meilleur rapport coûts-avantages. Dans le cas des plus petits bâtiments, même si leur sécurité sera grandement accrue par ces mesures, les nouvelles exigences sont minimales afin de tenir compte de leurs dimensions moindres, des exigences actuelles sur l'équipement radio et du coût de l'équipement.

Respect et exécution

La conformité sera assurée par l'intermédiaire du programme d'inspection de navires. Des inspecteurs radio de la Garde côtière canadienne (Pêches et Océans) et des inspecteurs de la Sécurité maritime (Transports Canada) veilleront à la prestation du programme d'inspection des navires transportant plus de six passagers, des remorqueurs et des navires de plus de 15 tonneaux. Le coût additionnel de ces activités ne sera pas considérable puisqu'on recourra au programme d'inspection actuel. Les navires qui ne sont pas visés par le programme d'inspection des navires devront se charger de faire une auto-inspection; en outre, des inspecteurs de la Sécurité maritime effectueront des inspections aléatoires et des inspections dans le cadre de campagnes d'inspection ciblées pour vérifier si les navires sont conformes aux nouvelles exigences. Des peines seront imposées en cas d'infractions à l'article 419 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et à l'article 19 de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*.

Personne-ressource

Robert Turner, AMSRA, Gestionnaire, Révision technique, Questions nautiques, Machines et Systèmes électriques, Législation et réglementation, Sécurité maritime, Ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N8, (613) 991-3134 (téléphone), (613) 954-4916 (télécopieur).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 314,^a subsections 338(1)^b and 339(1) and section 342 of the *Canada Shipping Act* and section 12 of the *Arctic Waters Pollution Prevention Act*, proposes to make the annexed *Ship Station (Radio) Regulations, 1999*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport within 60 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné que le gouverneur en conseil, en vertu de l'article 314^a, des paragraphes 338(1)^b et 339(1) et de l'article 342 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et de l'article 12 de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, se propose de prendre le *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les 60 jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* ainsi que la

^a R.S., 1985, c. 6 (3rd Suppl.), s. 35

^b S.C., 1998, c. 16, s. 8

^a L.R. (1985), ch. 6 (3^e suppl.), art. 35

^b L.C. (1998), ch. 16, art. 8

publication of this notice and be addressed to Robert P. Turner, Marine Safety Directorate, Legislation and Regulations, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 11th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N8, (613) 991-3134 (Telephone), (613) 954-4916 (Facsimile).

Each representation should stipulate those parts of it that should not be disclosed pursuant to the *Access to Information Act* and, in particular, pursuant to sections 19 and 20 of that Act, the reason why those parts should not be disclosed and the period during which they should remain undisclosed. The representation should also stipulate those parts of it for which there is no objection to disclosure pursuant to the *Access to Information Act*.

Ottawa, August 26, 1999

MARC O'SULLIVAN
Assistant Clerk of the Privy Council

SHIP STATION (RADIO) REGULATIONS, 1999

INTERPRETATION

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

“Act” means the *Canada Shipping Act. (Loi)*

“Arctic class ship” has the meaning assigned in section 2 of the *Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations. (navire de cote arctique)*

“certified”, in respect of a ship, means certified by the Board or by the appropriate authority of the country in which the ship is registered. (*autorisé*)

“closed construction ship” means a ship that has a fixed structural deck covering the entire hull above the deepest operating waterline and that, when the open wells or cockpits fitted in the deck of the ship are flooded, is not endangered. (*navire ponté*)

“digital selective calling” or “DSC” means a technique using digital codes that enables a radio station to establish contact with, and transfer information to, another station or group of stations, which technique complies with the recommendations of the International Telecommunication Union Radiocommunication Sector. (*appel sélectif numérique ou ASN*)

“dual watch capability”, in respect of a VHF radiotelephone, means that the radiotelephone is designed

(a) to monitor frequency 156.8 MHz (channel 16) while a listening watch is maintained on one other selected channel; and

(b) to cause channel 16 to override the selected channel when a signal is received on channel 16. (*système de veille double*)

“enhanced group call system” means a system for broadcasting messages by means of the INMARSAT-C mobile satellite communications system operated by INMARSAT. (*système d'appel de groupe amélioré*)

“EPIRB” means an emergency position indicating radiobeacon that meets the requirements of sections 25 to 27 of the *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999. (RLS)*

“Great Lakes Basin” means the waters of the Great Lakes, their connecting and tributary waters and the St. Lawrence River as far as the lower exit of the St. Lambert Lock at Montreal in the Province of Quebec. (*bassin des Grands Lacs*)

“INMARSAT” means the International Maritime Satellite Organization. (*INMARSAT*)

“international NAVTEX service” means the coordinated broadcast of maritime safety information in the English language on the radio frequency of 518 kHz that is automatically received on any ship through NBDP. (*service NAVTEX international*)

date de publication et d'envoyer le tout à Robert. P. Turner, Direction générale de la sécurité maritime, Législation et réglementation, Ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 11^e étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N8, (613) 991-3134 (téléphone), (613) 954-4916 (télécopieur).

Ils doivent également y indiquer, d'une part, lesquelles des observations peuvent être divulguées en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et, d'autre part, lesquelles sont soustraites à la divulgation en vertu de cette loi, notamment aux termes des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-divulgation.

Ottawa, le 26 août 1999

Le greffier adjoint du Conseil privé
MARC O'SULLIVAN

RÈGLEMENT DE 1999 SUR LES STATIONS DE NAVIRES (RADIO)

DÉFINITIONS

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

« appel sélectif numérique » ou « ASN » Technique qui repose sur l'utilisation de codes numériques dont l'application permet à une station radioélectrique de rejoindre une autre station ou un groupe de stations et de leur transmettre des messages, et qui est conforme aux recommandations du Secteur des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications. (*digital selective calling or DSC*)

« autorisé » Qualifie un navire autorisé par le Bureau ou par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire. (*certified*)

« bassin des Grands Lacs » Les eaux des Grands Lacs, leurs eaux tributaires et communicantes, ainsi que les eaux du fleuve Saint-Laurent jusqu'à la sortie inférieure de l'écluse de Saint-Lambert à Montréal, dans la province de Québec. (*Great Lakes Basin*)

« bateau de sauvetage » S'entend au sens du *Règlement sur l'équipement de sauvetage*, du *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* ou du *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche. (survival craft)*

« bâtiment remorqueur » Navire qui remorque un autre navire ou un objet flottant à l'arrière ou le long de son bord, ou qui pousse un autre navire ou un objet flottant à l'avant. (*tow-boat*)

« IDBE » Le procédé, appelé télégraphie à impression directe à bande étroite, qui permet de transmettre des messages, au moyen du code international de télégraphie numéro 2, de manière que le récepteur imprime les messages transmis automatiquement. (*NBDP*)

« INMARSAT » L'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites. (*INMARSAT*)

« Loi » La *Loi sur la marine marchande du Canada. (Act)*

« longueur » S'entend de la longueur hors tout. (*length*)

« mille » S'entend du mille marin international de 1 852 m. (*mile*)

« navire de cote arctique » S'entend au sens de l'article 2 du *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires. (Arctic class ship)*

« navire de type A » S'entend au sens de l'article 2 du *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires. (Type A ship)*

« navire non canadien » Navire autre qu'un navire canadien ou un navire non dédouané au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur le cabotage. (non-Canadian ship)*

“length” means overall length. (*longueur*)

“maritime safety information” means navigational and meteorological warnings, meteorological forecasts and other urgent safety-related messages broadcast to ships. (*renseignements sur la sécurité maritime*)

“mile” means the international nautical mile of 1 852 m. (*mille*)

“NAVTEX receiver” means a receiver that is capable of receiving an international NAVTEX service and that meets the requirements of section 24 of the *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999*. (*récepteur NAVTEX*)

“NBDP” means the process of message transmission known as narrow-band direct-printing telegraphy that uses the International Telegraph Alphabet Number 2 Code in such a way that receiving equipment automatically produces a printed version of the transmitted message. (*IDBE*)

“non-Canadian ship” means a ship that is not a Canadian ship or a non-duty paid ship within the meaning of subsection 2(1) of the *Coasting Trade Act*. (*navire non canadien*)

“owner” includes a charterer. (*propriétaire*)

“SART” means a radar transponder designed for search and rescue purposes that meets the requirements of sections 28 and 29 of the *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999*. (*répondeur SAR*)

“sea area A1”, “sea area A2”, “sea area A3” and “sea area A4” have the meanings assigned in Chapter IV of the Safety Convention. (*zone océanique A1, zone océanique A2, zone océanique A3 et zone océanique A4*)

“ship earth station” means a mobile earth station in the maritime mobile-satellite service located on board a ship. (*station terrienne de navire*)

“shipping safety control zone” means an area of arctic waters prescribed as such under subsection 11(1) of the *Arctic Waters Pollution Prevention Act*. (*zone de contrôle de la sécurité de la navigation*)

“survival craft” means a survival craft within the meaning of the *Life Saving Equipment Regulations*, the *Large Fishing Vessel Inspection Regulations* or the *Small Fishing Vessel Inspection Regulations*. (*bateau de sauvetage*)

“tow-boat” means a ship engaged in towing another ship or a floating object astern or alongside or in pushing another ship or a floating object ahead. (*bâtiment remorqueur*)

“Type A ship” has the meaning assigned in section 2 of the *Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations*. (*navire de type A*)

“Vessel Traffic Services Zone” means a Vessel Traffic Services Zone prescribed in section 4 of the *Vessel Traffic Services Zones Regulations*. (*zone de services de trafic maritime*)

“VHF coverage area” means

(a) the Great Lakes;

(b) the Saguenay River downstream from Chicoutimi;

(c) the St. Lawrence River as far seaward as a straight line drawn

(i) from Cap-des-Rosiers to West Point, Anticosti Island, and

(ii) from Anticosti Island to the north shore of the St. Lawrence River along the meridian of longitude 63° west;

(d) Puget Sound, State of Washington, U.S.A.; or

(e) all waters that are within a coverage radius of a Canadian Coast Guard or U.S. Coast Guard radio station providing a continuous maritime mobile distress and safety service on frequency 156.8 MHz (channel 16). (*zone VHF*)

« navire ponté » Navire possédant un pont fixe structuré couvrant la totalité de la coque au-dessus de la flottaison d'exploitation la plus élevée et qui n'est exposé à aucun danger lorsque les puits ou cockpits ouverts aménagés dans le pont sont envahis par l'eau. (*closed construction ship*)

« propriétaire » Est assimilé au propriétaire l'affrètement. (*owner*)

« récepteur NAVTEX » Récepteur qui permet de recevoir des messages du service NAVTEX international et qui est conforme à l'article 24 du *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)*. (*NAVTEX receiver*)

« renseignements sur la sécurité maritime » Avertissements concernant la navigation et la météorologie, les prévisions météorologiques et autres messages urgents concernant la sécurité qui sont diffusés aux navires. (*maritime safety information*)

« répondeur SAR » Répondeur radar qui est conçu à des fins de recherche et de sauvetage et qui est conforme aux articles 28 et 29 du *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)*. (*SART*)

« RLS » Radiobalise de localisation des sinistres qui est conforme aux articles 25 à 27 du *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)*. (*EPIRB*)

« service NAVTEX international » Service d'émission coordonnée de renseignements sur la sécurité maritime en langue anglaise qui est reçue automatiquement par tous les navires au moyen de l'IDBE, sur la fréquence radio de 518 kHz. (*international NAVTEX service*)

« station terrienne de navire » Station terrienne mobile du service mobile maritime par satellite installée à bord d'un navire. (*ship earth station*)

« système d'appel de groupe amélioré » Système de transmission de messages au moyen du système mobile de communication par satellite INMARSAT-C exploité par INMARSAT. (*enhanced group call system*)

« système de veille double » À l'égard d'une installation d'un radiotéléphone VHF, s'entend d'installation conçue pour, à la fois :

a) rester à l'écoute sur la fréquence 156,8 MHz (voie 16) tout en maintenant l'écoute sur une autre voie choisie;

b) permettre que la voie 16 ait la priorité sur la voie choisie lorsqu'elle reçoit un signal. (*dual watch capability*)

« zone de contrôle de la sécurité de la navigation » Zone des eaux arctiques désignée comme telle en vertu du paragraphe 11(1) de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*. (*shipping safety control zone*)

« zone de services de trafic maritime » S'entend de la zone de services de trafic maritime prévue à l'article 4 du *Règlement sur les zones de services de trafic maritime*. (*Vessel Traffic Services Zone*)

« zone océanique A1 », « zone océanique A2 », « zone océanique A3 » et « zone océanique A4 » S'entendent au sens du chapitre IV de la Convention de sécurité. (*sea area A1, sea area A2, sea area A3 and sea area A4*)

« zone VHF » S'entend des eaux suivantes :

a) les eaux des Grands Lacs;

b) les eaux de la rivière Saguenay en aval de Chicoutimi;

c) le fleuve Saint-Laurent aussi loin en direction de la mer qu'une ligne droite tracée :

(i) d'une part, de Cap-des-Rosiers à la pointe de l'Ouest de l'île d'Anticosti,

(ii) d'autre part, de l'île d'Anticosti à la rive nord du fleuve Saint-Laurent, le long du méridien de longitude 63°O.;

d) les eaux du Puget Sound, État de Washington, É.-U.;

(2) In these Regulations, the classes of home-trade voyages and minor waters voyages have the meanings assigned in sections 4 and 6 of the *Home-Trade, Inland and Minor Waters Voyages Regulations*.

APPLICATION

2. (1) These Regulations apply in respect of a ship that is
 (a) a Canadian ship navigating in any waters; or
 (b) a non-Canadian ship engaged in the coasting trade, as defined in subsection 2(1) of the *Coasting Trade Act*.

(2) Sections 4 to 8 and 15 also apply in respect of a non-Canadian ship while it is navigating in Canadian waters or a shipping safety control zone.

(3) These Regulations do not apply in respect of
 (a) a ship engaged on a minor waters voyage in waters other than the minor waters set out in the schedule;
 (b) a non-self-propelled dredge or similar floating plant that is not located in or near a channel or fairway or any other place where it constitutes a hazard to ships;
 (c) a tow-boat, if the tow-boat and its tow are located within a booming ground;
 (d) a pleasure craft; or
 (e) a ship engaged on an inland voyage other than a voyage in a VHF coverage area.

TOW-BOATS

3. (1) A tow-boat that is not a Safety Convention ship and that is engaged in a towing operation outside the sea area in which it normally operates is not required to meet any additional radio equipment requirements for the area outside the sea area in which it normally operates if

(a) one of the ships engaged in the towing operation with the tow-boat meets the requirements for that sea area; or
 (b) the towing operation is being undertaken in an emergency.

(2) If a tow-boat and a vessel being pushed ahead are rigidly connected to form a composite unit, that unit shall be regarded as a single unit, the size of which is the aggregate of the two vessels composing the unit.

SAFETY CONVENTION SHIPS

4. A Safety Convention ship shall be equipped with a ship station and radio equipment in accordance with Chapter IV of the Safety Convention.

e) les eaux qui sont situées dans un rayon de couverture d'une station radio de la Garde côtière canadienne ou de la Garde côtière des États-Unis assurant un service mobile maritime de détresse et de sécurité continu sur la fréquence de 156,8 MHz (voie 16). (*VHF coverage area*)

(2) Dans le présent règlement, les classes de voyages de cabotage et de voyages en eaux secondaires s'entendent au sens des articles 4 et 6 du *Règlement sur les voyages de cabotage, en eaux intérieures et en eaux secondaires*.

APPLICATION

2. (1) Le présent règlement s'applique aux navires qui, selon le cas, sont :

a) des navires canadiens naviguant dans des eaux, quelles qu'elles soient;
 b) des navires non canadiens effectuant des activités de cabotage, au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur le cabotage*.

(2) Les articles 4 à 8 et 15 s'appliquent, en outre, aux navires non canadiens pendant qu'ils naviguent dans les eaux canadiennes ou dans les eaux qui font partie d'une zone de contrôle de la sécurité de la navigation.

(3) Le présent règlement ne s'applique pas :

a) aux navires effectuant des voyages en eaux secondaires autres que celles qui sont énumérées à l'annexe;
 b) aux dragues non autopropulsées ou aux engins flottants similaires qui ne sont pas situés dans un chenal ou une voie d'accès ou près de ces derniers ou à tout autre endroit où ils présentent un risque pour les navires;
 c) aux bâtiments remorqueurs, lorsque la remorque et le bâtiment remorqueur sont situés dans une aire de flottage;
 d) aux embarcations de plaisance;
 e) aux navires qui effectuent des voyages en eaux intérieures à l'exception de voyages dans l'une des zones VHF.

BÂTIMENTS REMORQUEURS

3. (1) Un bâtiment remorqueur qui n'est pas un navire ressortissant à la Convention de sécurité et qui effectue une activité de remorquage à l'extérieur de la zone océanique où il effectue habituellement ses activités n'a pas à être conforme aux exigences supplémentaires relatives à l'équipement de radiocommunication pour la zone située à l'extérieur de la zone océanique où il effectue habituellement ses activités, dans les cas suivants :

a) un des navires participant à l'activité de remorquage avec le bâtiment remorqueur est conforme aux exigences prévues pour cette zone océanique;
 b) l'activité de remorquage s'effectue dans le cadre d'une situation d'urgence.

(2) Si le bâtiment remorqueur et le bâtiment poussé par celui-ci forment une unité composite à liaison rigide cette entité est considérée comme une seule entité dont les dimensions correspondent au total des deux bâtiments qui la composent.

NAVIRES RESSORTISSANT À LA CONVENTION DE SÉCURITÉ

4. Tout navire ressortissant à la Convention de sécurité doit être muni d'une station de navire et de l'équipement de radiocommunication conformément au chapitre IV de la Convention de sécurité.

RESPONSIBILITY OF SHIP OWNER

5. The owner of a ship shall ensure that the ship is equipped with a ship station and radio equipment in accordance with these Regulations and the *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999* before the ship undertakes a voyage.

LOCATION OF SHIP STATION

6. (1) A ship station shall be located on board a ship so as to
- (a) maximize its safety and operational accessibility;
 - (b) enable the monitoring of the distress and safety frequencies, including maritime safety information and the sending of distress signals or distress alerts from the position from which the ship is normally navigated; and
 - (c) protect it from the harmful effects of water, extremes of temperature and other adverse environmental conditions.

(2) A VHF radiotelephone referred to in subsection 7(1) and a VHF radio installation referred to in subsection 9(1) shall be accessible, and its operation, including the selection of channels, possible, from the ship's conning position.

VHF RADIOTELEPHONES

7. (1) A ship shall be equipped with one VHF radiotelephone if the ship is

- (a) a closed construction ship of more than 8 m in length;
- (b) a ship carrying more than six passengers on a voyage any part of which is
 - (i) in a VHF coverage area, or
 - (ii) more than five miles from shore; or
- (c) a tow-boat.

(2) Unless a ship is equipped with two VHF radiotelephones, its VHF radiotelephone shall have dual watch capability if the ship

- (a) is a ship that has a gross tonnage of 300 tons or more;
- (b) is a passenger ship that is 20 m or more in length, certified to carry more than 12 passengers and engaged on a voyage other than a home-trade voyage, Class IV, or a minor waters voyage, Class II; or
- (c) is a ship whose VHF radiotelephone was installed after April 28, 1996.

NAVIGATION IN THE GREAT LAKES BASIN

8. (1) A ship engaged on a voyage in the Great Lakes Basin shall be equipped with two non-portable VHF radiotelephones if the ship

- (a) has a gross tonnage of 300 tons or more; or
- (b) is a passenger ship that is 20 m or more in length, certified to carry more than 12 passengers and engaged on a voyage other than a home-trade voyage, Class IV, or a minor waters voyage, Class II.

(2) Any other ship engaged on a voyage in the Great Lakes Basin shall be equipped with two VHF radiotelephones, one of which may be portable, if the ship

- (a) is carrying more than six passengers; or
- (b) is a tow-boat whose tow, excluding the tow line, is 20 m or more in length.

RESPONSABILITÉS DU PROPRIÉTAIRE DU NAVIRE

5. Le propriétaire du navire doit veiller à ce que le navire soit muni d'une station de navire et d'un équipement de radiocommunication conformes au présent règlement et au *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)* avant que le navire entreprenne un voyage.

EMPLACEMENT D'UNE STATION DE NAVIRE

6. (1) Toute station de navire doit être située à bord d'un navire à un endroit qui lui permet, à la fois :

- a) de bénéficier d'une sécurité et d'une disponibilité opérationnelle maximales;
- b) de surveiller les fréquences de détresse et de sécurité, y compris les renseignements sur la sécurité maritime, et d'envoyer des signaux de détresse ou des alertes de détresse depuis le poste d'où le navire est habituellement gouverné;
- c) d'être protégée des effets nuisibles de l'eau, des températures extrêmes et d'autres conditions ambiantes défavorables.

(2) Tout radiotéléphone VHF visé au paragraphe 7(1) et toute installation radio VHF visée au paragraphe 9(1) doivent être accessibles depuis le poste de commandement et leur fonctionnement, y compris le choix de la voie, doit être possible depuis ce poste.

RADIOTÉLÉPHONES VHF

7. (1) Tout navire doit être muni d'un radiotéléphone VHF si le navire, selon le cas :

- a) est un navire ponté de plus de 8 m de longueur;
- b) transporte plus de six passagers au cours d'un voyage dont une partie est effectuée :
 - (i) soit dans une zone VHF,
 - (ii) soit à plus de cinq milles du rivage;
- c) est un bâtiment remorqueur.

(2) Sauf si le navire est muni de deux radiotéléphones VHF, le radiotéléphone VHF doit être équipé d'un système de veille double si le navire est, selon le cas :

- a) un navire ayant une jauge brute de 300 tonnes ou plus;
- b) un navire à passagers de 20 m ou plus de longueur qui est autorisé à transporter plus de 12 passagers et qui effectue un voyage autre qu'un voyage de cabotage, classe IV, ou un voyage en eaux secondaires, classe II;
- c) un navire dont l'installation du radiotéléphone VHF a été effectuée après le 28 avril 1996.

NAVIGATION DANS LE BASSIN DES GRANDS LACS

8. (1) Tout navire effectuant un voyage dans le bassin des Grands Lacs doit être muni de deux radiotéléphones VHF non portatifs si le navire est, selon le cas :

- a) un navire ayant une jauge brute de 300 tonnes ou plus;
- b) un navire à passagers de 20 m ou plus de longueur, et qui est autorisé à transporter plus de 12 passagers et qui effectue un voyage autre qu'un voyage de cabotage, classe IV, ou un voyage en eaux secondaires, classe II.

(2) Tout autre navire effectuant un voyage dans le bassin des Grands Lacs doit être muni de deux radiotéléphones VHF, dont l'un peut être portatif, dans les cas suivants :

- a) il s'agit d'un navire transportant plus de six passagers;
- b) il s'agit d'un bâtiment remorqueur dont la remorque, à l'exclusion du câble de remorque, mesure 20 m ou plus de longueur.

DIGITAL SELECTIVE CALLING (DSC)

9. (1) Instead of a VHF radiotelephone required by section 7, a ship engaged on a foreign voyage or a home-trade voyage shall be equipped with a VHF radio installation capable of receiving and transmitting voice communications and communications using DSC

- (a) beginning on April 1, 2000, in the case of a ship that is not engaged on a voyage in a Vessel Traffic Services Zone and that
- (i) has a gross tonnage of 300 tons or more, or
 - (ii) is 20 m or more in length and certified to carry more than 12 passengers; and
- (b) beginning on the later of February 1, 2003 and the date that the VHF coverage areas on the east and west coasts of Canada are converted to sea areas A1, in the case of a ship that is
- (i) a closed construction ship of more than 8 m in length,
 - (ii) a ship carrying more than six passengers, or
 - (iii) a tow-boat.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of a ship engaged on a home-trade voyage, Class IV, in a Vessel Traffic Services Zone.

NAVIGATION IN SEA AREA A2, SEA AREA A3
AND SEA AREA A4

10. (1) A ship that is 20 m or more in length and certified to carry more than 12 passengers or a ship that has a gross tonnage of 300 tons or more shall be equipped

- (a) if the ship is engaged on a voyage in sea area A2, with an MF radio installation capable of receiving and transmitting voice communications and communications using DSC;
- (b) if the ship is engaged on a voyage in sea area A3,
- (i) with an INMARSAT ship earth station and an MF radio installation capable of receiving and transmitting voice communication and communications using DSC, or
 - (ii) with an MF/HF radio installation capable of receiving and transmitting voice communications and communications using NBDP and DSC;
- (c) if the ship is engaged on a voyage in sea area A4, with an MF/HF radio installation capable of receiving and transmitting voice communications and communications using NBDP and DSC; and
- (d) if the ship is engaged on a voyage in an area of INMARSAT coverage in which an international NAVTEX service or a continuous VHF maritime mobile distress and safety service is not provided, with a radio installation capable of receiving maritime safety information sent by the INMARSAT enhanced group call system.

(2) Paragraph (1)(d) does not apply in respect of a ship engaged on a voyage exclusively in an area where maritime safety information is provided through NBDP service on the HF band if the ship is equipped with radio equipment capable of receiving that service.

NAVIGATION IN THE GULF OF ST. LAWRENCE

11. Subsection 10(1) does not apply in respect of a ship engaged on a direct voyage through the Gulf of St. Lawrence

APPEL SÉLECTIF NUMÉRIQUE (ASN)

9. (1) Au lieu du radiotéléphone VHF exigé à l'article 7, tout navire effectuant un voyage de long cours ou un voyage de cabotage doit être muni d'une installation radio VHF permettant de recevoir et de transmettre les communications vocales et les communications au moyen de l'ASN, à compter du :

- a) 1^{er} avril 2000, dans le cas d'un navire qui n'effectue pas un voyage dans une zone de services de trafic maritime et si l'une des conditions suivantes est remplie :
- (i) le navire a une jauge brute de 300 tonnes ou plus,
 - (ii) le navire mesure 20 m ou plus de longueur et est autorisé à transporter plus de 12 passagers;
- b) 1^{er} février 2003 ou à la date à laquelle les zones VHF sur les côtes est et ouest du Canada seront converties en zone océanique A1, si cette date est postérieure au 1^{er} février 2003, lorsque, selon le cas, le navire :
- (i) est un navire ponté de plus de 8 m de longueur,
 - (ii) transporte plus de six passagers,
 - (iii) est un bâtiment remorqueur.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux navires qui effectuent des voyages de cabotage, classe IV, dans une zone de services de trafic maritime.

NAVIGATION DANS LA ZONE OCÉANIQUE A2, LA ZONE
OCÉANIQUE A3 ET LA ZONE OCÉANIQUE A4

10. (1) Tout navire de 20 m ou plus de longueur qui est autorisé à transporter plus de 12 passagers ou un navire qui a une jauge brute de 300 tonnes ou plus doit être muni de l'équipement suivant :

- a) lorsqu'il effectue un voyage dans la zone océanique A2, une installation radio MF permettant de recevoir et de transmettre les communications vocales et les communications au moyen de l'ASN;
- b) lorsqu'il effectue un voyage dans la zone océanique A3 :
- (i) soit une station terrienne de navire INMARSAT et une installation radio MF permettant de recevoir et de transmettre les communications vocales et les communications au moyen de l'ASN,
 - (ii) soit d'une installation radio MF/HF permettant de recevoir et de transmettre les communications vocales et les communications au moyen de l'IDBE et de l'ASN;
- c) lorsqu'il effectue un voyage dans la zone océanique A4, une installation radio MF/HF permettant de recevoir et de transmettre les communications vocales et les communications au moyen de l'IDBE et de l'ASN;
- d) lorsqu'il effectue un voyage dans une zone desservie par INMARSAT et que le service NAVTEX international ou le service mobile maritime de détresse et de sécurité VHF continu n'est pas assuré, une installation radio permettant de recevoir des renseignements sur la sécurité maritime grâce au système d'appel de groupe amélioré d'INMARSAT.

(2) L'alinéa (1)d) ne s'applique pas aux navires qui effectuent un voyage exclusivement dans une zone où les renseignements sur la sécurité maritime sont fournis par l'IDBE sur la bande HF s'ils sont munis d'un équipement de radiocommunication permettant de recevoir ce service.

NAVIGATION DANS LE GOLFE DU SAINT-LAURENT

11. Le paragraphe 10(1) ne s'applique pas aux navires qui effectuent un voyage sans escale en passant dans le golfe du

beyond the VHF coverage area or beyond sea area A1, if the ship is equipped with

- (a) a NAVTEX receiver; and
- (b) radio equipment capable of establishing continuous two-way communications with a Canadian Coast Guard Marine Communications and Traffic Service Centre.

SARTS

12. One of the SARTs on a ship required by the *Life Saving Equipment Regulations*, the *Large Fishing Vessel Inspection Regulations* or the *Small Fishing Vessel Inspection Regulations* shall be stowed so that they are readily accessible for immediate use on the ship.

EPIRBs

13. (1) A ship that is not a tug shall be equipped with an EPIRB

- (a) in the case of a ship that is 20 m or more in length and engaged on a voyage other than a home-trade voyage, Class IV, or a minor waters voyage;
- (b) in the case of a ship that has a gross tonnage of 15 tons or more, is less than 20 m in length and is engaged on a home-trade voyage, Class I, a home-trade voyage, Class II, or a foreign voyage; and
- (c) beginning on April 1, 2002, in the case of a ship that has a gross tonnage of less than 15 tons, is 8 m or more in length and is engaged on a home-trade voyage, Class I, a home-trade voyage, Class II, or a foreign voyage.

(2) A tug that has a gross tonnage of more than five tons shall be equipped with an EPIRB if the tug is engaged on a voyage other than

- (a) a home-trade voyage, Class IV;
- (b) a minor waters voyage; or
- (c) in the case of a tug that is less than 20 m in length, a voyage of not more than 50 miles during which the tug remains within either
 - (i) two miles of shore, or
 - (ii) 20 miles of the nearest place of refuge.

(3) An EPIRB required by these Regulations shall be located on board a ship in a manner and in a place that would allow it

- (a) in the case of a ship that has a gross tonnage of 15 tons or more or a tug, to float free should the ship sink;
- (b) to be readily accessible near the position from which the ship is normally navigated, unless it can be activated by remote control from that position; and
- (c) to be manually released and carried into a survival craft.

INTERNATIONAL NAVTEX SERVICE

14. (1) A ship that is engaged on a voyage in an area where an international NAVTEX service is provided shall be equipped with a NAVTEX receiver when the ship is making a voyage beyond the limits of a VHF coverage area.

- (2) Subsection (1) applies in respect of a ship that is
 - (a) a passenger ship;
 - (b) a fishing vessel of 24 m or more in length;
 - (c) a tow-boat with a gross tonnage of 150 tons or more; or
 - (d) any other ship with a gross tonnage of 300 tons or more.

Saint-Laurent au-delà de la zone VHF ou de la zone océanique A1, s'ils sont munis :

- a) d'une part, d'un récepteur NAVTEX;
- b) d'autre part, d'un équipement de radiocommunication leur permettant d'établir des communications bidirectionnelles continues avec les Services de communications et de trafic maritime de la Garde côtière canadienne.

RÉPONDEUR SAR

12. Un répondeur SAR, à bord d'un navire, qui est exigé en application du *Règlement sur l'équipement de sauvetage*, du *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* ou du *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche*, doit être arrimé de manière à être facilement accessible pour une utilisation immédiate à bord du navire.

RLS

13. (1) Tout navire, autre qu'un remorqueur, doit être muni d'une RLS dans les cas suivants :

- a) le navire mesure 20 m ou plus de longueur et effectue un voyage, autre qu'un voyage de cabotage, classe IV, ou un voyage en eaux secondaires;
- b) le navire a une jauge brute de 15 tonneaux ou plus, mesure moins de 20 m de longueur et effectue un voyage de cabotage, classe I, un voyage de cabotage, classe II, ou un voyage de long cours;
- c) à compter du 1^{er} avril 2002, si le navire a une jauge brute de moins de 15 tonneaux, mesure 8 m ou plus de longueur et effectue un voyage de cabotage, classe I, un voyage de cabotage, classe II, ou un voyage de long cours.

(2) Tout remorqueur d'une jauge brute de plus de cinq tonneaux doit être muni d'une RLS lorsqu'il effectue un voyage autre que l'un des voyages suivants :

- a) un voyage de cabotage, classe IV;
- b) un voyage en eaux secondaires;
- c) dans le cas d'un remorqueur de moins de 20 m de longueur, un voyage d'au plus 50 milles au cours duquel le remorqueur navigue :
 - (i) soit à deux milles ou moins du rivage,
 - (ii) soit à 20 milles ou moins du port de refuge le plus près.

(3) La RLS exigée par le présent règlement doit être placée dans le navire de manière :

- a) dans le cas d'un navire d'une jauge brute de 15 tonneaux ou plus ou d'un remorqueur, à lui permettre de surnager librement si le navire coule;
- b) à être facilement accessible depuis un endroit situé à proximité du poste d'où le navire est habituellement gouverné, sauf si elle peut être déclanchée à distance depuis ce poste;
- c) à être dégagee manuellement et transportée à bord d'un bateau de sauvetage.

SERVICE NAVTEX INTERNATIONAL

14. (1) Tout navire qui effectue un voyage dans une zone desservie par le service NAVTEX international doit être muni d'un récepteur NAVTEX lorsqu'il effectue un voyage au-delà des limites d'une zone VHF.

- (2) Le paragraphe (1) s'applique aux navires suivants :
 - a) les navires à passagers;
 - b) les bâtiments de pêche de 24 m ou plus de longueur;
 - c) les bâtiments remorqueurs d'une jauge brute de 150 tonneaux ou plus;
 - d) tout autre navire ayant une jauge brute de 300 tonneaux ou plus.

NAVIGATION IN THE ARCTIC

15. (1) No ship shall navigate in a shipping safety control zone unless the ship meets the requirements of these Regulations and the *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999*.

(2) An Arctic class ship or a Type A ship navigating in a shipping safety control zone, except in zones 14 to 16 as prescribed in section 3 of the *Shipping Safety Control Zones Order*, shall be equipped with a radio facsimile terminal.

(3) The radio facsimile terminal shall be capable of receiving transmissions of ice information from radio stations and ice reconnaissance aircraft in the area in which the ship is navigating.

SEARCH AND RESCUE VHF RADIO
DIRECTION-FINDING APPARATUS

16. The following ships shall be equipped with a search and rescue VHF radio direction-finding apparatus:

- (a) a government ship used for search and rescue; and
- (b) a standby vessel used to provide transport or assistance to employees employed on or in connection with exploration or drilling for or the production, conservation, processing or transportation of oil or gas.

DOCUMENTS, PUBLICATIONS AND OTHER EQUIPMENT

17. (1) A ship shall have on board and readily available the following documents and publications:

- (a) the radio operator certificate for each of its radio operators; and
- (b) at the main operating position of the ship station,
 - (i) a publication that lists the coast stations, the services provided by those stations and the frequencies used in the area in which the ship is navigating, and
 - (ii) the radio inspection certificate for the ship station.

(2) A ship engaged on an international voyage that is certified to carry more than 12 passengers or that has a gross tonnage of 300 tons or more shall have, at the main operating position of a ship station,

- (a) the documents listed in Section VA of Appendix 11 of the International Telecommunication Union publication entitled *Manual for Use by the Maritime Mobile and Maritime Mobile-Satellite Services*; and
- (b) the International Maritime Organization publication entitled *Master Plan of Shore-based Facilities for the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS Master Plan)*.

18. The main operating position of a ship station shall have

- (a) a card of instructions, visibly displayed, setting out a clear summary of the radio distress procedures;
- (b) the following items, stored so as to be easily accessible:
 - (i) instructions to enable the radio equipment to be properly operated, and
 - (ii) the instructions, replacement parts and tools necessary to carry out routine maintenance and checks on the radio equipment, as recommended by the manufacturer or required by the *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999*, that may be performed by persons who are not radio technicians; and

NAVIGATION DANS L'ARCTIQUE

15. (1) Il est interdit de naviguer à l'intérieur d'une zone de contrôle de la sécurité de la navigation à moins que les exigences du présent règlement et celles du *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)* ne soient respectées.

(2) Les navires de cote arctique et les navires de type A qui naviguent à l'intérieur d'une zone de contrôle de la sécurité de la navigation, à l'exception des zones 14 à 16, désignées à l'article 3 du *Décret sur les zones de contrôle de la sécurité de la navigation*, doivent être munis d'un radio terminal de télécopie.

(3) Le radio terminal de télécopie doit pouvoir recevoir les renseignements sur les glaces qui sont transmis par les stations radio et les aéronefs de reconnaissance des glaces dans la zone où le navire navigue.

RADIOGONIOMÈTRES VHF DE RECHERCHE
ET DE SAUVETAGE

16. Les navires suivants doivent être munis d'un radiogoniomètre VHF de recherche et de sauvetage :

- a) tout navire d'État utilisé pour la recherche et le sauvetage;
- b) tout navire de secours utilisé comme moyen de transport ou d'aide à l'intention des employés travaillant à l'exploration ou au forage pour la recherche de pétrole et de gaz, ou à la production, à la conservation, au traitement ou au transport de ce pétrole ou gaz, ou travaillant dans le contexte de ces activités.

DOCUMENTS, PUBLICATIONS ET ÉQUIPEMENT

17. (1) Tout navire doit avoir à bord, à un endroit facile d'accès, les documents et publications suivants :

- a) le certificat d'opérateur radio de chacun des opérateurs radio;
- b) au poste principal de la station de navire :
 - (i) d'une part, une publication où figurent les stations côtières, les services fournis par ces stations et les fréquences utilisées dans la zone où le navire navigue,
 - (ii) d'autre part, le certificat d'inspection de radio de la station de navire.

(2) Le navire qui effectue un voyage international et qui est autorisé à transporter plus de 12 passagers ou qui a une jauge brute de 300 tonnes ou plus doit avoir au poste principal de la station de navire les documents suivants :

- a) les documents figurant à la Section VA de l'appendice 11 de la publication de l'Union internationale des communications intitulée *Manuel à l'usage des services mobiles maritimes et mobiles maritimes par satellite*;
- b) la publication de l'Organisation maritime internationale intitulée *Plan-cadre relatif aux installations et services à terre dans le système mondial de détresse et de sécurité en mer (Plan-cadre SMDSM)*.

18. Tout poste principal d'une station de navire doit être muni de ce qui suit :

- a) une fiche d'instructions, bien en vue, qui résume clairement les procédures radiotéléphoniques de détresse;
- b) à un endroit facile d'accès, les éléments suivants :
 - (i) des instructions permettant l'utilisation adéquate de l'équipement de radiocommunication,
 - (ii) les instructions, les pièces de rechange et les outils nécessaires pour permettre l'entretien courant et la vérification de l'équipement de radiocommunication, qui sont recommandés par le fabricant ou exigés par le *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)* et qui

(c) a visibly displayed, reliable and accurate device for indicating time.

SPARE ANTENNA

19. If a ship of 20 m or more in length is equipped with only one VHF radiotelephone, the ship shall be equipped with a spare antenna accompanied by sufficient interconnecting cable to permit the fast replacement of the main antenna without retuning.

20. A ship station on board a ship that is 20 m or more in length or is engaged on a voyage north of 65° north latitude shall be equipped with a spare antenna that is fully assembled so as to permit the fast replacement of the main antenna without retuning unless the ship station

(a) is fully duplicated; or

(b) has a rigid, self-supporting antenna that is bolted or otherwise securely fixed to the ship by means of a bulkhead mount, a heavy base plate or a flange.

SOURCES OF ELECTRICAL ENERGY

21. A ship shall be equipped with a supply of electrical energy sufficient to operate its ship station and to charge any batteries used as part of the reserve source of energy for the ship station.

22. (1) A ship that is 20 m or more in length, a passenger ship carrying more than six passengers or a tow-boat shall have

(a) a reserve source of energy that meets the requirements of the *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999*, and that is sufficient to supply its ship station for the purpose of conducting distress and safety communications in the event of a failure of the main and emergency sources of electrical energy; and

(b) a permanent means, independent of the main and emergency sources of electrical energy, for internally or externally lighting the radio controls necessary for the operation of its ship station.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of a passenger ship carrying more than six passengers or a tow-boat, if it is

(a) less than 20 m in length;

(b) navigating in a VHF coverage area; and

(c) equipped with a survival craft VHF radiotelephone apparatus that meets the requirements of section 30 of the *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999*.

REPEAL

23. The *Ship Station Radio Regulations*¹ are repealed.

COMING INTO FORCE

24. These Regulations come into force on April 1, 2000.

peuvent être effectués par des personnes autres que les techniciens radio;

c) un dispositif fiable, bien en vue, pouvant indiquer précisément l'heure.

ANTENNE DE RECHANGE

19. Tout navire de 20 m ou plus de longueur n'ayant qu'un radiotéléphone VHF doit être muni d'une antenne de rechange pré-accordée avec un câble d'interconnexion suffisamment long pour permettre le remplacement rapide de l'antenne principale sans un nouveau réglage.

20. (1) Toute station de navire à bord d'un navire qui mesure 20 m ou plus de longueur ou qui effectue un voyage au nord de 65° de latitude nord doit être munie d'une antenne de rechange entièrement assemblée pour permettre le remplacement rapide de l'antenne principale sans un nouveau réglage, à moins que l'une des conditions suivantes ne soit remplie :

a) la station de navire est en double;

b) la station de navire est munie d'une antenne rigide autoportante boulonnée ou fixée solidement d'une autre manière au navire au moyen d'un support de cloison, d'une lourde plaque ou d'un raccord.

SOURCES D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE

21. Tout navire doit disposer d'un approvisionnement suffisant en énergie électrique pour faire fonctionner sa station de navire et charger les batteries qui font partie de la source d'énergie de réserve de la station de navire.

22. (1) Les navires de 20 m ou plus de longueur, les navires à passagers qui transportent plus de six passagers et les bâtiments remorqueurs doivent avoir à bord :

a) une source d'énergie de réserve qui est conforme aux exigences du *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)* et qui est suffisante pour alimenter sa station de navire afin d'assurer les communications de détresse et de sécurité lors d'une défaillance de leurs sources d'énergie électrique principale et de secours;

b) un moyen permanent, indépendant des sources d'énergie électrique principale et de secours, pour éclairer de l'intérieur ou de l'extérieur les commandes radio nécessaires à l'utilisation de sa station de navire.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux navires à passagers qui transportent plus de six passagers ou aux bâtiments remorqueurs si, à la fois :

a) ils ont moins de 20 m de longueur;

b) ils naviguent à l'intérieur d'une zone VHF;

c) ils sont munis d'un radiotéléphone VHF pour bateaux de sauvetage qui est conforme aux exigences de l'article 30 du *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)*.

ABROGATION

23. Le *Règlement sur les stations radio de navires*¹ est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

24. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} avril 2000.

¹ SOR/78-219

¹ DORS/78-219

SCHEDULE
(Paragraph 2(3)(a))

ANNEXE
(alinéa 2(3)a))

MINOR WATERS

EAUX SECONDAIRES

Newfoundland

1. Humber Arm

Prince Edward Island

2. Charlottetown Harbour
3. Summerside Harbour

Nova Scotia

4. Bras d'Or Lake
5. Halifax Harbour and the waters delineated by a line joining the triangulation station on Osborne Head to the eastern extremity of Chebucto Head

New Brunswick

6. Saint John Harbour
7. Miramichi Bay
8. Nepisiquit Bay
9. Dalhousie Harbour
10. Shippegan Sound

Quebec

11. St. Lawrence River

Ontario

12. St. Lawrence River
13. Detroit River
14. St. Clair River
15. St. Marys River

British Columbia

16. Alberni Inlet
17. Quatsino Sound
18. Jervis Inlet
19. Prince Rupert Harbour
20. Fraser River downstream from Pitt River
21. Skeena River downstream from Port Essington

Terre-Neuve

1. Humber Arm

Île-du-Prince-Édouard

2. Le port de Charlottetown
3. Le port de Summerside

Nouvelle-Écosse

4. Le lac Bras d'Or
5. Le port de Halifax et les eaux délimitées par une ligne reliant la station de triangulation de Osborne Head à l'extrémité est de la pointe Chebucto

Nouveau-Brunswick

6. Le port de Saint John
7. La baie de Miramichi
8. La baie de Nepisiquit
9. Le port de Dalhousie
10. Le détroit de Shippegan

Québec

11. Le fleuve Saint-Laurent

Ontario

12. Le fleuve Saint-Laurent
13. La rivière Détroit
14. La rivière Sainte-Claire
15. La rivière St. Marys

Colombie-Britannique

16. L'anse Alberni
17. Le détroit de Quatsino
18. L'anse Jervis
19. Le port de Prince Rupert
20. Le fleuve Fraser, en aval de la rivière Pitt
21. La rivière Skeena en aval de Port Essington

Regulations Amending the Large Fishing Vessel Inspection Regulations

Statutory Authority

Canada Shipping Act

Sponsoring Department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see page 2591.

Règlement modifiant le Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche

Fondement législatif

Loi sur la marine marchande du Canada

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la page 2591.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to subsection 338(1)^a of the *Canada Shipping Act*, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Large Fishing Vessel Inspection Regulations*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport within 60 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 Robert Turner, Marine Safety Directorate, Legislation and Regulations, AMSR, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 11th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N8, (613) 991-3134 (Telephone), (613) 954-4916 (Facsimile).

Ottawa, August 26, 1999

MARC O'SULLIVAN

Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING THE LARGE FISHING VESSEL INSPECTION REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) The definition "Class II EPIRB"¹ in section 2 of the *Large Fishing Vessel Inspection Regulations*² is replaced by the following:

"Class II EPIRB" means an emergency position indicating radiobeacon; (*RLS de classe II*)

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

"SART" means a radar transponder designed for search and rescue purposes; (*répondeur SAR*)

"VHF coverage area" means

^a S.C., 1998, c. 16, s. 8

¹ SOR/96-216

² C.R.C., c. 1435

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné que le gouverneur en conseil, en vertu du paragraphe 338(1)^a de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les 60 jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* ainsi que la date de publication et d'envoyer le tout à Robert Turner, Direction de la sécurité maritime, Législation et Réglementation, AMSR, Ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 11^e étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N8, (613) 991-3134 (téléphone), (613) 954-4916 (télécopieur).

Ottawa, le 26 août 1999

Le greffier adjoint du Conseil privé

MARC O'SULLIVAN

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'INSPECTION DES GRANDS BATEAUX DE PÊCHE

MODIFICATIONS

1. (1) La définition de « RLS de classe II »¹, à l'article 2 du *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche*², est remplacée par ce qui suit :

« RLS de classe II » Radiobalise de localisation des sinistres. (*Class II EPIRB*)

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

« répondeur SAR » Répondeur radar qui est conçu à des fins de recherche et de sauvetage. (*SART*)

« zone VHF » S'entend des eaux suivantes :

^a L.C. (1998), ch. 16, art. 8

¹ DORS/96-216

² C.R.C., ch. 1435

- (a) the Great Lakes,
- (b) the Saguenay River downstream from Chicoutimi,
- (c) the St. Lawrence River as far seaward as a straight line drawn
 - (i) from Cap-des-Rosiers to West Point, Anticosti Island, and
 - (ii) from Anticosti Island to the north shore of the St. Lawrence River along the meridian of longitude 63° west,
- (d) Puget Sound, State of Washington, U.S.A., or
- (e) all waters that are within a coverage radius of a Canadian Coast Guard or U.S. Coast Guard radio station providing a continuous maritime mobile distress and safety service on frequency 156.8 MHz (channel 16). (*zone VHF*)

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

2.1 In these Regulations, the classes of home-trade voyages, inland voyages and minor waters voyages have the meanings assigned in sections 4 to 6 of the *Home-Trade, Inland and Minor Waters Voyages Regulations*.

3. Section 24.1¹ of the Regulations and the heading¹ before it are replaced by the following:

SARTS

24.1. (1) A fishing vessel engaged on a voyage beyond the VHF coverage area or beyond sea area A1 as defined in Chapter IV of the Safety Convention shall carry

- (a) if the fishing vessel is 500 tons gross tonnage or over, two SARTs stowed so that they are readily accessible for immediate use and for placing in the two survival craft that are launched first; and
- (b) if the fishing vessel is 300 tons gross tonnage or over but less than 500 tons, one SART stowed so that it is readily accessible for immediate use and for placing in one of the survival craft that are launched first.

(2) A fishing vessel engaged on a foreign voyage or a home-trade voyage, Class I, shall carry one SART that is stowed so that it is readily accessible for immediate use and for placing in one of the survival craft that are launched first.

(3) A SART carried on a fishing vessel shall meet the requirements of sections 28 and 29 of the *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999*.

(4) Every radio operator of a fishing vessel that carries a SART shall comply with the requirements of subsections 48(2) of the *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999*.

(5) Despite subsection (2), a fishing vessel that is less than 300 tons gross tonnage and that on March 31, 2000, was required by these Regulations to carry two Class II EPIRBs may continue to carry them instead of a SART until one of the batteries of the Class II EPIRBs needs to be replaced if

- (a) the Class II EPIRBs meet the requirements of sections 25 to 27 of the *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999*; and
- (b) the radio operator complies with the requirements of subsection 48(1) of the *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999*.

- a) les eaux des Grands Lacs;
- b) les eaux de la rivière Saguenay en aval de Chicoutimi;
- c) le fleuve Saint-Laurent aussi loin en direction de la mer qu'une ligne droite tracée :
 - (i) d'une part, de Cap-des-Rosiers à la pointe de l'Ouest de l'île d'Anticosti,
 - (ii) d'autre part, de l'île d'Anticosti à la rive nord du fleuve Saint-Laurent, le long du méridien de longitude 63°O.;
- d) les eaux du Puget Sound, État de Washington, É.-U.;
- e) les eaux qui sont situées dans un rayon d'ouverture d'une station radio de la Garde côtière canadienne ou de la Garde côtière des États-Unis assurant un service mobile maritime de détresse et de sécurité continu sur la fréquence de 156,8 MHz (voie 16). (*VHF coverage area*)

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

2.1 Dans le présent règlement, les classes de voyages de cabotage, de voyages en eaux intérieures et de voyages en eaux secondaires s'entendent au sens des articles 4 à 6 du *Règlement sur les voyages de cabotage, en eaux intérieures et en eaux secondaires*.

3. L'article 24.1¹ du même règlement et l'intertitre¹ le précédant sont remplacés par ce qui suit :

RÉPONDEURS SAR

24.1 (1) Le bateau de pêche qui effectue un voyage au-delà de la zone VHF ou de la zone océanique A1 au sens du chapitre IV de la Convention de sécurité doit avoir à bord :

- a) dans le cas d'un bateau de pêche d'une jauge brute de 500 tonneaux ou plus, deux répondeurs SAR arrimés de manière qu'ils soient facilement accessibles pour une utilisation immédiate et pour être placés dans les deux bateaux de sauvetage qui sont mis à l'eau en premier;
- b) dans le cas d'un bateau de pêche d'une jauge brute de 300 tonneaux ou plus mais de moins de 500 tonneaux, un répondeur SAR arrimé de manière qu'il soit facilement accessible pour une utilisation immédiate et pour être placé dans l'un des bateaux de sauvetage qui sont mis à l'eau en premier.

(2) Le bateau de pêche qui effectue un voyage de long cours ou un voyage de cabotage, classe I, doit avoir à bord un répondeur SAR arrimé de manière qu'il soit facilement accessible pour une utilisation immédiate et pour être placé dans l'un des bateaux de sauvetage qui sont mis à l'eau en premier.

(3) Le répondeur SAR transporté à bord d'un bateau de pêche doit être conforme aux exigences des articles 28 et 29 du *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)*.

(4) Tout opérateur radio d'un bateau de pêche qui a à bord un répondeur SAR doit satisfaire aux exigences du paragraphe 48(2) du *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)*.

(5) Malgré le paragraphe (2), le bateau de pêche d'une jauge brute de moins de 300 tonneaux qui devait, en application du présent règlement, avoir à bord, le 31 mars 2000, deux RLS de classe II peut continuer de les avoir à bord, au lieu d'un répondeur SAR, jusqu'à ce que l'une des RLS de classe II nécessite une nouvelle batterie, si les conditions suivantes sont réunies :

- a) les RLS de classe II sont conformes aux exigences des articles 25 à 27 du *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)*;
- b) l'opérateur radio satisfait aux exigences du paragraphe 48(1) du *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)*.

¹ SOR/96-216

¹ DORS/96-216

VHF RADIOTELEPHONE APPARATUS

24.2 (1) A fishing vessel engaged in a home-trade voyage, Class III, or a voyage that goes beyond a home-trade voyage, Class III, shall carry

(a) if the fishing vessel is 500 tons gross tonnage or over, three survival craft VHF radiotelephone apparatus stowed so that they are readily accessible for immediate use; and

(b) if the fishing vessel is 300 tons gross tonnage or over but less than 500 tons, two survival craft VHF radiotelephone apparatus stowed so that they are readily accessible for immediate use.

(2) A survival craft VHF radiotelephone apparatus carried on a fishing vessel shall meet the requirements of section 30 of the *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999* and, in the case of a fixed one, paragraphs 31(a) and (b) of those Regulations.

(3) Every radio operator of a fishing vessel that carries a survival craft VHF radiotelephone apparatus shall comply with the requirements of subsection 48(3) of the *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999*.

COMING INTO FORCE

4. These Regulations come into force on April 1, 2000.

[36-1-o]

APPAREILS RADIOTÉLÉPHONIQUES VHF

24.2 (1) Le bateau de pêche qui effectue un voyage de cabotage, classe III, ou un voyage au-delà de celui-ci, doit avoir à bord :

a) dans le cas d'un bateau de pêche d'une jauge brute de 500 tonneaux ou plus, trois appareils radiotéléphoniques VHF pour bateaux de sauvetage arrimés de manière qu'ils soient facilement accessibles pour une utilisation immédiate;

b) dans le cas d'un bateau de pêche d'une jauge brute de 300 mais de moins de 500 tonneaux, deux appareils radiotéléphoniques VHF pour bateaux de sauvetage arrimés de manière qu'ils soient facilement accessibles pour une utilisation immédiate.

(2) Les appareils radiotéléphoniques VHF pour bateaux de sauvetage qui sont à bord d'un bateau de pêche doivent être conformes aux exigences de l'article 30 du *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)* et, dans le cas d'appareils fixes, des alinéas 31a) et b) de ce règlement.

(3) Tout opérateur radio d'un bateau de pêche qui a à bord un appareil radiotéléphonique VHF pour bateaux de sauvetage doit satisfaire aux exigences du paragraphe 48(3) du *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)*.

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} avril 2000.

[36-1-o]

Regulations Amending the Life Saving Equipment Regulations

Statutory Authority

Canada Shipping Act

Sponsoring Department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see page 2591.

Règlement modifiant le Règlement sur l'équipement de sauvetage

Fondement législatif

Loi sur marine marchande du Canada

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la page 2591.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 314^a and subsections 338(1)^b and 339(1) of the *Canada Shipping Act*, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Life Saving Equipment Regulations*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport within 60 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 Robert Turner, Marine Safety Directorate, Legislation and Regulations, AMSR, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 11th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N8, (613) 991-3134 (Telephone), (613) 954-4916 (Facsimile).

Ottawa, August 26, 1999

MARC O'SULLIVAN

Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING THE LIFE SAVING EQUIPMENT REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Subsection 2(1) of the *Life Saving Equipment Regulations*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

“Class II EPIRB” means an emergency position indicating radiobeacon. (*RLS de classe II*)

“sea area A1” has the meaning assigned in Chapter IV of the Safety Convention. (*zone océanique A1*)

“VHF coverage area” means

(a) the Great Lakes;

^a R.S., c. 6 (3rd Supp.), s. 35

^b S.C., 1998, c. 16, s. 8

¹ C.R.C., c. 1436

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné que le gouverneur en conseil, en vertu de l'article 314^a et des paragraphes 338(1)^b et 339(1) de *Loi sur la marine marchande du Canada*, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur l'équipement de sauvetage*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les 60 jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* ainsi que la date de publication et d'envoyer le tout à Robert Turner, Direction de la sécurité maritime, Législation et Réglementation, AMSR, Ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 11^e étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N8, (613) 991-3134 (téléphone), (613) 954-4916 (télécopieur).

Ottawa, le 26 août 1999

Le greffier adjoint du Conseil privé

MARC O'SULLIVAN

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'ÉQUIPEMENT DE SAUVETAGE

MODIFICATIONS

1. Le paragraphe 2(1) du *Règlement sur l'équipement de sauvetage*¹ est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« RLS de classe II » Radiobalise de localisation des sinistres. (*Class II EPIRB*)

« zone océanique A1 » S'entend au sens du chapitre IV de la Convention de sécurité. (*sea area A1*)

« zone VHF » S'entend des eaux suivantes :

a) les eaux des Grands Lacs;

^a L.R., ch. 6 (3^e suppl.), art. 35

^b L.C. (1998), ch. 16, art. 8

¹ C.R.C., ch. 1436

- (b) the Saguenay River downstream from Chicoutimi;
- (c) the St. Lawrence River as far seaward as a straight line drawn
- (i) from Cap-des-Rosiers to West Point, Anticosti Island, and
 - (ii) from Anticosti Island to the north shore of the St. Lawrence River along the meridian of longitude 63° west;
- (d) Puget Sound, State of Washington, U.S.A.; or
- (e) all waters that are within a coverage radius of a Canadian Coast Guard or U.S. Coast Guard radio station providing a continuous maritime mobile distress and safety service on frequency 156.8 MHz (channel 16). (*zones VHF*)

2. (1) Paragraph 7(h)² of the Regulations is replaced by the following:

- (h) three survival craft VHF radiotelephone apparatus stowed so that they are readily accessible for immediate use;

(2) Paragraphs 7(m)² and (n)² of the Regulations are replaced by the following:

- (m) two SARTs stowed so that they are readily accessible for immediate use and for placing in the two survival craft that are launched first, if the ship is
- (i) a Safety Convention ship, or
 - (ii) 20 m or over in length; and

3. (1) Paragraph 10(j)² of the Regulations is replaced by the following:

- (j) three survival craft VHF radiotelephone apparatus stowed so that they are readily accessible for immediate use;

(2) Paragraphs 10(o)² and (p)² of the Regulations are replaced by the following:

- (o) two SARTs stowed so that they are readily accessible for immediate use and for placing in the two survival craft that are launched first, if the ship is
- (i) a Safety Convention ship, or
 - (ii) 20 m or over in length and engaged on a voyage beyond the VHF coverage area or beyond sea area A1; and

4. (1) Paragraph 11(i)² of the Regulations is replaced by the following:

- (i) three survival craft VHF radiotelephone apparatus stowed so that they are readily accessible for immediate use;

(2) Paragraph 11(n)² of the Regulations is replaced by the following:

- (n) two SARTs stowed so that they are readily accessible for immediate use and for placing in the two survival craft that are launched first; and

5. Paragraph 12(g)² of the Regulations is replaced by the following:

- (g) three survival craft VHF radiotelephone apparatus stowed so that they are readily accessible for immediate use;

6. Paragraph 13(b)² of the Regulations is replaced by the following:

- (b) if the ship is less than 20 m in length and engaged on a voyage that does not go beyond the Gulf of St. Lawrence, it is

- b) les eaux de la rivière Saguenay en aval de Chicoutimi;
- c) le fleuve Saint-Laurent aussi loin en direction de la mer qu'une ligne droite tracée :

- (i) d'une part, de Cap-des-Rosiers à la pointe de l'Ouest de l'île d'Anticosti,
- (ii) d'autre part, de l'île d'Anticosti à la rive nord du fleuve Saint-Laurent, le long du méridien de longitude 63° O.;

d) les eaux du Puget Sound, État de Washington, É.-U.;

e) les eaux qui sont situées dans un rayon de couverture d'une station radio de la Garde côtière canadienne ou de la Garde côtière des États-Unis assurant un service mobile maritime de détresse et de sécurité continu sur la fréquence 156,8 MHz (voie 16). (*VHF coverage area*)

2. (1) L'alinéa 7h)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- h) trois appareils radiotéléphoniques VHF pour bateaux de sauvetage arrimés de manière qu'ils soient facilement accessibles pour une utilisation immédiate;

(2) Les alinéas 7m)² et n)² du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

m) deux répondeurs SAR arrimés de manière qu'ils soient facilement accessibles pour une utilisation immédiate et pour être placés dans les deux bateaux de sauvetage qui sont mis à l'eau en premier, dans le cas des navires suivants :

- (i) les navires ressortissant à la Convention de sécurité,
- (ii) les navires de 20 m ou plus de longueur;

3. (1) L'alinéa 10j)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

j) trois appareils radiotéléphoniques VHF pour bateaux de sauvetage arrimés de manière qu'ils soient facilement accessibles pour une utilisation immédiate;

(2) Les alinéas 10o)² et p)² du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

o) deux répondeurs SAR arrimés de manière qu'ils soient facilement accessibles pour une utilisation immédiate et pour être placés dans les deux bateaux de sauvetage qui sont mis à l'eau en premier, dans le cas des navires suivants :

- (i) les navires ressortissant à la Convention de sécurité,
- (ii) les navires de 20 m ou plus de longueur qui effectue un voyage au-delà de la zone VHF ou de la zone océanique A1;

4. (1) L'alinéa 11i)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

i) trois appareils radiotéléphoniques VHF pour bateaux de sauvetage arrimés de manière qu'ils soient facilement accessibles pour une utilisation immédiate;

(2) L'alinéa 11n)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

n) deux répondeurs SAR arrimés de manière qu'ils soient facilement accessibles pour être utilisables immédiatement et pour être placés dans les deux bateaux de sauvetage qui sont mis à l'eau en premier;

5. L'alinéa 12g)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

g) trois appareils radiotéléphoniques VHF pour bateaux de sauvetage arrimés de manière qu'ils soient facilement accessibles pour une utilisation immédiate;

6. L'alinéa 13b)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) si le navire a moins de 20 m de longueur et effectue un voyage ne dépassant pas les limites du golfe du Saint-Laurent,

² SOR/96-218

² DORS/96-218

not required to carry the survival craft VHF radiotelephone apparatus referred to in paragraph 10(j).

7. Section 14 of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (k), by adding the word “and” at the end of paragraph (l) and by adding the following after paragraph (l):

(m) if the ship is 20 m or over in length and engaged on a home-trade voyage, Class III, three survival craft VHF radiotelephone apparatus stowed so that they are readily accessible for immediate use.

8. (1) Subparagraphs 20(1)(g)(i)² and (ii)² of the Regulations are replaced by the following:

- (i) two, if the ship is 300 tons or over but under 500 tons gross tonnage, and
- (ii) three, if the ship is 500 tons gross tonnage or over;

(2) Paragraphs 20(1)(l)² and (m)² of the Regulations are replaced by the following:

(l) the following SARTs:

- (i) if the ship is 20 m or over in length but under 500 tons gross tonnage, one SART stowed so that it is readily accessible for immediate use and for placing in one of the survival craft that are launched first, and
- (ii) if the ship is 500 tons gross tonnage or over, two SARTs stowed so that they are readily accessible for immediate use and for placing in the two survival craft that are launched first; and

(3) Section 20 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):

(1.1) Despite subparagraph (1)(l)(i), a ship that is under 300 tons gross tonnage and that on March 31, 2000 was required by these Regulations to carry two Class II EPIRBs may continue to carry them instead of a SART until one of the batteries of the Class II EPIRBs needs to be replaced.

9. (1) Section 22² of the Regulations is renumbered as subsection 22(1).

(2) Paragraph 22(1)(j)² of the Regulations is replaced by the following:

(j) the following number of survival craft VHF radiotelephone apparatus stowed so that they are readily accessible for immediate use:

- (i) two, if the ship is 300 tons or over but under 500 tons gross tonnage, and
- (ii) three, if the ship is 500 tons gross tonnage or over;

(3) Paragraph 22(1)(o)² of the Regulations is replaced by the following:

(o) the following SARTs:

- (i) if the ship is 20 m or over in length but under 500 tons gross tonnage, one SART stowed so that it is readily accessible for immediate use and for placing in one of the survival craft that are launched first, and
- (ii) if the ship is 500 tons gross tonnage or over, two SARTs stowed so that they are readily accessible for immediate use and for placing in the two survival craft that are launched first; and

il n'a pas à avoir à bord les appareils radiotéléphoniques VHF pour bateaux de sauvetage visés à l'alinéa 10(j).

7. L'article 14 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa l), de ce qui suit :

m) si le navire a 20 m ou plus de longueur et effectue un voyage de cabotage, classe III, trois appareils radiotéléphoniques VHF pour bateaux de sauvetage arrimés de manière qu'ils soient facilement accessibles pour une utilisation immédiate.

8. (1) Les sous-alinéas 20(1)(g)(i)² et (ii)² du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- (i) deux, dans le cas d'un navire d'une jauge brute de 300 tonnes ou plus mais de moins de 500 tonnes,
- (ii) trois, dans le cas d'un navire d'une jauge brute de 500 tonnes ou plus;

(2) Les alinéas 20(1)(l)² et (m)² du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

l) le nombre suivant de répondeurs SAR :

- (i) dans le cas d'un navire de 20 m ou plus de longueur et d'une jauge brute de moins de 500 tonnes, un répondeur SAR arrimé de manière qu'il soit facilement accessible pour une utilisation immédiate et pour être placé dans l'un des bateaux de sauvetage qui sont mis à l'eau en premier,
- (ii) dans le cas d'un navire d'une jauge brute de 500 tonnes ou plus, deux répondeurs SAR arrimés de manière qu'ils soient facilement accessibles pour une utilisation immédiate et pour être placés dans les deux bateaux de sauvetage qui sont mis à l'eau en premier;

(3) L'article 20 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

(1.1) Malgré le sous-alinéa (1)(l)(i), le navire d'une jauge brute de moins de 300 tonnes qui devait, en application du présent règlement, avoir à bord le 31 mars 2000 deux RLS de classe II peut continuer de les avoir à bord, au lieu d'un répondeur SAR, jusqu'à ce que l'une des RLS de classe II nécessite une nouvelle batterie.

9. (1) L'article 22² du même règlement devient le paragraphe 22(1).

(2) L'alinéa 22(1)(j)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

j) le nombre suivant d'appareils radiotéléphoniques VHF pour bateaux de sauvetage, arrimés de manière qu'ils soient facilement accessibles pour une utilisation immédiate :

- (i) deux, dans le cas d'un navire d'une jauge brute de 300 tonnes ou plus mais de moins de 500 tonnes,
- (ii) trois, dans le cas d'un navire d'une jauge brute de 500 tonnes ou plus;

(3) L'alinéa 22(1)(o)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

o) le nombre suivant de répondeurs SAR :

- (i) dans le cas d'un navire de 20 m ou plus de longueur et d'une jauge brute de moins de 500 tonnes, un répondeur SAR arrimé de manière qu'il soit facilement accessible pour une utilisation immédiate et pour être placé dans l'un des bateaux de sauvetage qui sont mis à l'eau en premier,
- (ii) dans le cas d'un navire d'une jauge brute d'au moins 500 tonnes, deux répondeurs SAR arrimés de manière qu'ils soient facilement accessibles pour une utilisation immédiate et pour être placés dans les deux bateaux de sauvetage qui sont mis à l'eau en premier;

² SOR/96-218

² DORS/96-218

(4) Section 22 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):

(2) Despite subparagraph (1)(o)(i), a ship that is under 300 tons gross tonnage and that on March 31, 2000 was required by these Regulations to carry two Class II EPIRBs may continue to carry them instead of a SART until one of the batteries of the Class II EPIRBs needs to be replaced.

10. (1) Subparagraphs 22.1(1)(h)(i)² and (ii)² of the Regulations are replaced by the following:

- (i) two, if the ship is 300 tons or over but under 500 tons gross tonnage, and
- (ii) three, if the ship is 500 tons gross tonnage or over;

(2) Paragraphs 22.1(1)(m)² and (n)² of the Regulations are replaced by the following:

(m) the following SARTs:

- (i) if the ship is 20 m or over in length but under 500 tons gross tonnage, one SART stowed so that it is readily accessible for immediate use and for placing in one of the survival craft that are launched first, and
- (ii) if the ship is 500 tons gross tonnage or over, two SARTs stowed so that they are readily accessible for immediate use and for placing in the two survival craft that are launched first; and

(3) Section 22.1 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):

(1.1) Despite subparagraph (1)(m)(i), a ship that is under 300 tons gross tonnage and that on March 31, 2000 was required by these Regulations to carry two Class II EPIRBs may continue to carry them instead of a SART until one of the batteries of the Class II EPIRBs needs to be replaced.

(4) Paragraph 22.1(2)(g)² of the Regulations is replaced by the following:

(g) the following number of survival craft VHF radiotelephone apparatus stowed so that they are readily accessible for immediate use:

- (i) two, if the ship is 300 tons or over but under 500 tons gross tonnage, and
- (ii) three, if the ship is 500 tons gross tonnage or over;

(5) Paragraph 22.1(2)(l)² of the Regulations is replaced by the following:

(l) the following SARTs:

- (i) if the ship is 20 m or over in length but under 500 tons gross tonnage, one SART stowed so that it is readily accessible for immediate use and for placing in one of the survival craft that are launched first, and
- (ii) if the ship is 500 tons gross tonnage or over, two SARTs stowed so that they are readily accessible for immediate use and for placing in the two survival craft that are launched first; and

(6) Section 22.1 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

(2.1) Despite subparagraph (2)(l)(i), a ship that is under 300 tons gross tonnage and that on March 31, 2000 was required

(4) L'article 22 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

(2) Malgré le sous-alinéa (1)(o)(i), le navire d'une jauge brute de moins de 300 tonneaux qui devait, en application du présent règlement, avoir à bord le 31 mars 2000 deux RLS de classe II peut continuer de les avoir à bord, au lieu d'un répondeur SAR, jusqu'à ce que l'une des RLS de classe II nécessite une nouvelle batterie.

10. (1) Les sous-alinéas 22.1(1)(h)(i)² et (ii)² du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- (i) deux, dans le cas d'un navire d'une jauge brute de 300 tonneaux ou plus mais de moins de 500 tonneaux,
- (ii) trois, dans le cas d'un navire d'une jauge brute de 500 tonneaux ou plus;

(2) Les alinéas 22.1(1)(m)² et (n)² du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

m) le nombre suivant de répondeurs SAR :

- (i) dans le cas d'un navire de 20 m ou plus de longueur et d'une jauge brute de moins de 500 tonneaux, un répondeur SAR arrimé de manière qu'il soit facilement accessible pour une utilisation immédiate et pour être placé dans l'un des bateaux de sauvetage qui sont mis à l'eau en premier,
- (ii) dans le cas d'un navire d'une jauge brute de 500 tonneaux ou plus, deux répondeurs SAR arrimés de manière qu'ils soient facilement accessibles pour une utilisation immédiate et pour être placés dans les deux bateaux de sauvetage qui sont mis à l'eau en premier;

(3) L'article 22.1 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

(1.1) Malgré le sous-alinéa (1)(m)(i), le navire d'une jauge brute de moins de 300 tonneaux qui devait, en application du présent règlement, avoir à bord le 31 mars 2000 deux RLS de classe II peut continuer de les avoir à bord, au lieu d'un répondeur SAR, jusqu'à ce que l'une des RLS de classe II nécessite une nouvelle batterie.

(4) L'alinéa 22.1(2)(g)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

g) le nombre suivant d'appareils radiotéléphoniques VHF pour bateaux de sauvetage, arrimés de manière qu'ils soient facilement accessibles pour une utilisation immédiate :

- (i) deux, dans le cas d'un navire d'une jauge brute de 300 tonneaux ou plus mais de moins de 500 tonneaux,
- (ii) trois, dans le cas d'un navire d'une jauge brute de 500 tonneaux ou plus;

(5) L'alinéa 22.1(2)(l)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

l) le nombre suivant de répondeurs SAR :

- (i) dans le cas d'un navire de 20 m ou plus de longueur et d'une jauge brute de moins de 500 tonneaux, un répondeur SAR arrimé de manière qu'il soit facilement accessible pour une utilisation immédiate et pour être placé dans l'un des bateaux de sauvetage qui sont mis à l'eau en premier,
- (ii) dans le cas d'un navire d'une jauge brute d'au moins 500 tonneaux, deux répondeurs SAR arrimés de manière qu'ils soient facilement accessibles pour une utilisation immédiate et pour être placés dans les deux bateaux de sauvetage qui sont mis à l'eau en premier;

(6) L'article 22.1 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(2.1) Malgré le sous-alinéa (2)(l)(i), le navire d'une jauge brute de moins de 300 tonneaux qui devait, en application du présent

² SOR/96-218

² DORS/96-218

by these Regulations to carry two Class II EPIRBs may continue to carry them instead of a SART until one of the batteries of the Class II EPIRBs needs to be replaced.

11. (1) Paragraph 27.2(3)(c)² of the Regulations is replaced by the following:

(c) if the ship is engaged on a home-trade voyage, Class II, or a home-trade voyage, Class III, the following number of survival craft VHF radiotelephone apparatus stowed so that they are readily accessible for immediate use:

- (i) two, in the case of a ship that is 300 tons or over but under 500 tons gross tonnage, and
- (ii) three, in the case of a ship that is 500 tons gross tonnage or over; and

(2) Subsection 27.2(3) of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (h), by adding the word “and” at the end of paragraph (i) and by adding the following after paragraph (i):

(j) if the ship is engaged on a voyage beyond the VHF coverage area or sea area A1, the following SARTs:

- (i) in the case of a ship that is 300 tons or over but under 500 tons gross tonnage, one SART stowed so that it is readily accessible for immediate use and for placing in one of the survival craft that are launched first, and
- (ii) in the case of a ship that is 500 tons gross tonnage or over, two SARTs stowed so that they are readily accessible for immediate use and for placing in the two survival craft that are launched first.

12. (1) Paragraph 27.3(g)² of the Regulations is replaced by the following:

(g) if the ship is engaged on a home-trade voyage, Class II, or a home-trade voyage, Class III, the following number of survival craft VHF radiotelephone apparatus stowed so that they are readily accessible for immediate use:

- (i) two, in the case of a ship that is 300 tons or over but under 500 tons gross tonnage, and
- (ii) three, in the case of a ship that is 500 tons gross tonnage or over;

(2) Section 27.3 of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (k), by adding the word “and” at the end of paragraph (l) and by adding the following after paragraph (l):

(m) if the ship is engaged on a voyage beyond the VHF coverage area or sea area A1, the following SARTs:

- (i) in the case of a ship that is 300 tons or over but under 500 tons gross tonnage, one SART stowed so that it is readily accessible for immediate use and for placing in one of the survival craft that are launched first, and
- (ii) in the case of a ship that is 500 tons gross tonnage or over, two SARTs stowed so that they are readily accessible for immediate use and for placing in the two survival craft that are launched first.

règlement, avoir à bord le 31 mars 2000 deux RLS de classe II peut continuer de les avoir à bord, au lieu d'un répondeur SAR, jusqu'à ce que l'une des RLS de classe II nécessite une nouvelle batterie.

11. (1) L'alinéa 27.2(3)c)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) le nombre suivant d'appareils radiotéléphoniques VHF pour bateaux de sauvetage, arrimés de manière qu'ils soient facilement accessibles pour une utilisation immédiate :

- (i) deux, dans le cas d'un navire d'une jauge brute de 300 tonnes ou plus mais de moins de 500 tonnes qui effectue un voyage de cabotage, classe II ou un voyage de cabotage, classe III,
- (ii) trois, dans le cas d'un navire d'une jauge brute de 500 tonnes ou plus qui effectue un voyage de cabotage, classe II ou un voyage de cabotage, classe III;

(2) Le paragraphe 27.2(3) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa i), de ce qui suit :

j) le nombre suivant de répondeurs SAR :

- (i) dans le cas d'un navire d'une jauge brute de 300 tonnes ou plus mais de moins de 500 tonnes qui effectue un voyage au-delà des zones VHF ou de la zone océanique A1, un répondeur SAR arrimé de manière qu'il soit facilement accessible pour une utilisation immédiate et pour être placé dans l'un des bateaux de sauvetage qui sont mis à l'eau en premier,
- (ii) dans le cas d'un navire d'une jauge brute de 500 tonnes ou plus qui effectue un voyage au-delà des zones VHF ou de la zone océanique A1, deux répondeurs SAR arrimés de manière qu'ils soient facilement accessibles pour une utilisation immédiate et pour être placés dans les deux bateaux de sauvetage qui sont mis à l'eau en premier.

12. (1) L'alinéa 27.3g)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

g) le nombre suivant d'appareils radiotéléphoniques VHF pour bateaux de sauvetage, arrimés de manière qu'ils soient facilement accessibles pour une utilisation immédiate :

- (i) deux, dans le cas d'un navire d'une jauge brute de 300 tonnes ou plus mais de moins de 500 tonnes qui effectue un voyage de cabotage, classe II ou un voyage de cabotage, classe III,
- (ii) trois, dans le cas d'un navire d'une jauge brute de 500 tonnes ou plus qui effectue un voyage de cabotage, classe II ou un voyage de cabotage, classe III;

(2) L'article 27.3 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa l), de ce qui suit :

m) le nombre suivant de répondeurs SAR :

- (i) dans le cas d'un navire d'une jauge brute de 300 tonnes ou plus mais de moins de 500 tonnes qui effectue un voyage au-delà de la zone VHF ou de la zone océanique A1, un répondeur SAR arrimé de manière qu'il soit facilement accessible pour une utilisation immédiate et pour être placé dans les deux bateaux de sauvetage qui sont mis à l'eau en premier,
- (ii) dans le cas d'un navire d'une jauge brute de 500 tonnes ou plus qui effectue un voyage au-delà de la zone VHF ou de la zone océanique A1, deux répondeurs SAR arrimés de manière qu'ils soient facilement accessibles pour une utilisation immédiate et pour être placés dans les deux bateaux de sauvetage qui sont mis à l'eau en premier.

² SOR/96-218

² DORS/96-218

13. Paragraph 39(a)² of the Regulations is replaced by the following:

(a) three survival craft VHF radiotelephone apparatus stowed so that they are readily accessible for immediate use;

14. Section 40² of the Regulations is replaced by the following:

40. A Class I ship that is a Safety Convention ship or is 20 m or over in length shall carry two SARTs stowed so that they are readily accessible for immediate use and for placing in the two survival craft that are launched first.

15. Paragraph 49(a)² of the Regulations is replaced by the following:

(a) three survival craft VHF radiotelephone apparatus stowed so that they are readily accessible for immediate use, unless the ship is less than 20 m in length and engaged on a voyage that does not go beyond the Gulf of St. Lawrence;

16. Section 50² of the Regulations is replaced by the following:

50. A Class II ship that is a Safety Convention ship or is 20 m or over in length and engaged on a voyage beyond the VHF coverage area or sea area A1 shall carry two SARTs stowed so that they are readily accessible for immediate use and for placing in the two survival craft that are launched first.

17. Section 59² of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (g), by adding the word “and” at the end of paragraph (h) and by adding the following after paragraph (h):

(i) if the ship is 20 m or over in length and engaged on a home-trade voyage, Class III, three survival craft VHF radiotelephone apparatus stowed so that they are readily accessible for immediate use.

18. Paragraph 91(a)² of the Regulations is replaced by the following:

(a) the following number of survival craft VHF radiotelephone apparatus stowed so that they are readily accessible for immediate use:

- (i) two, if the ship is 300 tons or over but under 500 tons gross tonnage, and
- (ii) three, if the ship is 500 tons gross tonnage or over;

19. Section 92² of the Regulations is replaced by the following:

92. (1) A Class IX ship shall carry the following SARTs:

(a) if the ship is 20 m or over in length but under 500 tons gross tonnage, one SART stowed so that it is readily accessible for immediate use and for placing in one of the survival craft that are launched first; and

(b) if the ship is 500 tons gross tonnage or over, two SARTs stowed so that they are readily accessible for immediate use and for placing in the two survival craft that are launched first.

13. L’alinéa 39a)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) trois appareils radiotéléphoniques VHF pour bateaux de sauvetage, arrimés de manière qu’ils soient facilement accessibles pour une utilisation immédiate;

14. L’article 40² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

40. Le navire classe I ressortissant à la Convention de sécurité, ou le navire classe I de 20 m ou plus de longueur, doit avoir à bord deux répondeurs SAR arrimés de manière qu’ils soient facilement accessibles pour une utilisation immédiate et pour être placés dans les deux bateaux de sauvetage qui sont mis à l’eau en premier.

15. L’alinéa 49a)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) trois appareils radiotéléphoniques VHF pour bateaux de sauvetage, arrimés de manière qu’ils soient facilement accessibles pour une utilisation immédiate sauf s’il s’agit d’un navire de moins de 20 m de longueur qui effectue un voyage ne dépassant pas les limites du golfe Saint-Laurent;

16. L’article 50² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

50. Le navire classe II ressortissant à la Convention de sécurité, ou le navire classe II de 20 m ou plus de longueur qui effectue un voyage au-delà de la zone VHF ou de la zone océanique A1 doit avoir à bord deux répondeurs SAR arrimés de manière qu’ils soient facilement accessibles pour une utilisation immédiate et pour être placés dans les deux bateaux de sauvetage qui sont mis à l’eau en premier.

17. L’article 59² du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa h), de ce qui suit :

i) s’il s’agit d’un navire de 20 m ou plus de longueur qui effectue un voyage de cabotage, classe III, trois appareils radiotéléphoniques VHF pour bateaux de sauvetage, arrimés de manière qu’ils soient facilement accessibles pour une utilisation immédiate.

18. L’alinéa 91a)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) le nombre suivant d’appareils radiotéléphoniques VHF pour bateaux de sauvetage, arrimés de manière qu’ils soient facilement accessibles pour une utilisation immédiate :

- (i) deux, dans le cas d’un navire d’une jauge brute de 300 tonnes ou plus mais de moins de 500 tonnes,
- (ii) trois, dans le cas d’un navire d’une jauge brute de 500 tonnes ou plus;

19. L’article 92² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

92. (1) Le navire classe IX doit avoir à bord le nombre suivant de répondeurs SAR :

a) dans le cas d’un navire de 20 m ou plus de longueur et d’une jauge brute de moins de 500 tonnes, un répondeur SAR arrimé de manière qu’il soit facilement accessible pour une utilisation immédiate et pour être placé dans l’un des bateaux de sauvetage qui sont mis à l’eau en premier;

b) dans le cas d’un navire d’une jauge brute de 500 tonnes ou plus, deux répondeurs SAR arrimés de manière qu’ils soient facilement accessibles pour une utilisation immédiate et pour être placés dans les deux bateaux de sauvetage qui sont mis à l’eau en premier.

² SOR/96-218

² DORS/96-218

(2) Despite subsection (1), a ship that is under 300 tons gross tonnage and that on March 31, 2000 was required by these Regulations to carry two Class II EPIRBs may continue to carry them instead of a SART until one of the batteries of the Class II EPIRBs needs to be replaced.

20. (1) Paragraph 102(a)² of the Regulations is replaced by the following:

(a) if the ship is engaged on a home-trade voyage, Class II, or a home-trade voyage, Class III, the following number of survival craft VHF radiotelephone apparatus stowed so that they are readily accessible for immediate use:

- (i) two, in the case of a ship that is 300 tons or over but under 500 tons gross tonnage, and
- (ii) three, in the case of a ship that is 500 tons gross tonnage or over;

(2) Section 102 of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (h), by adding the word “and” at the end of paragraph (i) and by adding the following after paragraph (i):

(j) if the ship is engaged on a voyage beyond the VHF coverage area or sea area A1, the following SARTs:

- (i) in the case of a ship that is 300 tons or over but under 500 tons gross tonnage, one SART stowed so that it is readily accessible for immediate use and for placing in one of the survival craft that are launched first, and
- (ii) in the case of a ship that is 500 tons gross tonnage or over, two SARTs stowed so that they are readily accessible for immediate use and for placing in the two survival craft that are launched first.

21. Sections 124 to 126² of the Regulations are replaced by the following:

124. (1) A survival craft VHF radiotelephone apparatus carried on a ship shall meet the requirements of section 30 of the *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999* and, in the case of a fixed one, paragraphs 31(a) and (b) of those Regulations.

(2) Every radio operator on a ship that carries a survival craft VHF radiotelephone apparatus shall comply with the requirements of subsection 48(3) of the *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999*.

SARTS

125. (1) A SART carried on a ship shall meet the requirements of sections 28 and 29 of the *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999*.

(2) Every radio operator on a ship that carries a SART shall comply with the requirements of subsection 48(2) of the *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999*.

CLASS II EPIRBs

126. (1) A Class II EPIRB carried on a ship shall meet the requirements of sections 25 to 27 of the *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999*.

(2) Malgré le paragraphe (1), le navire d'une jauge brute de moins de 300 tonneaux qui devait, en application du présent règlement, avoir à bord le 31 mars 2000 deux RLS de classe II peut continuer de les avoir à bord, au lieu d'un répondeur SAR, jusqu'à ce que l'une des RLS de classe II nécessite une nouvelle batterie.

20. (1) L'alinéa 102a)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) le nombre suivant d'appareils radiotéléphoniques VHF pour bateaux de sauvetage, arrimés de manière qu'ils soient facilement accessibles pour une utilisation immédiate :

- (i) deux, dans le cas d'un navire d'une jauge brute de 300 tonneaux ou plus mais de moins de 500 tonneaux qui effectue un voyage de cabotage, classe II ou un voyage de cabotage, classe III,
- (ii) trois, dans le cas d'un navire d'une jauge brute de 500 tonneaux ou plus qui effectue un voyage de cabotage, classe II ou un voyage de cabotage, classe III;

(2) L'article 102 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa i), de ce qui suit :

j) le nombre suivant de répondeurs SAR :

- (i) dans le cas d'un navire d'une jauge brute de 300 tonneaux ou plus mais de moins de 500 tonneaux qui effectue un voyage au-delà de la zone VHF ou de la zone océanique A1, un répondeur SAR arrimé de manière qu'il soit facilement accessible pour une utilisation immédiate et pour être placé dans l'un des bateaux de sauvetage qui sont mis à l'eau en premier,
- (ii) dans le cas d'un navire d'une jauge brute de 500 tonneaux ou plus qui effectue un voyage au-delà de la zone VHF ou de la zone océanique A1, deux répondeurs SAR arrimés de manière qu'ils soient facilement accessibles pour une utilisation immédiate et pour être placés dans les deux bateaux de sauvetage qui sont mis à l'eau en premier.

21. Les articles 124 à 126² du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

124. (1) L'appareil radiotéléphonique VHF pour bateaux de sauvetage à bord d'un navire doit être conforme aux exigences de l'article 30 du *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)* et dans le cas d'un appareil fixe les alinéas 31a) et b) de ce règlement.

(2) Tout opérateur radio d'un navire qui a à bord un appareil radiotéléphonique VHF pour bateaux de sauvetage doit satisfaire aux exigences du paragraphe 48(3) du *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)*.

RÉPONDEURS SAR

125. (1) Le répondeur SAR à bord d'un navire doit être conforme aux exigences des articles 28 et 29 du *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)*.

(2) Tout opérateur radio d'un navire qui a à bord un répondeur SAR doit satisfaire aux exigences du paragraphe 48(2) du *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)*.

RLS DE CLASSE II

126. (1) La RLS de classe II à bord d'un navire doit être conforme aux exigences des articles 25 à 27 du *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)*.

² SOR/96-218

² DORS/96-218

(2) The radio operator of a ship that carries a Class II EPIRB shall comply with the requirements of subsection 48(1) of the *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999*.

22. Section 88 of Part IV of Schedule V to the Regulations is replaced by the following:

88. A lifeboat that is fitted with a fixed VHF radiotelephone apparatus shall

- (a) be equipped with a cabin that is large enough to accommodate the apparatus and the person using it; and
- (b) if the antenna of the apparatus is separately mounted, be provided with a device for installing and securing the antenna in its operating position.

23. Section 7 of Schedule V.1 to the Regulations is replaced by the following:

7. A lifeboat that is fitted with a fixed VHF radiotelephone apparatus shall be equipped with a cabin that is large enough to accommodate the apparatus and the person using it.

(2) L'opérateur radio du navire qui a à bord une RLS de classe II doit satisfaire aux exigences du paragraphe 48(1) du *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)*.

22. L'article 88 de la partie IV de l'annexe V du même règlement est remplacé par ce qui suit :

88. L'embarcation de sauvetage où un appareil radiotéléphone VHF fixe est installé doit :

- a) être munie d'une cabine assez grande pour recevoir l'appareil radiotéléphone et la personne pour le faire fonctionner;
- b) être pourvue d'un dispositif permettant l'installation et la fixation de l'antenne en position de service dans le cas où l'antenne de l'appareil radiotéléphone est montée séparément.

23. L'article 7 de l'annexe V.1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

7. L'embarcation de sauvetage où un appareil radiotéléphone VHF fixe est installé doit être munie d'une cabine assez grande pour recevoir l'appareil radiotéléphone et la personne pour le faire fonctionner.

COMING INTO FORCE

24. These Regulations come into force on April 1, 2000.

[36-1-o]

ENTRÉE EN VIGUEUR

24. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} avril 2000.

[36-1-o]

Regulations Amending the Small Fishing Vessel Inspection Regulations

Statutory Authority

Canada Shipping Act

Sponsoring Department

Department of Transport

Règlement modifiant le Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche

Fondement législatif

Loi sur la marine marchande du Canada

Ministère responsable

Ministère des Transports

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see page 2591.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la page 2591.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to subsection 338(1)^a of the *Canada Shipping Act*, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Small Fishing Vessel Inspection Regulations*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport within 60 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 Robert Turner, Marine Safety Directorate, Legislation and Regulations, AMSR, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 11th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N8, (613) 991-3134 (Telephone), (613) 954-4916 (Facsimile).

Ottawa, August 26, 1999

MARC O'SULLIVAN

Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné que le gouverneur en conseil, en vertu du paragraphe 338(1)^a de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les 60 jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* ainsi que la date de publication et d'envoyer le tout à Robert Turner, Direction de la sécurité maritime, Législation et Réglementation, AMSR, Ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 11^e étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N8, (613) 991-3134 (téléphone), (613) 954-4916 (télécopieur).

Ottawa, le 26 août 1999

Le greffier adjoint du Conseil privé

MARC O'SULLIVAN

REGULATIONS AMENDING THE SMALL FISHING VESSEL INSPECTION REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) The definition "Class II EPIRB"¹ in section 2 of the *Small Fishing Vessel Inspection Regulations*² is replaced by the following:

"Class II EPIRB" means an emergency position indicating radiobeacon; (*RLS de classe II*)

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'INSPECTION DES PETITS BATEAUX DE PÊCHE

MODIFICATIONS

1. (1) La définition de « RLS de classe II »¹, à l'article 2 du *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche*², est remplacée par ce qui suit :

« RLS de classe II » Radiobalise de localisation des sinistres. (*Class II EPIRB*)

^a S.C., 1998, c. 16, s. 8

¹ SOR/96-217

² C.R.C., c. 1486

^a L.C. (1998), ch. 16, art. 8

¹ DORS/96-217

² C.R.C. ch. 1486

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

“SART” means a radar transponder designed for search and rescue purposes; (*répondeur SAR*)

2. Section 34.1¹ of the Regulations and the heading¹ before it are replaced by the following:

SARTS

34.1 (1) A fishing vessel that is 20 m or more in length and is engaged on a foreign voyage or a home-trade voyage, Class I, shall carry a SART stowed so that it is readily accessible for immediate use and for placing in one of the survival craft that are launched first.

(2) A SART carried on a fishing vessel shall meet the requirements of sections 28 and 29 of the *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999*.

(3) Every radio operator of a fishing vessel that carries a SART shall comply with the requirements of subsection 48(2) of the *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999*.

(4) Despite subsection (1), a fishing vessel that on March 31, 2000 was required by these Regulations to carry two Class II EPIRBs may continue to carry them instead of a SART until one of the batteries of the Class II EPIRBs needs to be replaced if

(a) the Class II EPIRBs meet the requirements of sections 25 to 27 of the *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999*; and

(b) the radio operator complies with the requirements of subsection 48(1) of the *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999*.

COMING INTO FORCE

3. These Regulations come into force on April 1, 2000.

[36-1-o]

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

« répondeur SAR » Répondeur radar qui est conçu à des fins de recherche et de sauvetage. (*SART*)

2. L'article 34.1¹ du même règlement et l'intertitre¹ le précédant sont remplacés par ce qui suit :

RÉPONDEURS SAR

34.1 (1) Le bateau de pêche de 20 m ou plus de longueur qui effectue un voyage de long cours ou un voyage de cabotage, classe I, doit avoir à bord un répondeur SAR arrimé de manière qu'il soit facilement accessible pour une utilisation immédiate et pour être placé dans l'un des bateaux de sauvetage qui sont mis à l'eau en premier.

(2) Le répondeur SAR transporté à bord d'un bateau de pêche doit être conforme aux exigences des articles 28 et 29 du *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)*.

(3) Tout opérateur radio d'un bateau de pêche qui a à bord un répondeur SAR doit satisfaire aux exigences du paragraphe 48(2) du *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)*.

(4) Malgré le paragraphe (1), le bateau de pêche qui devait, en application du présent règlement, avoir à bord, le 31 mars 2000, deux RLS de classe II peut continuer de les avoir à bord, au lieu d'un répondeur SAR, jusqu'à ce que l'une des RLS de classe II nécessite une nouvelle batterie, si les conditions suivantes sont réunies :

a) les RLS de classe II sont conformes aux exigences des articles 25 à 27 du *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)*;

b) l'opérateur radio satisfait aux exigences du paragraphe 48(1) du *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)*.

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} avril 2000.

[36-1-o]

¹ SOR/96-217

¹ DORS/96-217

Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999*Statutory Authority**Canada Shipping Act**Sponsoring Department*

Department of Transport

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see page 2591.

Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)*Fondement législatif**Loi sur la marine marchande du Canada**Ministère responsable*

Ministère des Transports

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

Pour le résumé de l'étude de la réglementation, voir la page 2591.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Minister of Transport, pursuant to section 343^a of the *Canada Shipping Act*, proposes to make the annexed *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport within 60 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 Robert P. Turner, Marine Safety Directorate, Legislation and Regulations, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 11th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N8, (613) 991-3134 (Telephone), (613) 954-4916 (Facsimile).

Each representation should stipulate those parts of it that should not be disclosed pursuant to the *Access to Information Act* and, in particular, pursuant to sections 19 and 20 of that Act, the reason why those parts should not be disclosed and the period during which they should remain undisclosed. The representation should also stipulate those parts of it for which there is no objection to disclosure pursuant to the *Access to Information Act*.

Ottawa, August 26, 1999

DAVID M. COLLENETTE
Minister of Transport

**SHIP STATION (RADIO) TECHNICAL
REGULATIONS, 1999**

INTERPRETATION

1. (1) The definitions in this subsection apply in these Regulations.

“Act” means the *Canada Shipping Act*. (*Loi*)

“AMVER” means the Automated Mutual-Assistance Vessel Rescue System which is a maritime mutual assistance program that

^a R.S., 1985, c. 6 (3rd Supp.), s. 50

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné que le ministre des Transports, en vertu de l'article 343^a de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, se propose de prendre le *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les 60 jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* ainsi que la date de publication et d'envoyer le tout à Robert P. Turner, Direction générale de la sécurité maritime, Législation et Réglementation, Ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 11^e étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N8, (613) 991-3134 (téléphone), (613) 954-4916 (télécopieur).

Ils doivent également y indiquer, d'une part, lesquelles des observations peuvent être divulguées en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et, d'autre part, lesquelles sont soustraites à la divulgation en vertu de cette loi, notamment aux termes des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-divulgation.

Ottawa, le 26 août 1999

Le ministre des Transports
DAVID M. COLLENETTE

**RÈGLEMENT TECHNIQUE DE 1999 SUR LES
STATIONS DE NAVIRES (RADIO)**

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

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

« AMVER » S'entend du Système automatique d'entraide pour le sauvetage des navires, lequel est un programme d'entraide maritime qui permet la transmission de l'information concernant la

^a L.R. (1985), ch. 6 (3^e suppl.), art. 50

permits the transmission, to a recognized search and rescue agency of any nation, of information concerning a ship's position for the agency's use during an emergency. (*AMVER*)

“coasting trade” means coasting trade as defined in section 2 of the *Coasting Trade Act*. (*cabotage*)

“continuous watch” means a radio watch that is uninterrupted except for brief intervals when the ship station's receiving capability is impaired or blocked by its own communications or when it or its radio equipment is under periodical maintenance or checks. (*veille permanente*)

“dedicated and protected distress button” has the meaning assigned in International Maritime Organization MSC/Circ. 862, dated May 22, 1998. (*bouton de détresse réservé et protégé*)

“digital selective calling” or “DSC” means a technique using digital codes that enables a radio station to establish contact with, and transfer information to, another station or group of stations, which technique complies with the recommendations of the International Telecommunication Union Radiocommunication Sector. (*appel sélectif numérique ou ASN*)

“dual watch capability”, in respect of a VHF radiotelephone, means that the radiotelephone is designed

(a) to monitor frequency 156.8 MHz (channel 16) while a listening watch is maintained on one other selected channel; and

(b) to cause channel 16 to override the selected channel when a signal is received on channel 16. (*système de veille double*)

“enhanced group call equipment” means a radio installation capable of receiving maritime safety information broadcast by the enhanced group call system. (*équipement d'appel de groupe amélioré*)

“enhanced group call system” means a system for broadcasting messages by means of the INMARSAT-C mobile satellite communications system operated by INMARSAT. (*système d'appel de groupe amélioré*)

“EPIRB” means an emergency position indicating radio beacon that meets the requirements of sections 25 and 26. (*RLS*)

“Great Lakes Basin” means the waters of the Great Lakes, their connecting and tributary waters and the St. Lawrence River as far as the lower exit of the St. Lambert Lock at Montreal in the Province of Quebec. (*bassin des Grands Lacs*)

“INMARSAT” means the International Maritime Satellite Organization. (*INMARSAT*)

“international NAVTEX service” means the coordinated broadcast of maritime safety information in the English language on the radio frequency of 518 kHz that is automatically received on any ship through NBDP. (*service NAVTEX international*)

“*International Radio Regulations*” means the Radio Regulations that are published by the Secretary General of the International Telecommunication Union and complement the International Telecommunication Convention, Nairobi, 1982. (*Règlement international des radiocommunications*)

“length” means overall length. (*longueur*)

“maritime safety information” means navigational and meteorological warnings, meteorological forecasts and other urgent safety-related messages broadcast to ships. (*renseignements sur la sécurité maritime*)

“MF coverage area” means all waters, except the waters of the VHF coverage area or sea area A1, that are within 150 miles of

(a) the Pacific coast between 46° and 55° north latitude, including the inner passages of the Alaskan Panhandle;

(b) the Atlantic coast between 40° and 60° north latitude; or

(c) the transmitting and receiving installations of any Canadian Coast Guard radio station that provides a continuous maritime mobile distress and safety service in the 2 MHz radio band and is located

position du navire à un organisme reconnu de recherches et sauvetage de toute nation pour utilisation par l'organisme en cas d'urgence. (*AMVER*)

« appel sélectif numérique » ou « ASN » Technique qui repose sur l'utilisation de codes numériques dont l'application permet à une station radioélectrique de rejoindre une autre station ou un groupe de stations et de leur transmettre des messages, et qui est conforme aux recommandations du Secteur des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications. (*digital selective calling or DSC*)

« bassin des Grands Lacs » Les eaux des Grands Lacs, leurs eaux tributaires et communicantes, ainsi que les eaux du fleuve Saint-Laurent jusqu'à la sortie inférieure de l'écluse de Saint-Lambert à Montréal, dans la province de Québec. (*Great Lakes Basin*)

« bateau de sauvetage » S'entend d'un bateau de sauvetage au sens du *Règlement sur l'équipement de sauvetage*, du *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* ou du *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche*. (*survival craft*)

« bâtiment remorqueur » Navire qui remorque un autre navire ou un objet flottant à l'arrière ou le long de son bord, ou qui pousse un autre navire ou un objet flottant à l'avant. (*tow-boat*)

« bouton de détresse réservé et protégé » S'entend au sens donné dans la circulaire de l'Organisation maritime internationale du 22 mai 1998 intitulé MSC/Circ. 862. (*dedicated and protected distress button*)

« cabotage » S'entend au sens donné à l'article 2 de la *Loi sur le cabotage*. (*coasting trade*)

« équipement d'appel de groupe amélioré » Installation radio qui permet la réception des renseignements sur la sécurité maritime transmis par le système d'appel de groupe amélioré. (*enhanced group call equipment*)

« IDBE » Le procédé appelé télégraphie à impression directe à bande étroite qui permet de transmettre des messages au moyen du code international de télégraphie numéro 2, de manière que le récepteur imprime automatiquement les messages transmis. (*NBDP*)

« INMARSAT » L'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites. (*INMARSAT*)

« inspecteur de radio » Personne autorisée par le ministre à effectuer des inspections de radio en vertu de l'article 345 de la *Loi*. (*radio inspector*)

« installation radio MF » Installation permettant la réception et la transmission des communications vocales et des communications au moyen de l'ASN sur les bandes MF. (*MF radio installation*)

« installation radio MF/HF » Installation permettant la réception et la transmission des communications vocales et des communications au moyen de l'ASN et l'IDBE sur les bandes MF/HF. (*MF/HF radio installation*)

« installation radio VHF » Installation permettant la réception et la transmission des communications vocales et des communications au moyen de l'ASN sur la bande VHF. (*VHF radio installation*)

« *Loi* » La *Loi sur la marine marchande du Canada*. (*Act*)

« longueur » S'entend de la longueur hors tout. (*length*)

« mille » S'entend du mille marin international de 1 852 m. (*mile*)

« navire non canadien » Navire autre qu'un navire canadien ou un navire non dédouané au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur le cabotage*. (*non-Canadian ship*)

« opérateur radio » Titulaire d'un certificat d'opérateur radio délivré en vertu du sous-alinéa 5(1a)(iii) de la *Loi sur la radiocommunication* ou d'un certificat équivalent délivré par l'administration compétente d'un pays étranger et qui est responsable de la veille radioélectrique à bord d'un navire. (*radio operator*)

- (i) north of 60° north latitude, or
- (ii) south of 60° north latitude in James Bay, Hudson Bay or Ungava Bay. (*zone MF*)

“MF/HF radio installation” means a radio installation capable of transmitting and receiving voice communications and communications using NBDP and DSC in the MF/HF bands. (*installation radio MF/HF*)

“MF radio installation” means a radio installation capable of transmitting and receiving voice communications and communications using DSC in the MF bands. (*installation radio MF*)

“mile” means the international nautical mile of 1 852 m. (*mille*)

“NAVTEX receiver” means a receiver that is capable of receiving international NAVTEX service messages and that meets the requirements of section 24. (*récepteur NAVTEX*)

“NBDP” means the process of message transmission known as narrow-band direct-printing telegraphy that uses the International Telegraph Alphabet Number 2 Code in such a way that receiving equipment automatically produces a printed version of the transmitted message. (*IDBE*)

“non-Canadian ship” means a ship that is not a Canadian ship or a non-duty paid ship within the meaning of subsection 2(1) of the *Coasting Trade Act*. (*navire non canadien*)

“owner” includes a charterer. (*propriétaire*)

“radio inspector” means a person authorized by the Minister to carry out radio inspections under section 345 of the Act. (*inspecteur de radio*)

“radio operator” means a person who holds a radio operator certificate issued under subparagraph 5(1)(a)(iii) of the *Radiocommunication Act* or an equivalent certificate issued by the appropriate authority of a foreign country and who is in charge of a radio watch on a ship. (*opérateur radio*)

“SART” means a radar transponder designed for search and rescue purposes that meets the requirements of section 28. (*répondeur SAR*)

“sea area A1” has the meaning assigned in Chapter IV of the Safety Convention. (*zone océanique A1*)

“ship earth station” means a mobile earth station in the maritime mobile-satellite service located on board a ship. (*station terrienne de navire*)

“survival craft” means a survival craft within the meaning of the *Life Saving Equipment Regulations*, the *Large Fishing Vessel Inspection Regulations* or the *Small Fishing Vessel Inspection Regulations*. (*bateau de sauvetage*)

“tow-boat” means a ship engaged in towing another ship or a floating object astern or alongside or in pushing another ship or a floating object ahead. (*bâtiment remorqueur*)

“VHF coverage area” means

- (a) the Great Lakes;
- (b) the Saguenay River downstream from Chicoutimi;
- (c) the St. Lawrence River as far seaward as a straight line drawn
 - (i) from Cap-des-Rosiers to West Point, Anticosti Island, and
 - (ii) from Anticosti Island to the north shore of the St. Lawrence River along the meridian of longitude 63° west;
- (d) Puget Sound, State of Washington, U.S.A.; or
- (e) all waters that are within a coverage radius of a Canadian Coast Guard or U.S. Coast Guard radio station providing a continuous maritime mobile distress and safety service on frequency 156.8 MHz (channel 16). (*zone VHF*)

“VHF radio installation” means a radio installation capable of transmitting and receiving voice communications and

« propriétaire » Est assimilé au propriétaire l’affréteur. (*owner*)

« récepteur NAVTEX » Récepteur qui permet de recevoir les messages du service NAVTEX international et qui est conforme aux exigences de l’article 24. (*NAVTEX receiver*)

« Règlement international des radiocommunications » Le Règlement des radiocommunications publié par le Secrétariat général de l’Union internationale des télécommunications, qui complète la Convention internationale des télécommunications signée à Nairobi en 1982. (*International Radio Regulations*)

« renseignements sur la sécurité maritime » Avertissements concernant la navigation et la météorologie, les prévisions météorologiques et autres messages urgents concernant la sécurité qui sont diffusés aux navires. (*maritime safety information*)

« répondeur SAR » Répondeur radar qui est conçu à des fins de recherche et de sauvetage et qui est conforme à l’article 28. (*SART*)

« RLS » Radiobalise de localisation des sinistres qui est conforme aux exigences des articles 25 et 26. (*EPIRB*)

« service NAVTEX international » Service d’émission coordonnée de renseignements sur la sécurité maritime en langue anglaise qui est reçue automatiquement par tous les navires au moyen de l’IDBE, sur la fréquence radio de 518 kHz. (*international NAVTEX service*)

« station terrienne de navire » Station terrienne mobile du service mobile maritime par satellite installée à bord d’un navire. (*ship earth station*)

« système d’appel de groupe amélioré » Système de transmission de messages au moyen du système mobile de communication par satellite INMARSAT-C exploité par INMARSAT. (*enhanced group call system*)

« système de veille double » À l’égard d’un radiotéléphone VHF, s’entend du radiotéléphone conçu pour, à la fois :

- a) rester à l’écoute sur la fréquence 156,8 MHz (voie 16) tout en maintenant l’écoute sur une autre voie choisie;
- b) permettre que la voie 16 ait la priorité sur la voie choisie lorsqu’elle reçoit un signal. (*dual watch capability*)

« veille permanente » Veille radioélectrique qui n’est interrompue que durant les brefs laps de temps pendant lesquels la capacité de réception de la station de navire est gênée ou empêchée par les communications que la station de navire effectue ou pendant lesquels la station de navire ou l’équipement radio font l’objet d’un entretien ou de vérifications périodiques. (*continuous watch*)

« zone océanique A1 » S’entend au sens du chapitre IV de la Convention de sécurité. (*sea area A1*)

« zone MF » S’entend des eaux suivantes, sauf les eaux de la zone VHF ou de la zone océanique A1, se trouvant à moins de 150 milles :

- a) de la côte du Pacifique, entre 46° et 55° de latitude nord, y compris les passages intérieurs de la partie méridionale de l’Alaska;
- b) de la côte de l’Atlantique, entre 40° et 60° de latitude nord;
- c) des installations de transmission et de réception d’une station de navire de la Garde côtière canadienne qui assure un service mobile maritime de détresse et de sécurité continu sur la bande radio de 2 MHz et qui est situé :
 - (i) soit au nord de 60° de latitude nord,
 - (ii) soit au sud de 60° de latitude nord, dans la baie James, la baie d’Hudson ou la baie d’Ungava. (*MF coverage area*)

« zone VHF » S’entend des eaux suivantes :

- a) les eaux des Grands Lacs;
- b) les eaux de la rivière Saguenay en aval de Chicoutimi;
- c) le fleuve Saint-Laurent aussi loin en direction de la mer qu’une ligne droite tracée :

communications using DSC on the VHF frequencies. (*installation radio VHF*)

(2) For the purpose of interpreting a document incorporated by reference into these Regulations, "should" shall be read to mean "shall".

(3) Any reference in these Regulations to a certificate is a reference to a valid certificate.

(4) Unless otherwise indicated in these Regulations, any reference to a standard or document incorporated by reference is a reference to that standard or document as amended from time to time.

APPLICATION

2. (1) These Regulations apply in respect of a ship station, including radio equipment, documentation and other equipment for the station, required under the *Ship Station (Radio) Regulations, 1999*, the *Life Saving Equipment Regulations*, the *Large Fishing Vessel Inspection Regulations* or the *Small Fishing Vessel Inspection Regulations* to be on board

- (a) a Canadian ship; or
- (b) a non-Canadian ship engaged in the coasting trade.

(2) Sections 3, 4, 7, 33 and 35 to 37.1, paragraph 38(1)(b), subsection 38(2) and section 49 and subsection 50(2) also apply in respect of a ship station, including radio equipment, documentation and other equipment for the station, on board a non-Canadian ship not engaged in the coasting trade, when navigating in Canadian waters.

COMPLIANCE WITH REGULATIONS

3. The owner and the master of a ship equipped with a ship station or radio equipment to which these Regulations apply shall ensure that the requirements of these Regulations are met.

GENERAL REQUIREMENTS FOR SHIP STATIONS

4. A ship station shall be

- (a) installed on a ship so as to be protected from mechanical, electrical or any other interference that would adversely affect its functioning;
- (b) installed on a ship so as to be compatible with other radio and electronic equipment installed on the ship and not to cause adverse electromagnetic or electrostatic interaction;
- (c) installed on a ship so as to be readily accessible for maintenance purposes and inspection; and
- (d) clearly marked with the ship's name, call sign, maritime mobile service identity number and any other identifier that may be used in the course of transmitting or receiving communications.

- (i) d'une part, de Cap-des-Rosiers à la pointe de l'Ouest de l'île d'Anticosti,
- (ii) d'autre part, de l'île d'Anticosti à la rive nord du fleuve Saint-Laurent, le long du méridien de longitude 63°O.;

d) les eaux du Puget Sound, État de Washington, É.-U.;

e) les eaux qui sont situées dans un rayon de couverture d'une station radio de la Garde côtière canadienne ou de la Garde côtière des États-Unis assurant un service mobile maritime de détresse et de sécurité continu sur la fréquence 156,8 MHz (voie 16). (*VHF coverage area*)

(2) Aux fins de l'interprétation des documents incorporés par renvoi au présent règlement, « devrait » a le sens de « doit ».

(3) Toute mention dans le présent règlement d'un certificat constitue un renvoi à un certificat valide.

(4) Sauf disposition contraire du présent règlement, toute mention d'une norme ou d'un document incorporé par renvoi constitue un renvoi à la norme ou au document dans son état modifié.

APPLICATION

2. (1) Le présent règlement s'applique à toute station de navire, y compris l'équipement de radiocommunication, la documentation et l'équipement destinés à cette station qu'un des navires suivants est tenu d'avoir à bord en application du *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*, du *Règlement sur l'équipement de sauvetage*, du *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* ou du *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche* :

- a) un navire canadien;
- b) un navire non canadien affecté au cabotage.

(2) Les articles 3, 4, 7, 33 et 35 à 37.1, l'alinéa 38(1)(b), le paragraphe 38(2), l'article 49 et le paragraphe 50(2) s'appliquent, en outre, à toute station de navire, y compris l'équipement de radiocommunication, la documentation et l'équipement destinés à cette station, à bord d'un navire non canadien qui navigue dans les eaux canadiennes et qui n'est pas affecté au cabotage.

CONFORMITÉ AVEC LE RÈGLEMENT

3. Le propriétaire et le capitaine d'un navire ayant une station de navire ou un équipement de radiocommunication auxquels le présent règlement s'applique doivent veiller à ce que les exigences du présent règlement soient observées.

EXIGENCES GÉNÉRALES APPLICABLES AUX STATIONS DE NAVIRES

4. Toute station de navire doit :

- a) être installée à bord d'un navire de manière qu'aucun brouillage nuisible d'origine mécanique, électrique ou autre ne nuise à son bon fonctionnement;
- b) être installée à bord d'un navire de manière à être compatible sur les plans électromagnétique et électrostatique avec les autres équipements radio et électroniques installés à bord du navire et que toute interaction nuisible de l'équipement électronique soit évitée;
- c) être installée à bord d'un navire de manière qu'il soit facile d'y accéder pour l'entretien et l'inspection;
- d) afficher bien en évidence le nom du navire, l'indicatif d'appel, le numéro d'identification du service mobile maritime et autres identificateurs lors de la transmission ou de la réception des communications.

POSITION UPDATING

5. If radio equipment is capable of automatically providing the ship's position when transmitting a distress alert, the ship's position and the time the ship was at that position shall be made available for transmission by the radio equipment

- (a) from a navigation receiver, if one is installed; or
- (b) manually, at intervals not exceeding four hours, while the ship is under way.

RADIO EQUIPMENT STANDARDS

6. (1) Subject to subsections (2) and (3), the International Maritime Organization standards prescribed in these Regulations do not apply in respect of radio equipment on board a ship before the coming into force of these Regulations, other than a survival craft VHF radiotelephone apparatus, a SART, an EPIRB and a NAVTEX receiver, if the radio equipment

- (a) meets the performance standards in force on March 31, 2000; and
- (b) is compatible with equipment that meets the standards prescribed in these Regulations.

(2) Before February 1, 2003, a radio installation that is capable of transmitting and receiving communications using DSC, or an INMARSAT ship earth station, either of which was installed on board a ship before April 1, 2000 but that does not have a dedicated and protected distress button, or does not require at least two independent actions to transmit a distress signal, shall be

- (a) modified to include a dedicated and protected distress button or to require at least two independent actions to transmit a distress signal; or
- (b) replaced with equipment that has a dedicated and protected distress button.

(3) All radio equipment on board a ship shall

- (a) meet the applicable performance standards set out in International Maritime Organization Resolution A.694(17), entitled *General Requirements for Shipborne Radio Equipment Forming Part of the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) and for Electronic Navigational Aids*;
- (b) be certified by a country to which the Safety Convention applies as having passed the tests set out in standard IEC 945 of the International Electrotechnical Commission, entitled *Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems - General Requirements: Methods of Testing and Required Test Results*; and
- (c) be the subject of a technical acceptance certificate if one is required under subparagraph 5(1)(a)(iv) of the *Radiocommunication Act*.

VHF RADIOTELEPHONES

7. A VHF radiotelephone on a ship shall be capable of

- (a) transmitting and receiving communications on
 - (i) the distress and safety frequency of 156.8 MHz (channel 16),
 - (ii) the primary inter-ship safety communication frequency of 156.3 MHz (channel 6),
 - (iii) the bridge-to-bridge communication frequency of 156.65 MHz (channel 13),

RELEVÉS DE POSITION DU NAVIRE

5. Lorsque l'équipement de radiocommunication permet de préciser automatiquement la position du navire lors d'une alerte en cas de détresse, la position du navire et l'heure à laquelle la position était exacte doivent être disponibles pour être transmises par l'équipement :

- a) soit à partir d'un récepteur de navigation si celui-ci est installé à bord du navire;
- b) soit manuellement, à des intervalles ne dépassant pas quatre heures, pendant que le navire navigue.

NORMES RELATIVES À L'ÉQUIPEMENT DE RADIOCOMMUNICATION

6. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), l'équipement de radiocommunication, autres que les radiotéléphones VHF pour bateaux de sauvetage, les RLS, les répondeurs SAR et les récepteurs NAVTEX, qui se trouve à bord d'un navire avant la date d'entrée en vigueur du présent règlement n'a pas à être conforme aux normes de l'Organisation maritime internationale prévues au présent règlement, si les conditions suivantes sont remplies :

- a) l'équipement satisfait aux exigences des normes de performance en vigueur le 31 mars 2000;
- b) l'équipement est compatible avec de l'équipement conforme aux normes prévues au présent règlement.

(2) Avant le 1^{er} février 2003, un équipement de radiocommunication permettant la transmission et la réception des communications au moyen de l'ASN ou une station terrestre de navire INMARSAT installés à bord d'un navire avant le 1^{er} avril 2000 et qui ne sont pas munis de bouton de détresse réservé et protégé ou qu'ils n'exigent pas au moins deux gestes indépendants pour envoyer un signal de détresse doivent, selon le cas :

- a) être modifiés pour qu'ils soient munis d'un bouton de détresse réservé et protégé ou qu'ils exigent au moins deux gestes indépendants pour envoyer un signal de détresse;
- b) être remplacés par de l'équipement qui est muni d'un bouton de détresse réservé et protégé.

(3) Tout équipement de radiocommunication à bord d'un navire doit :

- a) être conforme aux normes de fonctionnement applicables énoncées dans la résolution A.694(17) de l'Organisation maritime internationale intitulée *Prescriptions générales applicables au matériel radioélectrique de bord faisant partie du système mondial de détresse et de sécurité en mer et aux aides électroniques à la navigation*;
- b) être homologué, par un pays auquel la Convention de sécurité s'applique, comme ayant réussi les essais énoncés dans la norme CEI 945 de la Commission électrotechnique internationale intitulée *Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes—Spécifications générales—Méthodes d'essai et résultats exigibles*;
- c) faire l'objet d'un certificat d'approbation technique lorsque le certificat est requis sous le régime du sous-alinéa 5(1)(a)(iv) de la *Loi sur la radiocommunication*.

RADIOTÉLÉPHONES VHF

7. Tout radiotéléphone VHF à bord d'un navire doit pouvoir :

- a) transmettre et recevoir des communications sur les fréquences suivantes :
 - (i) la fréquence de détresse et de sécurité de 156,8 MHz (voie 16),
 - (ii) la fréquence principale pour les communications de sécurité entre les navires de 156,3 MHz (voie 6),
 - (iii) la fréquence de 156,65 MHz (voie 13) pour les communications de passerelle à passerelle,

- (iv) the public correspondence frequency specifically assigned for the area in which the ship is navigating, and
- (v) any other VHF frequencies that are necessary for safety purposes in the area in which the ship is navigating; and

(b) receiving communications on

- (i) a VHF frequency specifically assigned for the transmission of maritime safety information in the area in which the ship is navigating, or
- (ii) if no frequency is specifically assigned in the area in which the ship is navigating, any other frequency used for transmitting maritime safety information.

8. If a ship is equipped with two VHF radiotelephones, each radiotelephone shall be electrically separate and independent and capable of being used simultaneously with the other when not used on the same frequency.

9. A VHF radiotelephone transmitter on a ship shall be

- (a) capable of delivering at least 15 W but not more than 25 W of carrier power at the output of the transmitter; and
- (b) equipped, at its main operating position in a ship station, with a switch for reducing the carrier power at the output of the transmitter to 1 W or less.

10. The antenna of a VHF radiotelephone shall be

- (a) capable of transmitting and receiving a vertically polarized signal;
- (b) installed as high as is practicable on a ship and in such a manner as to provide an omnidirectional radiation pattern; and
- (c) connected to the radiotelephone by the shortest possible transmission line.

11. A VHF radiotelephone shall meet the standards set out in

- (a) International Maritime Organization Resolution A.385(X), entitled *Operational Standards for VHF Radiotelephone Installations*; and
- (b) International Maritime Organization Resolution A.524(13), entitled *Performance Standards for VHF Multiple Watch Facilities*.

12. A VHF radiotelephone referred to in sections 7 to 11 may be replaced by a VHF radio installation referred to in sections 15 and 16.

MAIN SOURCE OF ENERGY FOR VHF RADIOTELEPHONE
AND VHF RADIO INSTALLATION

13. If batteries are the main source of energy for a VHF radiotelephone or a VHF radio installation on board a ship that is 20 m or more in length, a passenger ship carrying more than six passengers or a tow-boat, the batteries shall

- (a) be located in the upper part of the ship;
- (b) have sufficient capacity to operate the VHF radiotelephones required to be on board the ship by the *Ship Station (Radio) Regulations, 1999*; and
- (c) be provided with a charging device capable of fully charging the batteries within 10 hours.

14. If a ship whose construction was begun before June 1, 1978 and that is less than 20 m in length uses batteries as the main source of energy for a VHF radiotelephone or a VHF radio installation, the batteries shall be located as high in the hull as is practicable.

(iv) la fréquence de correspondance publique réservée à la zone où le navire navigue,

(v) toute autre fréquence VHF nécessaire aux fins de sécurité dans la zone où le navire navigue;

b) recevoir des communications :

- (i) soit sur une fréquence VHF réservée pour la transmission des renseignements sur la sécurité maritime dans la zone où le navire navigue,
- (ii) soit, lorsqu'aucune fréquence n'est réservée pour la zone où le navire navigue, sur toute autre fréquence pour la transmission des renseignements sur la sécurité maritime.

8. Lorsqu'un navire est muni de deux radiotéléphones VHF, chaque radiotéléphone doit être électriquement séparé et indépendant et permettre l'utilisation simultanée avec l'autre radiotéléphone lorsque ceux-ci ne sont pas utilisés sur la même fréquence.

9. L'émetteur d'un radiotéléphone VHF à bord d'un navire doit :

- a) pouvoir produire une onde porteuse d'au moins 15 W mais d'au plus 25 W à la sortie de l'émetteur;
- b) être muni d'un interrupteur, installé au poste principal de toute station de navire, capable de réduire, à la sortie de l'émetteur, à 1 W ou moins la puissance de l'onde porteuse.

10. L'antenne de tout radiotéléphone VHF doit :

- a) pouvoir transmettre et recevoir des signaux à polarisation verticale;
- b) être installée aussi haut que possible à bord d'un navire de façon à produire un diagramme de rayonnement omnidirectionnel;
- c) être connectée au radiotéléphone par la ligne de transmission la plus courte possible.

11. Tout radiotéléphone VHF doit être conforme aux normes énoncées dans :

- a) la résolution A.385(X) de l'Organisation maritime internationale, intitulée *Normes de fonctionnement des installations radiotéléphoniques à ondes métriques*;
- b) la résolution A.524(13) de l'Organisation maritime internationale, intitulée *Normes de fonctionnement des dispositifs de veille multiple à ondes métriques*.

12. Le radiotéléphone VHF visé aux articles 7 à 11 peut être remplacé par une installation radio VHF visée aux articles 15 et 16.

SOURCE PRINCIPALE D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE DES
RADIOTÉLÉPHONES VHF ET DES INSTALLATIONS RADIO VHF

13. Lorsque les batteries constituent la source principale d'énergie électrique d'un radiotéléphone VHF ou d'une installation radio VHF à bord d'un navire de 20 m ou plus de longueur, d'un navire qui transporte plus de six passagers ou d'un bâtiment remorqueur, les batteries doivent :

- a) être situées dans la partie supérieure du navire;
- b) avoir une capacité suffisante pour faire fonctionner les radiotéléphones VHF qu'un navire est tenu d'avoir à bord en application du *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*;
- c) être munies d'un dispositif pour les recharger dans un délai de 10 heures.

14. Lorsque les batteries constituent la source principale d'énergie électrique d'un radiotéléphone VHF ou d'une installation radio VHF, elles doivent être situées le plus haut possible dans la coque du navire dans le cas d'un navire dont la construction était commencée avant le 1^{er} juin 1978 et qui est de moins de 20 m de longueur.

VHF RADIO INSTALLATIONS

15. (1) A VHF radio installation on a ship shall be capable of transmitting and receiving

- (a) communications using DSC on frequency 156.525 MHz (channel 70), and
- (b) voice communications on
 - (i) frequency 156.3 MHz (channel 6),
 - (ii) frequency 156.65 MHz (channel 13),
 - (iii) frequency 156.8 MHz (channel 16), and
 - (iv) any other frequencies that are specifically assigned for the transmission of maritime safety information in the area in which the ship is navigating.

(2) A VHF radio installation shall be capable of maintaining a DSC continuous watch on frequency 156.525 MHz (channel 70), except while the radio installation's transmitter is transmitting a communication.

16. (1) A VHF radio installation on board a Safety Convention ship shall meet the standards set out in International Maritime Organization Resolution A.803(19), entitled *Performance Standards for Shipborne VHF Radio Installations Capable of Voice Communication and Digital Selective Calling* and be certified by a country to which the Safety Convention applies as having passed the tests set out in the following standards of either

- (a) the International Electrotechnical Commission:
 - (i) IEC 1097-3, entitled *Global maritime distress and safety system (GMDSS) - Part 3: Digital selective calling (DSC) equipment - Operational and performance requirements, methods of testing and required testing results*,
 - (ii) IEC 1097-7, entitled *Global maritime distress and safety system (GMDSS) - Part 7: Shipborne VHF radiotelephone transmitters and receivers - Operational and performance requirements, methods of testing and required test results*, and
 - (iii) IEC 1097-8, entitled *Global maritime distress and safety system (GMDSS) - Part 8: Shipborne watchkeeping receivers for the reception of digital selective calling (DSC) in the maritime MF, MF/HF and VHF bands - Operational and performance requirements, methods of testing and required test results*; or
- (b) the European Telecommunications Standards Institute:
 - (i) EN 300 338, entitled *Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Technical characteristics and methods of measurement for equipment for generation, transmission and reception of Digital Selective Calling (DSC) in the maritime MF, MF/HF and/or VHF mobile service*,
 - (ii) EN 301 033, entitled *Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Technical characteristics and methods of measurement for shipborne watchkeeping receivers for reception of Digital Selective Calling (DSC) in the maritime MF, MF/HF and VHF bands*, and
 - (iii) ETS 300 162, entitled *Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Radiotelephone transmitters and receivers for the maritime mobile service operating in the VHF bands; Technical characteristics and methods of measurement*.

(2) A VHF radio installation on board a ship that is not a Safety Convention ship shall

- (a) meet the standards prescribed in subsection (1); or

INSTALLATION RADIO VHF

15. (1) Toute installation radio VHF à bord d'un navire doit pouvoir transmettre et recevoir :

- a) les communications ASN sur la fréquence de 156,525 MHz (voie 70);
- b) les communications vocales sur les fréquences suivantes :
 - (i) 156,3 MHz (voie 6),
 - (ii) 156,65 MHz (voie 13),
 - (iii) 156,8 MHz (voie 16),
 - (iv) sur tout autre fréquence réservée pour la transmission de renseignements sur la sécurité maritime pour la zone où le navire navigue.

(2) L'installation radio VHF doit permettre de maintenir une veille permanente au moyen de l'ASN sur la fréquence 156,525 MHz (voie 70) sauf pendant que l'émetteur de l'installation radio est en train de transmettre une communication.

16. (1) Toute installation radio VHF à bord d'un navire ressortissant à la Convention de sécurité doit être conforme aux normes énoncées dans la résolution A.803(19) de l'Organisation maritime internationale, intitulée *Normes de fonctionnement des installations radioélectriques de bord à ondes métriques pour les communications vocales et l'appel sélectif numérique* et être homologuée, par un pays auquel la Convention de sécurité s'applique, comme ayant réussi les essais énoncés dans les normes suivantes de l'un ou l'autre des organismes suivants :

- a) de la Commission électrotechnique internationale :
 - (i) la norme CEI 1097-3 intitulée *Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM)—Partie 3 : Matériels d'appel sélectif numérique (ASN)—Exigences d'exploitation et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats exigibles*,
 - (ii) la norme CEI 1097-7 intitulée *Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM)—Partie 7 : Émetteurs et récepteurs radiotéléphoniques en ondes métriques (VHF), à bord des navires—Exigences d'exploitation et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats d'essai exigés*,
 - (iii) la norme CEI 1097-8 intitulée *Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM)—Partie 8 : Récepteurs de veille de bord pour réception d'appel sélectif numérique (ASN) dans la gamme des ondes hectométriques, hectométriques et décimétriques, et métriques—Exigences opérationnelles et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats exigibles*;
- b) l'Institut européen des normes de télécommunications :
 - (i) la norme EN 300 338 intitulée *Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Technical characteristics and methods of measurement for equipment for generation, transmission and reception of Digital Selective Calling (DSC) in the maritime MF, MF/HF and/or VHF mobile service*,
 - (ii) la norme EN 301 033 intitulée *Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Technical characteristics and methods of measurement for shipborne watchkeeping receivers for reception of Digital Selective Calling (DSC) in the maritime MF, MF/HF and VHF bands*,
 - (iii) la norme ETS 300 162 intitulée *Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Radiotelephone transmitters and receivers for the maritime mobile service operating in the VHF bands; Technical characteristics and methods of measurement*.

(2) Toute installation radio VHF à bord d'un navire non ressortissant à la Convention de sécurité doit, selon le cas :

- a) être conforme aux normes prévues au paragraphe (1);

(b) be certified by a country to which the Safety Convention applies as having passed the tests set out in standard EN 301 025 of the European Telecommunications Standards Institute, entitled *Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Technical characteristics and methods of measurement for VHF radiotelephone equipment for general communications and associated equipment for Class "D" Digital Selective Calling (DSC)*.

MF RADIO INSTALLATIONS

17. An MF radio installation on a ship shall permit

- (a) the transmitting and receiving of distress and safety signals
- (i) using DSC on frequency 2 187.5 kHz,
 - (ii) by voice communications on frequency 2 182 kHz, and
 - (iii) by voice communications on any other frequencies that are specifically assigned for the transmission of maritime safety information in the area in which the ship is navigating; and
- (b) the maintaining of a DSC continuous watch on frequency 2 187.5 kHz.

18. An MF radio installation shall meet the standards set out in International Maritime Organization Resolution A.804(19), entitled *Performance Standards for Shipborne MF Radio Installations Capable of Voice Communication and Digital Selective Calling*, and shall be certified by a country to which the Safety Convention applies as having passed the tests set out in the following standards of either

- (a) the International Electrotechnical Commission:
- (i) IEC 1097-3, entitled *Global maritime distress and safety system (GMDSS) - Part 3: Digital selective calling (DSC) equipment - Operational and performance requirements, methods of testing and required testing results*,
 - (ii) IEC 1097-8, entitled *Global maritime distress and safety system (GMDSS) - Part 8: Shipborne watchkeeping receivers for the reception of digital selective calling (DSC) in the maritime MF, MF/HF and VHF bands - Operational and performance requirements, methods of testing and required test results*, and
 - (iii) IEC 1097-9, entitled *Global maritime distress and safety system (GMDSS) - Part 9: Shipborne transmitters and receivers for use in the MF and HF bands suitable for telephony, digital selective calling (DSC) and narrow band direct printing (NBDP) - Operational and performance requirements, methods of testing and required test results*; or
- (b) the European Telecommunications Standards Institute:
- (i) EN 300 338, entitled *Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Technical characteristics and methods of measurement for equipment for generation, transmission and reception of Digital Selective Calling (DSC) in the maritime MF, MF/HF and/or VHF mobile service*,
 - (ii) EN 301 033, entitled *Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Technical characteristics and methods of measurement for shipborne watchkeeping receivers for reception of Digital Selective Calling (DSC) in the maritime MF, MF/HF and VHF bands*, and
 - (iii) ETS 300 373, entitled *Radio Equipment and Systems (RES); Technical characteristics and methods of measurement for maritime mobile transmitters and receivers for use in the MF and HF bands*.

b) être homologuée, par un pays auquel la Convention de sécurité s'applique, comme ayant réussi les essais énoncés dans la norme EN 301 025, de l'Institut européen des normes de télécommunications, intitulée *Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Technical characteristics and methods of measurement for VHF radiotelephone equipment for general communications and associated equipment for Class "D" Digital Selective Calling (DSC)*.

INSTALLATION RADIO MF

17. Toute installation radio MF à bord d'un navire doit :

- a) pouvoir émettre et recevoir des signaux de détresse et de sécurité sur les fréquences suivantes :
- (i) 2 187,5 kHz au moyen de l'ASN,
 - (ii) 2 182 kHz au moyen de la communication vocale,
 - (iii) toute autre fréquence réservée pour la transmission de renseignements sur la sécurité maritime dans la zone où le navire navigue au moyen de la communication vocale;
- b) permettre de maintenir une veille permanente au moyen de l'ASN sur la fréquence de 2 187,5 kHz.

18. Toute installation radio MF doit être conforme aux normes énoncées dans la résolution A.804(19) de l'Organisation maritime internationale intitulée *Normes de fonctionnement des installations radioélectriques de bord à ondes hectométriques pour les communications vocales et l'appel sélectif numérique* et être homologuée, par un pays auquel la Convention de sécurité s'applique, comme ayant réussi les essais énoncés dans les normes suivantes de l'un ou l'autre des organismes suivants :

- a) la Commission électrotechnique internationale :
- (i) la norme CEI 1097-3 intitulée *Système mondial de détresse et de sécurité en mer (GMDSS)—Partie 3 : Matériels d'appel sélectif numérique (ASN)—Exigences d'exploitation et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats exigibles*,
 - (ii) la norme CEI 1097-8 intitulée *Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM)—Partie 8 : Récepteurs de veille de bord pour réception d'appel sélectif numérique (ASN) dans la gamme des ondes hectométriques, hectométriques et décimétriques, et métriques—Exigences opérationnelles et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats exigibles*,
 - (iii) la norme CEI 1097-9 intitulée *Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM)—Partie 9 : Émetteurs et récepteurs de bord de navires utilisables dans les bandes décimétriques et hectométriques pour la téléphonie, l'appel sélectif numérique (ASN) et l'impression directe à bande étroite (IDBE)—Exigences d'exploitation et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats d'essai exigés*;
- b) l'Institut européen des normes de télécommunications :
- (i) la norme EN 300 338 intitulée *Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Technical characteristics and methods of measurement for equipment for generation, transmission and reception of Digital Selective Calling (DSC) in the maritime MF, MF/HF and/or VHF mobile service*,
 - (ii) la norme EN 301 033 intitulée *Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Technical characteristics and methods of measurement for shipborne watchkeeping receivers for reception of Digital Selective Calling (DSC) in the maritime MF, MF/HF and VHF bands*,
 - (iii) la norme ETS 300 373 intitulée *Radio Equipment and Systems (RES); Technical characteristics and methods of measurement for maritime mobile transmitters and receivers for use in the MF and HF bands*.

MF/HF RADIO INSTALLATIONS

19. (1) An MF/HF radio installation shall be capable of transmitting and receiving distress and safety signals on

- (a) all frequencies in the MF band from 1 605 kHz to 4 000 kHz inclusive that are specifically assigned to the maritime mobile service;
- (b) all frequencies in the HF band from 4 001 kHz to 27 500 kHz inclusive that are specifically assigned to the maritime mobile service; and
- (c) any other frequencies that are specifically assigned for the transmission of maritime safety information in the area in which the ship is navigating.

(2) An MF/HF radio installation shall be capable of maintaining a DSC continuous watch on

- (a) frequency 2 187.5 kHz;
- (b) frequency 8 414.5 kHz; and
- (c) at least one of the following DSC distress and safety frequencies, namely,
 - (i) 4 207.5 kHz,
 - (ii) 6 312 kHz,
 - (iii) 12 577 kHz, or
 - (iv) 16 804.5 kHz.

(3) Paragraph (1)(a) does not apply in respect of an MF/HF radio installation that is on board a ship that is not a Safety Convention ship and is capable of transmitting and receiving on the frequencies that are specifically assigned for the transmission of maritime safety information in the area in which the ship is navigating.

20. An MF/HF radio installation's transmitter on board a ship shall be capable of delivering 125 W peak envelope power at the output of the transmitter.

21. An MF/HF radio installation shall meet the standards set out in International Maritime Organization Resolution A.806(19), entitled *Performance Standards for Shipborne MF/HF Radio Installations Capable of Voice Communication, Narrow-Band Direct Printing and Digital Selective Calling*, and be certified by a country to which the Safety Convention applies as having passed the tests set out in the following standards of either

- (a) the International Electrotechnical Commission:
 - (i) IEC 1097-3, entitled *Global maritime distress and safety system (GMDSS) - Part 3: Digital selective calling (DSC) equipment - Operational and performance requirements, methods of testing and required testing results*,
 - (ii) IEC 1097-8, entitled *Global maritime distress and safety system (GMDSS) - Part 8: Shipborne watchkeeping receivers for the reception of digital selective calling (DSC) in the maritime MF, MF/HF and VHF bands - Operational and performance requirements, methods of testing and required test results*, and
 - (iii) IEC 1097-9, entitled *Global maritime distress and safety system (GMDSS) - Part 9: Shipborne transmitters and receivers for use in the MF and HF bands suitable for telephony, digital selective calling (DSC) and narrow band direct printing (NBDP) - Operational and performance requirements, methods of testing and required test results*; or
- (b) the European Telecommunications Standards Institute:
 - (i) ETS 300 067, entitled *Radio Equipment and Systems Radiotelex equipment operating in the maritime MF/HF*

INSTALLATION RADIO MF/HF

19. (1) L'installation radio MF/HF doit pouvoir émettre et recevoir des signaux de détresse et de sécurité sur les fréquences suivantes :

- a) les fréquences de la bande MF réservées pour le service mobile maritime sur les bandes allant de 1 605 kHz à 4 000 kHz inclusivement;
- b) les fréquences de la bande HF réservées pour le service mobile maritime sur les bandes allant de 4 001 kHz à 27 500 kHz inclusivement;
- c) toute autre fréquence réservée pour la transmission de renseignements sur la sécurité maritime dans la zone où le navire navigue.

(2) L'installation radio MF/HF doit permettre de maintenir une veille permanente au moyen de l'ASN sur les fréquences suivantes :

- a) 2 187,5 kHz;
- b) 8 414,5 kHz;
- c) au moins l'une des fréquences ASN de détresse et de sécurité suivantes :
 - (i) 4 207,5 kHz,
 - (ii) 6 312 kHz,
 - (iii) 12 577 kHz,
 - (iv) 16 804,5 kHz.

(3) L'alinéa (1)a) ne s'applique pas à l'installation radio MF/HF à bord d'un navire non ressortissant à la Convention de sécurité lorsqu'il peut transmettre et recevoir des communications sur toute autre fréquence réservée pour la transmission de renseignements sur la sécurité maritime dans la zone où le navire navigue.

20. L'émetteur de l'installation radio MF/HF à bord d'un navire doit avoir une puissance en crête d'au moins 125 W à la sortie de l'émetteur.

21. Toute installation radio MF/HF doit être conforme aux normes énoncées dans la résolution A.806(19) de l'Organisation maritime internationale intitulée *Normes de fonctionnement des installations radioélectriques de bord à ondes hectométriques et décimétriques pour les communications vocales, l'impression directe à bande étroite et l'appel sélectif numérique* et être homologuée, par un pays auquel la Convention de sécurité s'applique, comme ayant réussi les essais énoncés dans les normes suivantes de l'un ou l'autre des organismes suivants :

- a) la Commission électrotechnique internationale :
 - (i) la norme CEI 1097-3 intitulée *Système mondial de détresse et de sécurité en mer (GMDSS)—Partie 3 : Matériels d'appel sélectif numérique (ASN)—Exigences d'exploitation et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats exigibles*,
 - (ii) la norme CEI 1097-8 intitulée *Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM)—Partie 8 : Récepteurs de veille de bord pour réception d'appel sélectif numérique (ASN) dans la gamme des ondes hectométriques, hectométriques et décimétriques, et métriques—Exigences opérationnelles et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats exigibles*,
 - (iii) la norme CEI 1097-9 intitulée *Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM)—Partie 9 : Émetteurs et récepteurs de bord de navires utilisables dans les bandes décimétriques et hectométriques pour la téléphonie, l'appel sélectif numérique (ASN) et l'impression directe à bande étroite (IDBE)—Exigences d'exploitation et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats d'essai exigés*;

service *Technical characteristics and methods of measurement*,

(ii) EN 300 338, entitled *Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Technical characteristics and methods of measurement for equipment for generation, transmission and reception of Digital Selective Calling (DSC) in the maritime MF, MF/HF and/or VHF mobile service*,

(iii) ETS 300 373, entitled *Radio Equipment and Systems (RES); Technical characteristics and methods of measurement for maritime mobile transmitters and receivers for use in the MF and HF bands*, and

(iv) EN 301 033, entitled *Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Technical characteristics and methods of measurement for shipborne watchkeeping receivers for reception of Digital Selective Calling (DSC) in the maritime MF, MF/HF and VHF bands*.

INMARSAT SHIP EARTH STATION

22. (1) An INMARSAT ship earth station shall be capable of

(a) transmitting and receiving

(i) distress and safety signals using NBDP,

(ii) priority distress calls, and

(iii) general communications, using voice communications or NBDP; and

(b) maintaining a continuous watch for shore-to-ship distress alerts, including those distress signals that are directed to specific geographical areas.

(2) An INMARSAT ship earth station shall

(a) meet the applicable performance standards set out in

(i) International Maritime Organization Resolution A.807(19), entitled *Performance Standards for INMARSAT-C Ship Earth Stations Capable of Transmitting and Receiving Direct-Printing Communications*, and

(ii) International Maritime Organization Resolution A.808(19), entitled *Performance Standards for Ship Earth Stations Capable of Two-Way Communications*; and

(b) be type-approved by INMARSAT as having passed the INMARSAT tests set out in the standards referred to in paragraph (a).

ENHANCED GROUP CALL EQUIPMENT

23. Enhanced group call equipment shall

(a) meet the standards set out in International Maritime Organization Resolution A.664(16), entitled *Performance Standards for Enhanced Group Call Equipment*; and

(b) be certified by a country to which the Safety Convention applies as having passed the tests set out in standard IEC 1097-4 of the International Electrotechnical Commission, entitled *Global maritime distress and safety system (GMDSS) - Part 4: INMARSAT-C ship earth station and INMARSAT enhanced group call (EGC) equipment - Operational and performance requirements, methods of testing and required test results*.

b) l'Institut européen des normes de télécommunications :

(i) la norme ETS 300 067 intitulée *Radio Equipment and Systems Radiotelex equipment operating in the maritime MF/HF service Technical characteristics and methods of measurement*,

(ii) la norme EN 300 338 intitulée *Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Technical characteristics and methods of measurement for equipment for generation, transmission and reception of Digital Selective Calling (DSC) in the maritime MF, MF/HF and/or VHF mobile service*,

(iii) la norme ETS 300 373 intitulée *Radio Equipment and Systems (RES); Technical characteristics and methods of measurement for maritime mobile transmitters and receivers for use in the MF and HF bands*,

(iv) la norme EN 301 033 intitulée *Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Technical characteristics and methods of measurement for shipborne watchkeeping receivers for reception of Digital Selective Calling (DSC) in the maritime MF, MF/HF and VHF bands*.

STATION TERRIENNE DE NAVIRE INMARSAT

22. (1) Toute station terrienne de navire INMARSAT doit permettre :

a) d'émettre et de recevoir :

(i) des signaux de détresse et de sécurité au moyen de l'IDBE,

(ii) des appels de détresse prioritaires,

(iii) des communications d'ordre général, au moyen de la communication vocale ou de l'IDBE;

b) de maintenir une veille permanente pour la réception des signaux de détresse émis dans le sens côtière-navire, y compris ceux qui sont destinés à des zones géographiques particulières.

(2) La station terrienne de navire INMARSAT doit :

a) être conforme aux normes applicables de fonctionnement énoncées dans l'une ou l'autre des résolutions suivantes de l'Organisation maritime internationale :

(i) la résolution A.807(19) intitulée *Normes de fonctionnement des stations terriennes de navire INMARSAT-C permettant d'émettre et de recevoir des communications par impression directe*,

(ii) la résolution A.808(19) intitulée *Normes de fonctionnement des stations terriennes de navire permettant d'assurer des communications bidirectionnelles*;

b) avoir reçu l'homologation de type d'INMARSAT après avoir réussi les essais d'INMARSAT énoncés dans les normes visées à l'alinéa a).

ÉQUIPEMENT D'APPEL DE GROUPE AMÉLIORÉ

23. L'équipement d'appel de groupe amélioré doit :

a) être conforme aux normes énoncées dans la résolution A.664(16) de l'Organisation maritime internationale intitulée *Normes de fonctionnement de l'équipement d'appel de groupe amélioré*;

b) être homologué, par un pays auquel la Convention de sécurité s'applique, comme ayant réussi les essais énoncés dans la norme CEI 1097-4 de la Commission électrotechnique internationale intitulée *Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) - Partie 4 : Stations terriennes de navire INMARSAT de type C et matériel INMARSAT d'appel de groupe amélioré (AGA) - Exigences opérationnelles et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats exigibles*.

INTERNATIONAL NAVTEX SERVICE

24. A NAVTEX receiver shall

(a) meet the standards set out in

(i) International Maritime Organization Resolution A.525(13), entitled *Performance Standards for Narrow-Band Direct Printing Telegraph Equipment for the Reception of Navigational and Meteorological Warnings and Urgent Information to Ships*, and(ii) International Maritime Organization Resolution A.694(17), entitled *General Requirements for Shipborne Radio Equipment Forming Part of the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) and for Electronic Navigational Aids*; and

(b) be certified by a country to which the Safety Convention applies as having passed the tests set out in

(i) standard IEC 1097-6 of the International Electrotechnical Commission, entitled *Global maritime distress and safety system (GMDSS) - Part 6: Narrowband direct-printing telegraph equipment for the reception of navigational and meteorological warnings and urgent information to ships (NAVTEX) - Operational and performance requirements, methods of testing and required test results*, or(ii) standard ETS 300 065 of the European Telecommunications Standards Institute, entitled *Radio Equipment and Systems (RES); Narrow-band direct-printing telegraph equipment for receiving meteorological or navigational information (NAVTEX) - Technical characteristics and methods of measurement*.

EPIRB

25. (1) Subject to subsection (2), an EPIRB shall meet the requirements prescribed in any one of paragraphs (a) to (c) as follows:

(a) the EPIRB shall

(i) meet the applicable standards set out in International Maritime Organization

(A) Resolution A.810(19), entitled *Performance Standards for Float-Free Satellite Emergency Position-Indicating Radio Beacons (EPIRBs) Operating on 406 MHz*, and(B) Resolution A.662(16), entitled *Performance Standards for Float-Free Release and Activation Arrangements for Emergency Radio Equipment*,(ii) be certified by a country to which the Safety Convention applies as having passed the tests set out in standard IEC 1097-2 of the International Electrotechnical Commission, entitled *Global maritime distress and safety system (GMDDS) - Part 2: COSPAS-SARSAT EPIRB - Satellite emergency position indicating radio beacon operating on 406 MHz - Operational and performance requirements, methods of testing and required test results*, and(iii) be type-approved by COSPAS-SARSAT as having passed the tests set out in *COSPAS-SARSAT 406 MHz Distress Beacon Type Approval Standard, C/S T.007*;

(b) the EPIRB shall

(i) meet the applicable standards set out in International Maritime Organization

(A) Resolution A.812(19), entitled *Performance Standards for Float-Free Satellite Operating through the Geostationary Inmarsat Satellite System on 1.6 GHz*, if the ship is equipped with an MF/HF radio installation, and

SERVICE NAVTEX INTERNATIONAL

24. Le récepteur NAVTEX doit :

a) être conforme aux normes énoncées dans les résolutions suivantes de l'Organisation maritime internationale :

(i) la résolution A.525(13) intitulée *Normes de fonctionnement du matériel télégraphique à impression directe à bande étroite pour la réception d'avertissements concernant la météorologie et la navigation et de renseignements urgents destinés aux navires*,(ii) la résolution A.694(17) intitulée *Prescriptions générales applicables au matériel radioélectrique de bord faisant partie du système mondial de détresse et de sécurité en mer et aux aides électroniques à la navigation*;

b) être homologué, par un pays auquel la Convention de sécurité s'applique, comme ayant réussi les essais énoncés dans l'une ou l'autre des normes suivantes :

(i) la norme CEI 1097-6 de la Commission électrotechnique internationale intitulée *Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM)—Partie 6 : Matériel télégraphique à impression directe à bande étroite pour la réception d'avertissements en météorologie et navigation, et de renseignements urgents destinés aux navires (NAVTEX)—Exigences techniques et opérationnelles, méthodes d'essai et résultats exigibles*,(ii) la norme ETS 300 065 de l'Institut européen des normes de télécommunications intitulée *Radio Equipment and Systems (RES); Narrow-band direct-printing telegraph equipment for receiving meteorological or navigational information (NAVTEX)—Technical characteristics and methods of measurement*.

RLS

25. (1) Sous réserve du paragraphe (2), toute RLS doit satisfaire aux exigences des alinéas a), b) ou c) suivantes :

a) elle doit :

(i) être conforme aux normes applicables énoncées dans les résolutions suivantes de l'Organisation maritime internationale :

(A) la résolution A.810(19) intitulée *Normes de fonctionnement des radiobalises de localisation des sinistres (RLS) pouvant surnager librement et fonctionnant par satellite à 406 MHz*,(B) la résolution A.662(16) intitulée *Normes de fonctionnement des dispositifs permettant au matériel radioélectrique de secours de se dégager pour surnager librement et de se mettre en marche*,(ii) être homologuée, par un pays auquel la Convention de sécurité s'applique, comme ayant réussi les essais énoncés dans la norme CEI 1097-2 de la Commission électrotechnique internationale intitulée *Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSS)—Partie 2 : Radiobalises de localisation des sinistres (EPIRB/RLS) fonctionnant à 406 MHz par l'intermédiaire des satellites du système COSPAS-SARSAT—Exigences opérationnelles et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats exigibles*,(iii) avoir reçu l'homologation de type de COSPAS-SARSAT après avoir réussi les essais énoncés dans la norme intitulée *COSPAS-SARSAT 406 MHz Distress Beacon Type Approval Standard, C/S T.007*;

b) elle doit :

(i) être conforme aux normes applicables énoncées dans les résolutions suivantes de l'Organisation maritime internationale :

(B) Resolution A.662(16), entitled *Performance Standards for Float-Free Release and Activation Arrangements for Emergency Radio Equipment*, and

(ii) be certified by a country to which the Safety Convention applies as having passed the tests set out in standard IEC 1097-5 of the International Electrotechnical Commission, entitled *Global maritime distress and safety system (GMDSS) - Part 5: Inmarsat-E - Emergency position indicating radio beacon (EPIRB) operating through the Inmarsat System - Operational and performance requirements, methods of testing and required test results*; or

(c) the EPIRB shall

(i) meet the standards set out in TP 4522 of the Department of Transport, entitled *Performance Standard for 406 MHz Satellite Emergency Position Indicating Radio Beacon (EPIRB) Class I and II*, if the EPIRB was approved by the Department of Industry before April 1, 2000, and

(ii) be certified by a country to which the Safety Convention applies as having passed the tests required by the standard set out in TP 4522.

(2) The requirements respecting the float-free release and activation arrangements do not apply in respect of an EPIRB

(a) on board a ship that has a gross tonnage of less than 15 tons and is not a tug; or

(b) required on board the ship under the *Life Saving Equipment Regulations*, the *Large Fishing Vessel Inspection Regulations* or the *Small Fishing Vessel Inspection Regulations*.

26. An EPIRB transmitting on frequency 406 MHz shall have its digital message coded in the format of the Serialized User Protocol developed by COSPAS-SARSAT and registered by the owner of the ship with the Canadian EPIRB Registry maintained by the National Search and Rescue Secretariat of the Department of National Defence.

27. (1) The automatic release mechanism of an EPIRB shall be marked with the replacement date determined by the manufacturer and be replaced on or before that date in accordance with the manufacturer's instructions.

(2) The battery of an EPIRB shall be replaced by its manufacturer or the manufacturer's authorized agent

(a) after the use of the EPIRB in an emergency;

(b) after an inadvertent activation of the EPIRB for a period of unknown duration;

(c) during an inspection or testing of the EPIRB, if required; and

(d) on or before the expiry date indicated on the battery.

SARTS

28. A SART shall

(a) meet the standards set out in International Maritime Organization Resolution A.802(19), entitled *Performance*

(A) la résolution A.812(19) intitulée *Normes de fonctionnement des radiobalises de localisation des sinistres par satellite pouvant surnager librement et émettant à 1,6 GHz par l'intermédiaire des satellites géostationnaires du système INMARSAT*, si le navire est pourvu d'une installation radio MF/HF,

(B) la résolution A.662(16) intitulée *Normes de fonctionnement des dispositifs permettant au matériel radioélectrique de secours de se dégager pour surnager librement et de se mettre en marche*,

(ii) être homologuée, par un pays auquel la Convention de sécurité s'applique, comme ayant réussi les essais énoncés dans la norme CEI 1097-5 de la Commission électrotechnique internationale intitulée *Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSS)-Partie 5 : INMARSAT-E Balises radioélectriques de position de détresse du système INMARSAT-Exigences d'exploitation et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats d'essai exigés*;

c) elle doit :

(i) être conforme à la norme énoncée dans la TP 4522 du ministère des Transports intitulée *Norme de performance des radiobalises de localisation des sinistres à satellite (RLS) sur la fréquence 406 MHz classes I et II*, si la RLS était homologuée par le ministère de l'Industrie comme étant conforme à cette norme avant le 1^{er} avril 2000,

(ii) être homologuée, par un pays auquel la Convention de sécurité s'applique, comme ayant réussi les essais énoncés dans la TP 4522.

(2) Les exigences relatives aux dispositifs permettant au matériel radioélectrique de secours de se dégager pour surnager librement et se mettre en marche ne s'appliquent pas à l'égard d'une RSL qui, selon le cas :

a) est à bord d'un navire qui a une jauge brute inférieure à 15 tonneaux et qui n'est pas un remorqueur;

b) est exigée à bord du navire en application du *Règlement sur l'équipement de sauvetage*, du *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* ou du *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche*.

26. Toute RLS qui transmet sur la fréquence 406 MHz doit avoir son code de message numérique dans la forme du protocole d'utilisateur sérialisé mis au point par COSPAS/SARSAT et inscrit par le propriétaire du navire dans le registre canadien des RLS tenu par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage du ministère de la Défense nationale.

27. (1) Le dispositif de dégagement automatique d'une RLS doit comporter la date de remplacement établie par le fabricant indiquée sur le dispositif et être remplacé au plus tard à cette date conformément aux instructions du fabricant.

(2) La batterie placée dans une RLS doit être remplacée par son fabricant ou son agent autorisé dans les cas suivants :

a) après l'utilisation de la RLS en cas d'urgence;

b) après la mise en marche accidentelle, de durée inconnue, de la RLS;

c) s'il y a lieu, lors de l'inspection ou de l'essai de la RLS;

d) au plus tard à la date d'expiration indiqué sur la batterie.

RÉPONDEURS SAR

28. Tout répondeur SAR doit :

a) être conforme aux normes énoncées dans la résolution A.802(19) de l'Organisation maritime internationale intitulée

Standards for Survival Craft Radar Transponders for Use in Search and Rescue Operations; and

(b) be certified by a country to which the Safety Convention applies as having passed the applicable tests set out in

- (i) standard IEC 1097-1 of the International Electrotechnical Commission, entitled *Global maritime distress and safety system (GMDSS) - Part 1: Radar transponder - Marine search and rescue (SART) - Operational and performance requirements, methods of testing and required test results*, or
- (ii) standard I-ETS 300 151 of the European Telecommunications Standards Institute, entitled *Radio Equipment and Systems (RES); 9 GHz radar transponders for use in search and rescue operations Technical characteristics and methods of measurement*.

29. The battery of a SART shall be replaced by the manufacturer of the SART or the manufacturer's authorized agent, on or before the expiry date indicated on the battery, by a battery with an expiry date that is at least two years after the date of replacement.

SURVIVAL CRAFT VHF RADIOTELEPHONE APPARATUS

30. (1) A survival craft VHF radiotelephone apparatus with which a ship is equipped under the *Life Saving Equipment Regulations* or the *Large Fishing Vessel Inspection Regulations* shall

(a) meet the standards set out in the applicable annex to International Maritime Organization Resolution A.809(19), entitled *Performance Standards for Survival Craft Two-Way VHF Radiotelephone Apparatus*, as follows:

- (i) Annex 1, in the case of a portable apparatus, and
- (ii) Annex 2, in the case of a fixed apparatus;

(b) be certified by a country to which the Safety Convention applies as having passed the tests set out in

- (i) Clause 5 of Part 12 of standard IEC 1097-12 of the International Electrotechnical Commission, entitled *Global maritime distress and safety system (GMDSS) - Part 12: Survival craft portable two-way VHF radiotelephone apparatus - Operational and performance requirements, methods of testing and required test results*, or
- (ii) standard I-ETS 300 225 of the European Telecommunications Standards Institute, entitled *Radio Equipment and Systems (RES); Technical characteristics and methods of measurement for survival craft portable VHF radiotelephone apparatus*; and

(c) be able to transmit and receive communications on

- (i) the distress and safety frequency of 156.8 MHz (channel 16), and
- (ii) the primary inter-ship safety communication frequency of 156.3 MHz (channel 6).

(2) Paragraph (1)(a) does not apply in respect of a survival craft VHF radiotelephone apparatus that meets the performance standards set out in the annexes to International Maritime Organization Resolution A.762(18), entitled *Performance Standards for*

Normes de fonctionnement des répondeurs radar pour embarcations et radeaux de sauvetage destinés à être utilisés lors des opérations de recherche et de sauvetage;

b) être homologué, par un pays auquel la Convention de sécurité s'applique, comme ayant réussi les essais énoncés dans la norme applicable suivante :

- (i) la norme CEI 1097-1 de la Commission électrotechnique internationale intitulée *Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSS)–Partie 1 : Répondeur radar–Recherche et sauvetage maritime (SAR)–Exigences opérationnelles et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats exigibles*,

- (ii) la norme I-ETS 300 151 de l'Institut européen des normes de télécommunications intitulée *Radio Equipment and Systems (RES); 9 GHz radar transponders for use in search and rescue operations–Technical characteristics and methods of measurement*.

29. La batterie d'un répondeur SAR doit être remplacée, au plus tard à la date d'expiration indiquée sur la batterie, par le fabricant du répondeur SAR ou son agent autorisé, par une batterie dont la date d'expiration suit d'au moins deux ans la date de remplacement.

RADIOTÉLÉPHONES VHF POUR BATEAUX DE SAUVETAGE

30. (1) Tout radiotéléphone VHF pour bateaux de sauvetage qui est à bord d'un navire en application du *Règlement sur l'équipement de sauvetage* ou du *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* doit :

a) être conforme aux normes énoncées à l'annexe applicable de la résolution A.809(19) de l'Organisation maritime internationale intitulée *Normes de fonctionnement des émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques pour embarcations et radeaux de sauvetage* :

- (i) dans le cas d'un appareil portatif, l'annexe 1,
- (ii) dans le cas d'un appareil fixe, l'annexe 2;

b) être homologué, par un pays auquel la Convention de sécurité s'applique, comme ayant réussi les essais énoncés dans l'une ou l'autre des normes suivantes :

- (i) la clause 5 de la partie 12 de la norme CEI 1097-12 de la Commission électrotechnique internationale intitulée *Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSS)–Partie 12 : Radiotéléphone émetteur-récepteur portable VHF pour embarcation de sauvetage–Exigences d'exploitation et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats d'essai exigés*,

- (ii) la norme I-ETS 300 225 de l'Institut européen des normes de télécommunications intitulée *Radio Equipment and Systems (RES); Technical characteristics and methods of measurement for survival craft portable VHF radiotelephone apparatus*;

c) être capable de transmettre et de recevoir des communications sur les fréquences suivantes :

- (i) la fréquence de détresse et de sécurité de 156,8 MHz (voie 16),
- (ii) la fréquence principale pour les communications de sécurité entre les navires de 156,3 MHz (voie 6).

(2) L'alinéa (1)a) ne s'applique pas aux radiotéléphones VHF pour bateaux de sauvetage suivants s'ils satisfont aux normes de fonctionnement énoncées dans les annexes de la résolution A.762(18) de l'Organisation maritime internationale intitulée

Survival Craft Two-way VHF Radiotelephone Apparatus and one of the following conditions:

- (a) it was on board a Safety Convention ship before November 23, 1996 and continues to be on board the same ship; or
- (b) it was on board a ship that is not a Safety Convention ship before June 1, 1997 and continues to be on board the same ship.

(3) A battery used to power a VHF radiotelephone apparatus shall

- (a) if the battery is non-rechargeable, be replaced, on or before the expiry date indicated on the battery, with a battery that has an expiry date that is at least two years after the date of replacement; or
- (b) if the battery is rechargeable, be maintained in a fully charged condition while the ship is at sea and the VHF radiotelephone is not being used for communication purposes.

31. No person shall equip a survival craft with a fixed VHF radiotelephone apparatus unless the survival craft

- (a) is equipped with a cabin that is large enough to accommodate the apparatus and the person using it; and
- (b) if the antenna of the apparatus is separately mounted, is provided with a device for installing and securing the antenna in its operating position.

SEARCH AND RESCUE VHF RADIO
DIRECTION-FINDING EQUIPMENT

32. Search and rescue VHF radio direction-finding equipment shall

- (a) be capable of receiving amplitude-modulated signals on frequency 121.5 MHz;
- (b) be capable of receiving frequency or phase-modulated signals on frequency 156.8 MHz (channel 16);
- (c) provide an automatic indication-of-direction signal that is received when the source of the signal is located within an arc of 30° on either side of the ship's bow;
- (d) provide an automatic indication-of-direction signal that is received with an absolute accuracy of one degree, under static conditions, when the source of the signal is located directly off the ship's bow;
- (e) have a minimum sensitivity of two microvolts per metre;
- (f) have an adjacent channel selectivity of more than 70 dB; and
- (g) be fitted with an antenna that is
 - (i) located so as to minimize the reception of interfering signals originating from the ship on which it is installed, and
 - (ii) erected on top of other structures and in such a manner relative to nearby conductors or conductive surfaces as to satisfy the requirements of paragraphs (c) and (d).

OPERATION OF SHIP STATIONS

33. A ship station shall be operated in accordance with the *International Radio Regulations*.

34. Every ship shall have on board the number of radio operators that is required by the *Crewing Regulations*, and the radio operators shall hold the qualifications for operating a ship station prescribed in those Regulations.

Normes de fonctionnement des émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques pour embarcations et radeaux de sauvetage et à l'une des conditions suivantes :

- a) les radiotéléphones VHF qui, avant le 23 novembre 1996, étaient à bord d'un navire ressortissant à la Convention de sécurité et qui sont encore à bord de ce navire;
- b) les radiotéléphones VHF qui, avant le 1^{er} juin 1997, était à bord d'un navire ne ressortissant pas à la Convention de sécurité et qui sont encore à bord de ce navire.

(3) La batterie qui alimente le radiotéléphone VHF doit :

- a) dans le cas où elle n'est pas rechargeable, être remplacée, au plus tard à la date d'expiration indiquée sur la batterie, par une batterie dont la date d'expiration suit d'au moins deux ans la date de remplacement;
- b) dans le cas où elle est rechargeable, être maintenue à pleine charge tant que le navire est en mer et que le radiotéléphone VHF n'est pas utilisé pour effectuer des communications.

31. Il est interdit d'installer à bord d'un bateau de sauvetage un radiotéléphone VHF fixe, sauf si le bateau de sauvetage :

- a) d'une part, est muni d'une cabine assez grande pour recevoir le radiotéléphone et la personne pour le faire fonctionner;
- b) d'autre part, dans le cas où l'antenne du radiotéléphone est montée séparément, le bateau de sauvetage est pourvu d'un dispositif permettant l'installation et la fixation de l'antenne en position de service.

MATÉRIEL RADIOGONIOMÉTRIQUE VHF
DE RECHERCHE ET SAUVETAGE

32. Le matériel radiogoniométrique VHF de recherche et sauvetage doit satisfaire aux exigences suivantes :

- a) pouvoir recevoir des signaux modulés en amplitude à une fréquence de 121,5 MHz;
- b) pouvoir recevoir des signaux modulés en fréquence ou en phase à une fréquence de 156,8 MHz (voie 16);
- c) fournir une indication automatique de la direction du signal reçu lorsque la source du signal est située à l'intérieur d'un arc de 30° d'un côté ou de l'autre côté de la proue du navire;
- d) fournir une indication automatique de la direction du signal reçu avec une marge d'erreur absolue de un degré, dans des conditions statiques, lorsque la source du signal est située directement en ligne avec la proue du navire;
- e) avoir une sensibilité minimale de deux microvoltmètres;
- f) avoir une sélectivité dans la voie adjacente supérieure à 70 dB;
- g) être muni d'une antenne qui satisfait aux conditions suivantes :
 - (i) elle est placée de façon à réduire la réception des signaux brouilleurs provenant du navire sur lequel elle est installée,
 - (ii) elle est montée sur d'autres structures et, par rapport aux conducteurs ou surfaces conductrices avoisinants, de façon à satisfaire aux exigences visées aux alinéas c) et d).

UTILISATION DES STATIONS DE NAVIRE

33. Toute station de navire doit être utilisée conformément au *Règlement international des radiocommunications*.

34. Tout navire doit avoir à bord le nombre d'opérateurs radio qui est prévu au *Règlement sur l'armement en équipage des navires* et les opérateurs radio doivent posséder les qualifications qui y sont prévues pour utiliser une station de navire.

35. Except in a case of distress, no ship station shall radiate more power than the power required to ensure clear communication.

36. (1) While a ship, other than a government ship, is within a Canadian harbour, no person shall operate the ship station on board the ship except

- (a) to transmit or respond to distress, urgency or safety signals;
- (b) to exchange with a coast or land station in Canada authorized to communicate with a ship station messages relating exclusively to the business of the ship, if other means of direct communication between that ship and the shore are impracticable;
- (c) to communicate by radiotelephone with another ship or with a coast or land station in Canada using the frequencies of the VHF band of the maritime mobile service; or
- (d) to communicate on board by radiotelephone using the frequencies of the UHF band authorized for use in the area of the harbour.

(2) Subject to subsection (3) and except in a case of distress, no person shall use a ship station on board a non-Canadian warship while the warship is lying in a Canadian harbour.

(3) The master of a non-Canadian warship may request permission to use a ship station on board the warship from the Senior Naval Officer at or near the harbour in which the ship is lying or, if there is no such officer or if that officer is not available, from a radio inspector.

(4) Permission requested under subsection (3) shall be granted if, in the request, the master states

- (a) the frequencies to be used;
- (b) the means of transmissions proposed;
- (c) the times and duration of the proposed transmission of signals; and
- (d) maximum power proposed to be used.

SIGNALS AND ALERTS

37. (1) The distress signal or distress alert prescribed by the *International Radio Regulations* shall be used when a ship or a person is in serious and imminent danger that calls for immediate assistance. This subsection does not prohibit any ship, survival craft or person in distress from using any other signal to make known their position and obtain help.

(2) The urgency signal or urgency alert prescribed by the *International Radio Regulations* shall be used when a ship other than a ship referred to in subsection (1) requires assistance or when there is reason to issue a warning that the ship may transmit a distress signal or distress alert at a later time.

(3) A person who has inadvertently transmitted a distress signal or distress alert from a ship, or after transmitting the signal or alert, determines that assistance is no longer required, shall immediately cancel that signal or alert in accordance with the instructions set out in the appendix to International Maritime Organization Resolution A.814(19) entitled *Guidelines for the Avoidance of False Distress Alerts*.

35. Une station de navire ne doit pas rayonner plus de puissance que celle qui est nécessaire pour assurer des communications claires, sauf en cas de détresse.

36. (1) Durant le séjour d'un navire, autre qu'un navire d'État, à l'intérieur d'un havre situé au Canada, il est interdit d'utiliser la station de navire à son bord sauf :

- a) pour émettre des signaux de détresse, d'urgence ou de sécurité ou pour répondre à de tels signaux;
- b) pour communiquer avec une station côtière ou terrestre du Canada autorisée à communiquer avec les stations de navire des messages qui concernent exclusivement les activités du navire, dans le cas où il est impossible d'utiliser d'autres moyens de communication directe entre le navire et la côte;
- c) pour établir des communications radiotéléphoniques entre navires ou entre le navire et une station côtière ou terrestre du Canada, sur la bande VHF du service maritime mobile;
- d) pour effectuer des communications radiotéléphoniques à bord d'un navire sur la bande UHF autorisées pour la zone portuaire.

(2) Sous réserve du paragraphe (3) et sauf en cas de détresse, il est interdit d'utiliser toute station de navire à bord d'un navire de guerre non canadien durant le séjour du navire dans un havre situé au Canada.

(3) Le capitaine d'un navire de guerre non canadien peut demander la permission d'utiliser la station de navire à bord du navire à l'officier principal de la marine au havre ou près du havre où se trouve le navire ou, s'il n'y a pas un tel officier ou si cet officier n'est pas disponible, à l'inspecteur radio.

(4) La permission visée au paragraphe (3) est accordée si le capitaine du navire indique dans sa demande les renseignements suivants :

- a) les fréquences qui seront utilisées;
- b) les moyens de transmissions prévus;
- c) les heures et la durée de la transmission projetée des signaux;
- d) l'énergie maximale prévue être utilisée.

SIGNAUX ET ALERTES

37. (1) Le signal de détresse ou l'alerte de détresse prévu par le *Règlement international des radiocommunications* est utilisé lorsqu'un navire ou une personne se trouve dans une situation de danger grave et imminente qui nécessite une assistance immédiate. La présente disposition n'a pas pour effet d'interdire à un navire, à un bateau de sauvetage ou à une personne en détresse d'utiliser tout autre signal pour transmettre sa position et obtenir de l'aide.

(2) Le signal d'urgence ou l'alerte d'urgence prévu par le *Règlement international des radiocommunications* est utilisé lorsqu'un navire, autre qu'un navire visé au paragraphe (1), a besoin d'assistance ou qu'il y a lieu d'émettre un avertissement portant que le navire peut émettre plus tard le signal de détresse ou l'alerte de détresse.

(3) La personne qui émet un signal de détresse ou une alerte de détresse par inadvertance depuis un navire ou qui détermine, après la transmission du signal ou de l'alerte, que le navire n'a plus besoin d'assistance doit annuler immédiatement le signal ou l'alerte conformément aux instructions figurant à l'annexe de la résolution A.814(19) de l'Organisation maritime internationale intitulée *Directives à suivre pour éviter les fausses alertes de détresse*.

INFORMATION RESPECTING
DANGERS TO NAVIGATION

37.1 The master of a ship navigating in an area in which the ship experiences one of the following conditions shall, immediately and by the quickest means available, inform all ships in the area and the coast radio station for that area of the condition, namely,

- (a) dangerous ice, a dangerous derelict or other dangers to navigation;
- (b) a tropical storm or winds of a force of ten or more on the Beaufort Scale for which no storm warning has been communicated to the ship; or
- (c) subfreezing temperature associated with gale-force winds causing ice accretion on the superstructure of the ship.

TIME

38. (1) A person using a ship station shall, when stating the time during voice communications on a ship that is engaged on

- (a) an international voyage, observe coordinated universal time (UTC);
- (b) a voyage in the Great Lakes Basin, observe Eastern Standard Time; and
- (c) any other type of voyage, observe the local time of the area in which the ship is navigating.

(2) A radio operator using a ship station shall, when stating the time, use the 24-hour system expressed by means of four figures from 00:01 to 24:00 followed by the time zone identifier.

POSITION REPORTING

39. (1) The master of a ship engaged on a voyage of more than 24 hours duration shall transmit voyage reports to AMVER, if the ship proceeds beyond

- (a) the VHF coverage area and the MF coverage area;
- (b) a sea area A1 and the MF coverage area; or
- (c) the waters of
 - (i) Hudson Bay,
 - (ii) Ungava Bay, or
 - (iii) James Bay.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of

- (a) a fishing vessel engaged in fishing; or
- (b) a government ship engaged in law enforcement duties.

RADIO LOG

40. (1) A ship shall have on board a radio log in which the radio operator of the ship station records

- (a) the following information in respect of the ship:
 - (i) its name,
 - (ii) its registration number,
 - (iii) its port of registry,
 - (iv) its gross tonnage,
 - (v) its radio call sign,
 - (vi) its maritime mobile service identity number, and
 - (vii) any other information serving to identify it;
- (b) the period covered by the radio log;

RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX
DANGERS DE LA NAVIGATION

37.1 Le capitaine d'un navire qui navigue dans une zone dans laquelle le navire rencontre l'une des conditions suivantes doit immédiatement en informer les navires qui se trouvent à proximité de la zone ainsi que la station de navire côtière propre à la zone par les moyens de radiocommunication disponibles les plus rapides :

- a) l'existence de glaces ou d'épaves dangereuses ou autres dangers à la navigation;
- b) la présence d'une tempête tropicale ou de vents d'une force de 10 ou plus sur l'échelle de Beaufort et pour lesquels aucun avertissement de tempête n'a été communiqué au navire;
- c) une température inférieure au point de congélation associée à des coups de vent faisant que de la glace s'accumule sur la superstructure du navire.

HEURE

38. (1) Toute personne qui utilise une station de navire doit, lorsqu'elle indique l'heure lors d'une communication vocale, indiquer l'heure selon l'une des manières suivantes :

- a) si le navire effectue un voyage international, le temps universel coordonné (UTC);
- b) si le navire effectue un voyage dans le bassin des Grands Lacs, l'heure normale de l'Est;
- c) si le navire effectue tout autre voyage, l'heure locale de la zone où le navire navigue.

(2) Un opérateur radio qui utilise une station de navire doit, lorsqu'il indique l'heure, utiliser le système de 24 heures sous forme d'un groupe de quatre chiffres allant de 00:01 à 24:00, suivi de l'indicateur du fuseau horaire.

RAPPORTS DE POSITION DES NAVIRES

39. (1) Le capitaine d'un navire naviguant plus de 24 heures doit faire un rapport de voyage à AMVER, lorsque le navire évolue au-delà, selon le cas :

- a) de la zone VHF et de la zone MF;
- b) de la zone océanique A1 et de la zone MF;
- c) des eaux :
 - (i) de la baie d'Hudson;
 - (ii) de la baie d'Ungava;
 - (iii) de la baie James.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux navires suivants :

- a) les bateaux de pêche en train de pêcher;
- b) les navires d'État affectés à des missions d'application des lois.

LIVRET DE RADIO

40. (1) Tout navire doit avoir à bord un livret de radio dans lequel un opérateur radio de la station de navire consigne les renseignements suivants :

- a) les renseignements relatifs au navire :
 - (i) son nom,
 - (ii) son numéro d'immatriculation,
 - (iii) son port d'immatriculation,
 - (iv) sa jauge brute,
 - (v) son indicatif d'appel radio,
 - (vi) son numéro d'identification du service mobile maritime,
 - (vii) tout autre renseignement qui permet l'identification du navire;

- (c) the time of each entry made in the radio log, stated in accordance with section 38;
- (d) a summary of all radio communications, including the date, time, frequency used and details with respect to
 - (i) distress and urgency communications,
 - (ii) safety communications respecting the ship,
 - (iii) abnormal radio propagation conditions that may reduce the effectiveness of the ship station, and
 - (iv) any other important service incident;
- (e) the names of the radio operators, the dates each operator is on board and the name of each certificate that each radio operator holds;
- (f) the name of the radio operator designated for operating the radio equipment during emergencies as required by the *Crewing Regulations*;
- (g) the date and time a check, test or inspection required by these Regulations was carried out and the results obtained including, for each day that the ship is at sea,
 - (i) the operating condition of the radio equipment determined by normal communication or a test call, as well as the position of the ship at the time the determination is made,
 - (ii) the assessment of the reserve source of energy, and
 - (iii) if any of the radio equipment is found not to be in working order, a notation that the master was informed;
- (h) the position of the ship indicated in each voyage report transmitted to AMVER and the time that the ship was at the reported position;
- (i) the time of an inadvertent transmission of a distress, urgency or safety communication and the time and method of its cancellation;
- (j) the date, time and details of any significant maintenance carried out on the ship station, including the name of the person or the company that performed the maintenance tasks; and
- (k) any corrective action taken to remedy any deficiency in the radio equipment required by these Regulations.

(2) The radio operator making an entry in a radio log shall initial the entry.

(3) The radio log shall be located at the main operating position of the ship station while the ship is at sea.

(4) The radio log shall be kept in its original form

(a) on board the ship for a period of not less than one month after the date of the last entry; and

(b) in a place accessible to a radio inspector for a minimum period of twelve months, which period includes the period referred to in paragraph (a).

WATCHES

41. (1) A ship at sea that is equipped with any of the following types of radio equipment shall maintain a continuous watch in accordance with subsection 15(2), paragraph 17(b), subsection 19(2) and paragraph 22(1)(b) on the frequencies specifically assigned for the transmission of maritime safety information appropriate to the time of day, the position of the ship and the equipment carried:

- (a) a VHF radio installation;

b) la période visée par le livret de radio;

c) l'heure à laquelle chaque renseignement est consigné dans le livret de radio conformément à l'article 38;

d) un résumé des communications radio, y compris la date, l'heure, les détails et les fréquences utilisées concernant :

- (i) les communications de détresse et d'urgence,
- (ii) les communications de sécurité concernant le navire,
- (iii) les conditions anormales de propagation radioélectrique pouvant diminuer l'efficacité de la station de navire,
- (iv) tout autre incident de service d'importance;

e) le nom des opérateurs radio, y compris les dates de leur séjour à bord du navire et le nom des certificats dont ils sont titulaires;

f) le nom de l'opérateur radio désigné pour faire fonctionner l'équipement de radiocommunication en cas d'urgence tel qu'il est prévu au *Règlement sur l'armement en équipage des navires*;

g) la date et l'heure des vérifications, essais et inspections exigés par le présent règlement, ainsi que les résultats obtenus notamment, pour chaque jour où le navire est en mer :

- (i) l'état de fonctionnement de l'équipement de radiocommunication déterminé au moyen de communications ordinaires ou d'essais, ainsi que la position du navire au moment où la détermination est faite,
- (ii) l'évaluation de la source d'énergie de réserve,
- (iii) le cas échéant, le fait que le capitaine a été informé de la découverte de toute pièce d'équipement radio en mauvais état de fonctionnement;

h) la position du navire indiquée dans chaque rapport de voyage transmis à AMVER et l'heure à laquelle il occupait cette position;

i) l'heure de toute communication de détresse, d'urgence ou de sécurité transmise par erreur, y compris l'heure et les moyens utilisés pour annuler la communication;

j) la date, l'heure et les détails des travaux d'entretien importants effectués à bord de la station de navire, y compris le nom de la personne ou de la société qui a effectué les travaux d'entretien;

k) toute mesure corrective prise pour corriger une défaillance de l'équipement de radiocommunication exigé en vertu du présent règlement.

(2) L'opérateur radio qui fait une inscription dans un livret de radio doit la parapher.

(3) Le livret de radio est conservé au poste principal de la station de navire durant le séjour du navire en mer.

(4) Le livret de radio est conservé dans sa forme originale :

a) à bord du navire durant une période minimale de un mois à compter de la date de la dernière inscription;

b) à un endroit accessible à un inspecteur de radio, durant une période minimale de 12 mois, comprenant la période visée à l'alinéa a).

PÉRIODE D'ÉCOUTE

41. (1) Tout navire muni de l'un des types d'équipement de radiocommunication suivants doit, lorsqu'il navigue, assurer une veille permanente conformément au paragraphe 15(2), à l'alinéa 17b), au paragraphe 19(2) et à l'alinéa 22(1)b), sur les fréquences réservées pour la transmission des renseignements sur la sécurité maritime en fonction de l'heure, de la position du navire et de l'équipement à bord du navire :

- a) une installation radio VHF;

- (b) an MF radio installation;
- (c) an MF/HF radio installation;
- (d) an INMARSAT ship earth station;
- (e) a NAVTEX receiver;
- (f) enhanced group call equipment; and
- (g) radio equipment capable of transmitting and receiving communications using NBDP.

(2) A ship equipped with an MF/HF radio installation may keep the continuous watch by means of a scanning receiver.

42. A ship shall keep a VHF radiotelephone watch in accordance with the *VHF Practices and Procedures Regulations*.

RESERVE SOURCE OF ENERGY

43. (1) On a passenger ship, a tow-boat or a ship of 20 m or more in length that is required to have a reserve source of energy under section 21 of the *Ship Station (Radio) Regulations, 1999*, the reserve source of energy shall be capable of

- (a) being used immediately in the event of a failure of the main source of electrical energy; and
- (b) simultaneously operating
 - (i) the VHF radiotelephone,
 - (ii) the lighting required by paragraph 22(1)(b) of the *Ship Station (Radio) Regulations, 1999*, to be supplied by the reserve source of energy, and
 - (iii) one of the installations required by paragraph 10(1)(a), (b) or (c) of the *Ship Station (Radio) Regulations, 1999*, as appropriate for the sea area in which the ship is navigating.

(2) The reserve source of energy shall have a capacity to provide electrical energy for

- (a) one hour, if the radio equipment is provided with an emergency source of electrical power that meets the standards set out in TP 127 of the Department of Transport, entitled *Ship Electrical Standards*; and
- (b) six hours, in any other case.

(3) The electrical capacity of the reserve source of energy under distress conditions shall be equal to the aggregate of

- (a) one half of the current consumption necessary for the transmission of communications,
- (b) the current consumption necessary for the reception of communications, and
- (c) the current consumption of any additional radio equipment or lighting connected to that reserve source of energy.

(4) The reserve source of energy shall be independent of the propelling power of the ship and the ship's electrical system.

(5) The reserve source of energy shall, for a period prescribed in subsection (2), be capable of simultaneously supplying energy

- (a) to all ship stations and radio equipment that can be connected to the reserve source of energy at the same time; or
- (b) if only one ship station or item of radio equipment can be connected to the reserve source of energy at the same time as a VHF radiotelephone, to the ship station or radio equipment that uses the most power.

- b) une installation radio MF;
- c) une installation radio MF/HF;
- d) une station terrestre de navire INMARSAT;
- e) un récepteur NAVTEX;
- f) un équipement d'appel de groupe amélioré;
- g) un équipement de radiocommunication permettant la transmission et la réception des communications au moyen de l'IDBE.

(2) Les navires munis d'une installation radio MF/HF peuvent assurer la veille permanente au moyen d'un récepteur à balayage.

42. Les navires doivent assurer une veille radiotéléphonique VHF conformément au *Règlement sur les pratiques et les règles de radiotéléphonie en VHF*.

SOURCE D'ÉNERGIE DE RÉSERVE

43. (1) Si un navire à passagers, un bâtiment remorqueur ou un navire de 20 m ou plus de longueur, est tenu d'avoir une source d'énergie de réserve en application de l'article 21 du *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*, la source d'énergie de réserve de celui-ci doit pouvoir :

- a) être mise immédiatement en service en cas de défaillance de la source d'énergie électrique principale;
- b) alimenter simultanément :
 - (i) le radiotéléphone VHF,
 - (ii) l'éclairage exigé au paragraphe 22(1)(b) du *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)* qui sera alimenté par la source d'énergie de réserve,
 - (iii) l'une des installations exigées aux alinéas 10(1)(a), b) ou c) du *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*, en fonction de la zone océanique où le navire navigue.

(2) La source d'énergie de réserve doit avoir une capacité permettant de fournir de l'énergie électrique pendant l'une des périodes suivantes :

- a) une heure, si l'équipement radio est alimenté par une source d'alimentation électrique de secours conforme aux normes énoncées dans la TP 127 intitulée *Normes d'électricité régissant les navires* du ministère des Transports;
- b) six heures, dans tous les autres cas.

(3) La charge électrique que doit fournir la source d'énergie de réserve en cas de détresse doit correspondre à la somme des éléments suivants :

- a) la moitié de la consommation de courant nécessaire à la transmission des communications;
- b) la consommation de courant nécessaire à la réception des communications;
- c) la consommation de courant de tout équipement radio ou dispositif d'éclairage supplémentaire raccordé à cette source d'énergie de réserve.

(4) La source d'énergie de réserve doit être indépendante de la puissance propulsive du navire et du réseau électrique du navire.

(5) La source d'énergie de réserve doit, pendant les périodes visées au paragraphe (2), pouvoir alimenter simultanément :

- a) soit toutes les stations de navires et l'équipement radio qui peuvent être raccordés simultanément à la source d'énergie de réserve;
- b) soit la station de navire ou l'équipement radio qui consomme le plus d'énergie électrique, dans le cas où il n'est possible de raccorder simultanément avec l'installation radio VHF qu'une seule station de navire ou un seul équipement radio à la source d'énergie de réserve.

(6) The reserve source of energy shall be used to supply the electrical lighting for a ship station or an item of radio equipment unless the electrical lighting has an independent source of energy that meets the minimum capacity requirements.

44. (1) If the reserve source of energy consists of rechargeable batteries, a ship station shall have

- (a) a means of recharging the batteries to the minimum capacity required within 10 hours; or
- (b) for a ship that is less than 20 m in length, a reserve battery of a capacity sufficient for the duration of the voyage.

(2) Rechargeable batteries that constitute the reserve source of energy for a ship station shall be located and installed so that they

- (a) are maintained at all times at the temperature specified by the manufacturer of the batteries; and
- (b) provide, when fully charged, the minimum number of hours of operation required by subsection 43(2), regardless of meteorological conditions.

(3) If a ship station requires an uninterrupted input of data from the ship's navigational receiver in order to function properly, the means to ensure the continuous input of the data shall be provided in the event of a failure of the ship's main or emergency source of electrical energy.

ASSESSMENTS AND TESTS

45. A radio operator shall, before a ship undertakes a voyage, ensure that the radio equipment is in proper operating condition and that all documents and publications required by section 17 of the *Ship Station (Radio) Regulations* are on board the ship.

- 46.** (1) A radio operator shall, while a ship is at sea,
- (a) daily, assess the operating condition of a ship station; and
 - (b) subject to subsection (2), in the case of a VHF radio installation, MF radio installation and MF/HF radio installation, weekly, assess, by the means of normal communications or by a test call carried out within the communication range of either a ship station or a coast station that is capable of transmitting and receiving communications using DSC, the operating condition of the radio installation.

(2) When, for longer than a week, a ship has been out of the communication range of a ship station or a coast station that is capable of transmitting and receiving communications using DSC, a radio operator shall make the test call at the first opportunity after the ship is within the communication range of a coast station in order to assess the operating condition of the radio installation.

(3) A radio operator shall, when testing the operating condition of a ship station transmitter, use the antenna normally used for the transmitter.

(4) If an assessment referred to in subsection (1) or (2) indicates that the radio equipment or the reserve source of energy is not operating properly, the equipment or source of energy shall be restored to its proper operating condition as soon as possible.

(6) La source d'énergie de réserve doit être utilisée pour fournir l'éclairage électrique à la station de navire ou à l'équipement radio à moins que l'éclairage électrique ne soit pourvu d'une source d'énergie électrique indépendante qui satisfait aux exigences relatives à la capacité minimale.

44. (1) Lorsque la source d'énergie de réserve est constituée de batteries rechargeables, la station de navire doit être munie :

- a) soit d'un dispositif pour recharger les batteries dans un délai de 10 heures, jusqu'à la capacité minimale de la source d'énergie requise;
- b) soit, dans le cas d'un navire de moins de 20 m de longueur, d'une batterie de réserve de capacité suffisante pour la durée du voyage.

(2) Les batteries rechargeables qui constituent la source d'énergie de réserve d'une station de navire doivent être placées et installées de manière à :

- a) d'une part, demeurer de façon continue à la température spécifiée par le fabricant des batteries;
- b) d'autre part, fournir, lorsqu'elles sont à pleine charge, le nombre minimal d'heures de fonctionnement exigé par le paragraphe 43(2), quelles que soient les conditions météorologiques.

(3) Toute station de navire qui a besoin de recevoir de façon continue des données à partir d'un récepteur de navigation du navire pour fonctionner correctement doit être munie de moyens pour assurer, en cas de défaillance de la source d'énergie électrique principale ou de secours du navire, la transmission continue de ces données.

ÉVALUATIONS ET VÉRIFICATIONS

45. L'opérateur radio doit, avant d'entreprendre un voyage, veiller à ce que l'équipement de radio soit en bon état de fonctionnement et que les documents et publications exigés par l'article 17 du *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)* soient à bord du navire.

- 46.** (1) L'opérateur radio doit, lorsque le navire est en mer :
- a) évaluer quotidiennement l'état de fonctionnement de la station de navire;
 - b) sous réserve du paragraphe (2), dans le cas d'une installation radio VHF, d'une installation radio MF ou d'une installation radio MF/HF, évaluer hebdomadairement l'état de fonctionnement de l'installation radio au moyen de communications ordinaires ou d'un appel d'essai effectué à portée de communication d'une station côtière ou d'une station de navire qui peuvent transmettre et recevoir des communications au moyen de l'ASN.

(2) Lorsqu'un navire se trouve, durant plus d'une semaine, hors de portée de communication d'une station côtière ou d'une station de navire qui peut transmettre et recevoir des communications au moyen de l'ASN, un opérateur radio doit effectuer un appel d'essai dès que cela est possible après que le navire se trouve à portée de communication d'une station côtière afin d'évaluer l'état de fonctionnement de l'installation radio.

(3) L'opérateur radio doit, lorsqu'il vérifie l'état de fonctionnement d'un émetteur d'une station de navire, utiliser l'antenne normalement utilisée avec cet émetteur.

(4) Lorsque l'évaluation visée aux paragraphes (1) ou (2) indique que l'équipement radio ou que la source d'énergie de réserve ne fonctionne pas correctement, l'équipement ou la source d'énergie de réserve doit être remise aussitôt que possible en bon état de fonctionnement.

(5) If a ship station is out of service for more than 30 days, a radio operator shall verify, within the seven days before the ship undertakes a voyage, that the radio equipment is in proper operating condition and shall enter that information in the radio log.

47. (1) The batteries that constitute a source of electrical energy for any radio equipment shall be

- (a) tested daily, to determine the state of their charge;
- (b) checked once each month, to determine the physical condition of the batteries, their connections and compartment; and
- (c) fully recharged when necessary.

(2) Rechargeable batteries that constitute a reserve source of electrical energy for any radio equipment shall undergo

- (a) unless the battery manufacturer advises otherwise, once a year, when a ship is not at sea, a check of their capacity by fully discharging and recharging them, using normal operating current and their battery rating period; and
- (b) an assessment of their charge without any significant discharge of the batteries
 - (i) immediately before the ship puts to sea, and
 - (ii) each week, while the ship is at sea.

48. (1) An EPIRB required to be on board a ship, other than one stowed in an inflatable life raft, under the *Ship Station (Radio) Regulations, 1999*, the *Life Saving Equipment Regulations*, the *Large Fishing Vessel Inspection Regulations* or the *Small Fishing Vessel Inspection Regulations* shall be inspected and tested by a radio operator on installation and at least once every six months thereafter, in accordance with the manufacturer's instructions.

(2) A SART required to be on board a ship under the *Ship Station (Radio) Regulations, 1999*, the *Life Saving Equipment Regulations*, the *Large Fishing Vessel Inspection Regulations* or the *Small Fishing Vessel Inspection Regulations* shall be inspected and tested by the radio operator on installation and at least once every six months thereafter, in accordance with the manufacturer's instructions.

(3) A survival craft VHF radiotelephone apparatus required to be on board a ship under the *Ship Station (Radio) Regulations, 1999*, the *Life Saving Equipment Regulations* or the *Large Fishing Vessel Inspection Regulations* shall be tested by a radio operator at each boat and fire drill held on board the ship, if the apparatus has a power source that can be replaced by the user.

INSPECTION AND CERTIFICATES OF SHIP STATIONS

49. A radio inspector may board a ship for the purpose of inspecting a ship station on board the ship, including any radio equipment, documentation and other equipment for the ship station.

50. (1) The master of a ship, other than a Safety Convention ship, shall ensure that the ship station is inspected by a radio inspector

- (a) within the 30 days before the ship puts to sea for the first time, if the ship is
 - (i) 20 m or more in length,

(5) Lorsque la station de navire est hors service pendant plus de 30 jours, un opérateur radio doit vérifier, dans les sept jours précédant l'appareillage du navire, que l'équipement radio fonctionne correctement et inscrire une mention à cet effet dans le livret de radio.

47. (1) Les batteries qui constituent une source d'énergie électrique de tout équipement radio doivent être :

- a) vérifiées quotidiennement aux fins d'évaluation de leur état de charge;
- b) vérifiées mensuellement aux fins d'évaluation de leur condition physique ainsi que celle de leurs raccordements et de leur compartiment;
- c) entièrement rechargées au besoin.

(2) Les batteries rechargeables qui constituent la source d'énergie de réserve de l'équipement radiocommunication doivent subir la vérification et les évaluations suivantes :

- a) lorsque le navire n'est pas en mer, une vérification annuelle de leur capacité au cours de laquelle elles sont entièrement déchargées puis rechargées au moyen d'un courant de service normal et de leur courant nominal en service continu, à moins d'indication contraire du fabricant;
- b) une évaluation de leur charge sans causer de décharge importante des batteries :
 - (i) immédiatement avant l'appareillage du navire,
 - (ii) dans le cas d'un navire en mer, chaque semaine.

48. (1) Toute RSL, autre qu'une RSL arrimée à un radeau de sauvetage gonflable, qui est exigée à bord d'un navire en application du *Règlement de 1999 sur les stations des navires (radio)*, du *Règlement sur l'équipement de sauvetage*, du *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* ou du *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche* doit faire l'objet d'une inspection et d'une mise à l'essai par un opérateur radio au moment de l'installation et au moins une fois tous les six mois par la suite, conformément aux instructions du fabricant.

(2) Tout répondeur SAR qui est exigé à bord d'un navire en application du *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*, du *Règlement sur l'équipement de sauvetage*, du *Règlement sur les grands bateaux de pêche* ou du *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche* doit faire l'objet d'une inspection et d'une mise à l'essai par un opérateur radio au moment de l'installation et au moins une fois tous les six mois par la suite, conformément aux instructions du fabricant.

(3) Tout radiotéléphone VHF pour bateaux de sauvetage qui est exigé à bord en application du *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*, du *Règlement sur l'équipement de sauvetage* ou du *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* doit faire l'objet d'une mise à l'essai par un opérateur radio lors des exercices d'embarcation et d'incendie tenus à bord du navire, si le radiotéléphone est doté d'une source d'énergie électrique que l'utilisateur peut remplacer.

INSPECTION ET CERTIFICATS DES STATIONS DE NAVIRE

49. L'inspecteur de radio peut monter à bord d'un navire pour y inspecter toute station de navire installée à bord du navire, y compris l'équipement de radiocommunication, la documentation et l'équipement destinés à la station de navire.

50. (1) Le capitaine d'un navire, autre qu'un navire ressortissant à la Convention de sécurité, doit veiller à ce que la station du navire soit inspectée par un inspecteur de radio dans les périodes suivantes :

- a) dans les 30 jours qui précèdent le premier appareillage lorsque le navire, selon le cas :

- (ii) a tow-boat, or
- (iii) carrying more than six passengers on a voyage any part of which is in a VHF coverage area or more than five miles from shore; and

(b) subject to subsection (2), at least once every 12 months, if the ship is

- (i) 20 m or more in length,
- (ii) a tow-boat, or
- (iii) carrying more than six passengers on a voyage any part of which is in a VHF coverage area or more than five miles from shore.

(2) The master of a ship referred to in subsection (1) that is required to be inspected under the *Agreement between Canada and the United States of America for Promotion of Safety on the Great Lakes by Means of Radio, 1973*, shall ensure that the ship station is inspected by a radio inspector before the ship enters the Great Lakes Basin for the first time and at least once every 13 months while continuing to navigate in the Great Lakes Basin.

(3) The master of a Safety Convention ship shall ensure that the ship station is inspected by a radio inspector at the intervals provided for in the Safety Convention.

(4) If a radio inspection shows that a ship station meets the requirements of the Act, these Regulations and the *Ship Station (Radio) Regulations, 1999*, the radio inspector shall issue a radio inspection certificate and shall note as an endorsement on the certificate any substitution of equivalent standards permitted by the Board in accordance with subsection 305(2.1) of the Act.

(5) A radio inspection certificate is valid for

- (a) 13 months, in the case of a ship referred to in subsection (2); or
- (b) 12 months, in any other case.

REPEAL

51. The *Ship Station Technical Regulations*¹ are repealed.

COMING INTO FORCE

52. These Regulations come into force on April 1, 2000.

[36-1-o]

- (i) mesure 20 m ou plus de longueur,
- (ii) est un bâtiment remorqueur,
- (iii) transporte plus de six passagers au cours d'un voyage dont une partie est effectuée soit dans une zone VHF, soit à plus de cinq milles du rivage;

b) sous réserve du paragraphe (2), au moins une fois tous les 12 mois lorsque le navire, selon le cas :

- (i) mesure 20 m ou plus de longueur,
- (ii) est un bâtiment remorqueur,
- (iii) transporte plus de six passagers au cours d'un voyage dont une partie est effectuée soit dans une zone VHF, soit à plus de cinq milles du rivage.

(2) Le capitaine d'un navire qui est visé au paragraphe (1) et dont l'inspection est exigée aux termes de l'*Accord entre le Canada et les États-Unis d'Amérique visant à assurer la sécurité sur les Grands Lacs par la radio, 1973* doit veiller à ce que la station du navire soit inspectée par un inspecteur de radio avant que le navire entre dans le bassin des Grands Lacs pour la première fois et par la suite, au moins une fois tous les 13 mois, si le navire continue de naviguer dans le bassin des Grands Lacs.

(3) Le capitaine d'un navire ressortissant à la Convention de sécurité doit veiller à ce que la station du navire soit inspectée par un inspecteur de radio aux moments prévus dans la Convention de sécurité.

(4) Lorsque l'inspection de radio démontre que la station de navire est conforme aux exigences de la Loi, du présent règlement et du *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*, l'inspecteur de radio délivre un certificat d'inspection de radio et y inscrit sous forme d'annotation tout remplacement de dispositions par des normes équivalentes permis par le Bureau en application du paragraphe 305(2.1) de la Loi.

(5) Un certificat d'inspection de radio est valide pour l'une des périodes suivantes :

- a) 13 mois, dans le cas d'un navire visé au paragraphe (2);
- b) 12 mois, dans tout autre cas.

ABROGATION

51. Le *Règlement technique sur les stations de navires (radio)*¹ est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

52. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} avril 2000.

[36-1-o]

¹ SOR/78-201

¹ DORS/78-201

INDEX

No. 36 — September 4, 1999

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS**Canadian International Trade Tribunal**

Woven fabrics of cotton 2514

Canadian Radio-television and Telecommunications Commission

*Addresses of CRTC offices — Interventions 2514

Decisions

99-290 to 99-372 2515

Public Notices

1999-137 — New licence form for commercial radio

stations 2525

1999-138 2526

1999-139 2526

1999-140 2526

1999-141 2527

Public Service Commission

Public Service Employment Act

Leave of absence granted 2527

GOVERNMENT NOTICES**Environment, Dept. of**

Alternative limits under the Benzene in Gasoline

Regulations 2500

Canadian Environmental Protection Act

Permit No. 4543-2-05980, amended 2503

Permit No. 4543-2-05981, amended 2503

Fisheries and Oceans, Dept. of

Canada Shipping Act

Oil handling facility (*Erratum*) 2503**Health, Dept. of**

Controlled Drugs and Substances Act

Food and Drug Regulations — Amendment 2503

Industry, Dept. of

Department of Industry Act

DGRB-007-99 — Fee order for the issuance of a spectrum licence to the Railway Association of Canada 2505

DGRB-009-99 — Radio authorization fees for mobile satellite services using radio spectrum above 1 GHz 2507

Justice, Dept. of

Interpretation Act

Order directing the issuance of a proclamation for the purpose of defining “Standard time” in relation to the whole of Nunavut 2510

National Revenue, Dept. of

Special Import Measures Act

Iodinated radiographic (X-ray) contrast media — Decision 2511

Superintendent of Financial Institutions, Office of the Bank Act

Deutsche Bank Canada and BT Bank of Canada, letters patent of amalgamation and order to commence and carry on business 2511

Supreme Court of Canada

Session advanced to October 4, 1999 2512

GOVERNMENT NOTICES (Conc.)**Treasury Board Secretariat**

Public Service Superannuation Regulations, Canadian Forces Superannuation Regulations and Royal Canadian Mounted Police Superannuation Regulations

Quarterly rates 2512

MISCELLANEOUS NOTICES

*AIG Life Insurance Company of Canada and Hartford

Life Insurance Company of Canada, letters patent of amalgamation 2529

Bank of New York (The), document deposited 2529

Commercial Union Assurance Company plc, change of name 2529

Commonwealth Edison Company, document deposited 2530

Detroit Edison Company (The), documents deposited 2530

Emo Borderland Snowmobile Club, snowmobile bridge

over the Sturgeon Creek, Ont. 2531

*Habib Bank AG Zurich, letters patent 2531

*ING Canada Inc. and Equisure Financial Network Inc.,

letters patent 2531

*Kingston and Pembroke Railway Company (The), annual

general meeting 2532

*Lake Erie and Northern Railway Company (The), annual

general meeting 2532

*Manitoba and North Western Railway Company of

Canada, annual general meeting 2533

*Montreal and Atlantic Railway Company (The), annual

general meeting 2533

Municipal District of Brazeau No. 77, reconstruction of

the culvert crossing over the watercourse on a local

road, Alta. 2533

Municipalité des Escoumins, foot bridge over Rivière des

Escoumins, Que. 2534

New Brunswick, Department of Transportation of, Long

Marsh Creek Bridge No. 2 over the Long Marsh Creek,

N.B. 2530

Slocan Group, Kiwigana River Bridge over the Kiwigana

River, B.C. 2534

Slocan Group, Klua River Bridge over the Klua River, B.C. 2535

TTX Company, document deposited 2535

Ziedler Forest Industries Ltd., Goat River Bridge over the

Goat River, B.C. 2536

PARLIAMENT**House of Commons**

*Filing applications for private bills (1st Session, 36th Parliament) 2513

PROPOSED REGULATIONS**Canadian Food Inspection Agency**

Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary

Penalties Act

Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary

Penalties Regulations 2538

Fisheries and Oceans, Dept. of

Fishing and Recreational Harbours Act

Regulations Amending the Fishing and Recreational

Harbours Regulations 2568

PROPOSED REGULATIONS (Cont.)**Human Resources Development, Dept. of**

Canada Labour Code	
Regulations Amending the Canada Occupational Safety and Health Regulations.....	2571

Public Service Commission

Public Service Employment Act	
Regulations on the employment with Statistics Canada for the purpose of the 2001 Census	2577

Transport, Dept. of

Canada Shipping Act	
Regulations Amending the Large Fishing Vessel Inspection Regulations	2605
Regulations Amending the Life Saving Equipment Regulations.....	2608

PROPOSED REGULATIONS (Conc.)**Transport, Dept. of (Conc.)**

Canada Shipping Act (Conc.)	
Regulations Amending the Small Fishing Vessel Inspection Regulations	2616
Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999	2618
Canada Shipping Act and Arctic Waters Pollution Prevention Act	
Ship Station (Radio) Regulations, 1999	2591
Motor Vehicle Safety Act	
Regulations Amending the Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Cushions Safety Regulations	2581

INDEX

N° 36 — Le 4 septembre 1999

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS

Bank of New York (The), dépôt de document	2529
*Chemin de fer du Lac Érié et du Nord (Le), assemblée générale annuelle.....	2532
Commercial Union Assurance Company plc, changement de raison sociale	2529
Commonwealth Edison Company, dépôt de document	2530
*Compagnie d'Assurance-Vie AIG du Canada (La) et Hartford du Canada, Compagnie d'Assurance-Vie, lettres patentes de fusion	2529
*Compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke, assemblée générale annuelle.....	2532
*Compagnie du chemin de fer de Montréal à l'Atlantique, assemblée générale annuelle.....	2533
*Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada, assemblée générale annuelle	2533
Detroit Edison Company (The), dépôt de documents	2530
Emo Borderland Snowmobile Club, pont réservé aux motoneiges au-dessus du ruisseau Sturgeon (Ont.).....	2531
*Habib Bank AG Zurich, lettres patentes	2531
*ING Canada Inc. et Equisure Financial Network Inc., lettres patentes	2531
Municipal District of Brazeau No. 77, reconstruction d'un ponceau sur un chemin local traversant un cours d'eau (Alb.)	2533
Municipalité des Escoumins, passerelle piétonnière au-dessus de la rivière des Escoumins (Qué.)	2534
Nouveau-Brunswick, ministère des Transports du, pont Long Marsh No. 2 au-dessus du ruisseau Long Marsh (N.-B.)	2530
Slocan Group, pont Kiwigana River au-dessus de la rivière Kiwigana (C.-B.).....	2534
Slocan Group, pont Klua River au-dessus de la rivière Klua (C.-B.)	2535
TTX Company, dépôt de document	2535
Ziedler Forest Industries Ltd., pont Goat River au-dessus de la rivière Goat (C.-B.).....	2536

AVIS DU GOUVERNEMENT**Cour suprême du Canada**

Session avancée au 4 octobre 1999	2512
---	------

Environnement, min. de l'

Limites de remplacement en vertu du Règlement sur le benzène dans l'essence	2500
Loi canadienne sur la protection de l'environnement	
Permis n° 4543-2-05980, modifié	2503
Permis n° 4543-2-05981, modifié	2503

Industrie, min. de l'

Loi sur le ministère de l'Industrie	
DGRB-007-99 — Ordonnance concernant les droits à verser pour la délivrance d'une licence de spectre à l'Association des chemins de fer du Canada	2505
DGRB-009-99 — Droits d'autorisation de radiocommunication concernant les services mobiles par satellite qui utilisent des fréquences radio supérieures à 1 GHz.....	2507

AVIS DU GOUVERNEMENT (fin)**Justice, min. de la**

Loi d'interprétation	
Décret de prise d'une proclamation prévoyant la définition d'« heure normale » pour l'ensemble du Nunavut	2510

Pêches et des Océans, min. des

Loi sur la marine marchande du Canada	
Installation de manutention d'hydrocarbures (<i>Erratum</i>) ...	2503

Revenu national, min. du

Loi sur les mesures spéciales d'importation	
Opacifiants radiographiques iodés — Décision	2511

Santé, min. de la

Loi réglementant certaines drogues et autres substances	
Règlement sur les aliments et drogues — Modification....	2503

Secrétariat du Conseil du Trésor

Règlement sur la pension de la Fonction publique	
Règlement sur la pension de retraite des Forces canadiennes et Règlement sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada	
Taux trimestriels.....	2512

Surintendant des institutions financières, bureau du

Loi sur les banques	
Deutsche Bank Canada et Banque BT du Canada, lettres patentes de fusion et autorisation de fonctionnement....	2511

COMMISSIONS**Commission de la fonction publique**

Loi sur l'emploi dans la fonction publique	
Congé accordé	2527

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

*Adresses des bureaux du CRTC — Interventions	2514
---	------

Avis publics

1999-137 — Nouveau formulaire de licence pour les stations de radio commerciales.....	2525
1999-138	2526
1999-139	2526
1999-140	2526
1999-141	2527

Décisions

99-290 à 99-372	2515
-----------------------	------

Tribunal canadien du commerce extérieur

Tissus de coton.....	2514
----------------------	------

PARLEMENT**Chambre des communes**

*Demandes introductives de projets de loi privés (1 ^{re} session, 36 ^e législature).....	2513
--	------

RÈGLEMENTS PROJETÉS**Agence canadienne d'inspection des aliments**

Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire	
Règlement sur les sanctions en matière d'agriculture et d'agroalimentaire.....	2538

Commission de la fonction publique

Loi sur l'emploi dans la fonction publique	
Règlement concernant l'emploi avec Statistique Canada dans le cadre du recensement de 2001.....	2577

RÈGLEMENTS PROJETÉS (suite)**Développement des ressources humaines, min. du**

Code canadien du travail	
Règlement modifiant le Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail	2571

Pêches et des Océans, min. des

Loi sur les ports de pêche et de plaisance	
Règlement modifiant le Règlement sur les ports de pêche et de plaisance	2568

Transports, min. des

Loi sur la marine marchande du Canada	
Règlement modifiant le Règlement sur l'équipement de sauvetage	2608
Règlement modifiant le Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche	2605

RÈGLEMENTS PROJETÉS (fin)**Transports, min. des (fin)**

Loi sur la marine marchande du Canada (fin)	
Règlement modifiant le Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche	2616
Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)	2618
Loi sur la marine marchande du Canada et Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques	
Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)	2591
Loi sur la sécurité automobile	
Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des coussins d'appoint (véhicules automobiles)	2581



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9