

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, MAY 9, 2001

OTTAWA, LE MERCREDI 9 MAI 2001

Statutory Instruments 2001

Textes réglementaires 2001

SOR/2001-145 to 159 and SI/2001-55 to 60

DORS/2001-145 à 159 et TR/2001-55 à 60

Pages 758 to 875

Pages 758 à 875

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 3, 2001 and at least every second Wednesday thereafter.

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

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

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

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

Copies of Statutory Instruments that have been registered with the Clerk of the Privy Council are available, in both official languages, for inspection and sale at Room 418, Blackburn Building, 85 Sparks Street, Ottawa, Canada.

AVIS AU LECTEUR

La *Gazette du Canada* Partie II est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 3 janvier 2001 et au moins tous les deux mercredis par la suite.

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

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

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

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

Des exemplaires des textes réglementaires enregistrés par le greffier du Conseil privé sont à la disposition du public, dans les deux langues officielles, pour examen et vente à la pièce 418, édifice Blackburn, 85, rue Sparks, Ottawa, Canada.

Registration
SOR/2001-145 17 April, 2001

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Special Appointment Regulations, No. 2001-4

P.C. 2001-618 17 April, 2001

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

And whereas, pursuant to subsection 37(1) of the *Public Service Employment Act*, the Public Service Commission recommends that the Governor in Council make the annexed *Special Appointment Regulations, No. 2001-4*;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council,

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

(b) on the recommendation of the Prime Minister and the Public Service Commission, pursuant to subsection 37(1) of the *Public Service Employment Act*, hereby makes the annexed *Special Appointment Regulations, No. 2001-4*.

SPECIAL APPOINTMENT REGULATIONS, NO. 2001-4

GENERAL

1. The Governor in Council may appoint Pierre Reid to the position of Associate Deputy Minister of Industry, to hold office during pleasure.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on June 1, 2001.

Enregistrement
DORS/2001-145 17 avril 2001

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Règlement n° 2001-4 portant affectation spéciale

C.P. 2001-618 17 avril 2001

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

Attendu que, en vertu du paragraphe 37(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, la Commission de la fonction publique recommande que la gouverneure en conseil prenne le *Règlement n° 2001-4 portant affectation spéciale*, ci-après,

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

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

b) sur recommandation du premier ministre et de la Commission de la fonction publique et en vertu du paragraphe 37(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, prend le *Règlement n° 2001-4 portant affectation spéciale*, ci-après.

RÈGLEMENT N° 2001-4 PORTANT AFFECTATION SPÉCIALE

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. La gouverneure en conseil peut nommer Pierre Reid au poste de sous-ministre délégué de l'Industrie, à titre amovible.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} juin 2001.

Registration
SOR/2001-146 25 April, 2001

Enregistrement
DORS/2001-146 25 avril 2001

FEDERAL-PROVINCIAL FISCAL ARRANGEMENTS ACT

LOI SUR LES ARRANGEMENTS FISCAUX ENTRE LE
GOUVERNEMENT FÉDÉRAL ET LES PROVINCES

Order Amending Schedule I to the Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act

Décret modifiant l'annexe I de la Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces

P.C. 2001-676 25 April, 2001

C.P. 2001-676 25 avril 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to paragraph 31(2.2)(a)^a of the *Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act*^b, hereby makes the annexed *Order Amending Schedule I to the Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act*.

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'alinéa 31(2.2)a)^a de la *Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe I de la Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces*, ci-après.

ORDER AMENDING SCHEDULE I TO THE FEDERAL-PROVINCIAL FISCAL ARRANGEMENTS ACT

DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE I DE LA LOI SUR LES ARRANGEMENTS FISCAUX ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL ET LES PROVINCES

AMENDMENT

MODIFICATION

1. Schedule I to the *Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

1. L'annexe I de la *Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

Hamilton Port Authority
Administration portuaire de Hamilton

Administration portuaire de Hamilton
Hamilton Port Authority

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. This Order comes into force on May 1, 2001.

2. Le présent décret entre en vigueur le 1^{er} mai 2001.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(This statement is not part of the Order.)

(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)

Description

Description

The purpose of this Order is to add the Hamilton Port Authority to Schedule I of the *Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act* to ensure that, as a Crown agent, the port authority be obliged to pay provincial sales tax where applicable as well as other provincial taxes and fees in the participating provinces as part of the federal government's commitment to the provinces.

Le décret a pour objectif d'ajouter le nom de l'Administration portuaire de Hamilton à l'annexe I de la *Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces* pour garantir que l'administration portuaire, en tant que mandataire de Sa Majesté, est obligée de payer des taxes de vente provinciales dans le cadre de l'engagement du gouvernement fédéral à l'égard des provinces.

The Minister of Transport will issue letters patent of continuance for the port authority effective May 1, 2001. The letters patent set out all matters which are specific to a port authority such as the real property it will manage, the navigable waters over which it will have jurisdiction, the composition of the board of directors, and restrictions on its activities. Port authorities are commercial entities and cannot rely on Parliament to assist them in the discharge of their obligations and liabilities.

Le ministre des Transports délivrera les lettres patentes de prorogation à l'administration portuaire à compter du 1^{er} mai 2001. Les lettres patentes précisent les éléments propres à l'administration portuaire comme les immeubles qu'elle gèrera, les eaux navigables qui relèveront de sa compétence, la composition de son conseil d'administration et les restrictions imposées sur ses activités. Les administrations portuaires sont des entités commerciales et ne peuvent compter sur le Parlement pour les aider à exécuter leurs obligations et responsabilités.

^a S.C. 1998, c. 10, s. 168

^b S.C. 1995, c. 17, s. 45(1)

¹ S.C. 1995, c. 17, s. 45(1)

^a L.C. 1998, ch. 10, art. 168

^b L.C. 1995, ch. 17, par. 45(1)

¹ L.C. 1995, ch. 17, par. 45(1)

Alternatives

There is no alternative to add the names of the port authorities to Schedule I other than by means of administrative Order made pursuant to the *Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act*.

Benefits and Costs

Given the nature of the Order, there is no impact.

Consultation

N/A

Compliance and Enforcement

There are no compliance or enforcement considerations for the Order.

Contact

Mike Baker
Acting Director General
Marine Policy and Programs
Department of Transport
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Tel.: (613) 991-3536

Solutions envisagées

Il n'y a pas d'autre solution envisagée pour ajouter les noms des administrations portuaires à l'annexe I de la *Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces* autre que par décret.

Avantages et coûts

En raison de la nature de l'initiative, il n'y a pas d'incidence.

Consultations

S/O

Respect et exécution

Ce décret ne soulève aucune question de respect ou d'exécution.

Personne-ressource

Mike Baker
Directeur général intérimaire
Politique et programmes maritimes
Ministère des Transports
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Tél. : (613) 991-3536

Registration
SOR/2001-147 26 April, 2001

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Order Adding Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999

P.C. 2001-683 26 April, 2001

Whereas, pursuant to subsection 332(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, the Minister of the Environment published in the *Canada Gazette*, Part I, on June 10, 2000, a copy of the proposed *Order Adding Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999*, substantially in the annexed form, and persons were given an opportunity to file comments with respect to the proposed Order or to file a notice of objection requesting that a board of review be established and stating the reasons for the objection;

And whereas, pursuant to subsection 90(1) of that Act, the Governor in Council is satisfied that the substances set out in the proposed Order are toxic substances;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment and the Minister of Health, pursuant to subsection 90(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, hereby makes the annexed *Order Adding Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

ORDER ADDING TOXIC SUBSTANCES TO SCHEDULE 1 TO THE CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

AMENDMENT

1. Schedule 1 to the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*¹ is amended by adding the following after item 47:

- 48. Acetaldehyde, which has the molecular formula C₂H₄O
- 49. 1,3-Butadiene, which has the molecular formula C₄H₆
- 50. Acrylonitrile, which has the molecular formula C₃H₃N
- 51. Respirable particulate matter less than or equal to 10 microns
- 52. Acrolein, which has the molecular formula C₃H₄O

COMING INTO FORCE

2. This Order comes into force on the day on which it is registered.

Enregistrement
DORS/2001-147 26 avril 2001

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

Décret d'inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

C.P. 2001-683 26 avril 2001

Attendu que, conformément au paragraphe 332(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, le ministre de l'Environnement a fait publier dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 10 juin 2000, le projet de décret intitulé *Décret d'inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, conforme en substance au texte ci-après, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution d'une commission de révision;

Attendu que, conformément au paragraphe 90(1) de cette loi, la gouverneure en conseil est convaincue que les substances visées par le décret ci-après sont des substances toxiques,

À ces causes, sur recommandation du ministre de l'Environnement et du ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 90(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret d'inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, ci-après.

DÉCRET D'INSCRIPTION DE SUBSTANCES TOXIQUES À L'ANNEXE 1 DE LA LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

MODIFICATION

1. L'annexe 1 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*¹ est modifiée par adjonction, après l'article 47, de ce qui suit :

- 48. Acétaldéhyde, dont la formule moléculaire est C₂H₄O
- 49. 1,3-butadiène, dont la formule moléculaire est C₄H₆
- 50. Acrylonitrile, dont la formule moléculaire est C₃H₃N
- 51. Particules inhalables de 10 microns ou moins
- 52. Acroléine, dont la formule moléculaire est C₃H₄O

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

^a S.C. 1999, c. 33
¹ S.C. 1999, c. 33

^a L.C. 1999, ch. 33
¹ L.C. 1999, ch. 33

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

The purpose of this initiative is the addition of the following 5 substances to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA, 1999):

- 48. Acetaldehyde
- 49. 1,3-Butadiene
- 50. Acrylonitrile
- 51. Respirable particulate matter less than or equal to 10 microns
- 52. Acrolein

Scientific assessments conducted on each of these 5 substances indicate that acetaldehyde and 1,3-butadiene are considered to be entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger to the environment on which life depends and all 5 are considered to be entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or that may constitute a danger in Canada to human life, health and or the environment. Therefore, it is recommended that these substances be added to the List of Toxic Substances in Schedule 1.

The full Assessment Report for each substance may be obtained from the Priority Substances List Assessment Report Page (www.ec.gc.ca/cceb1/eng/final/index_e.html) or from the Inquiry Centre, Environment Canada, Hull, Quebec K1A 0H3 (1-800-668-6767).

Authority

Subsection 76(1) of CEPA, 1999 requires the Minister of the Environment and the Minister of Health to compile a list, "to be known as the *Priority Substances List*", which may be amended from time to time, and which identifies substances (including chemicals, groups of chemicals, effluents and wastes) that may be harmful to the environment or constitute a danger to human health. The Act also requires both Ministers to assess these substances to determine whether they are "toxic" or capable of becoming toxic as defined under section 64 of the Act. A substance is determined to be "toxic" if it is entering or may enter the environment in a quantity or concentration or under conditions that:

- (a) have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity;
- (b) constitute or may constitute a danger to the environment on which life depends; or
- (c) constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health.

Assessment of Substances on the Priority Substances Lists

The responsibility for assessing priority substances is shared by Environment Canada and Health Canada. The assessment process includes examining potential effects to humans and other organisms as well as determining the entry of the substance in the environment, the environmental fate of the substance and the resulting exposure.

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

Le but de cette initiative est l'inscription des 5 substances suivantes à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement, 1999* (LCPE, 1999) :

- 48. Acétaldéhyde
- 49. 1,3-butadiène
- 50. Acrylonitrile
- 51. Particules inhalables de 10 microns ou moins
- 52. Acroléine

Les évaluations scientifiques faites sur chacune de ces 5 substances révèlent que l'acétaldéhyde et le 1,3-butadiène pénètrent dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à mettre en danger l'environnement essentiel pour la vie, et que les 5 substances pénètrent dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaines et/ou l'environnement. En conséquence, on recommande l'inscription de ces substances à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1.

On peut obtenir le rapport d'évaluation complet de chaque substance à la page d'accueil de la Liste des substances d'intérêt prioritaire (www.ec.gc.ca/cceb1/fre/final/index_f.html) ou à l'Informatique, Environnement Canada, Hull (Québec) K1A 0H3 (1-800-668-6767).

Loi

Le paragraphe 76(1) de la LCPE, 1999, exige que le ministre de l'Environnement et le ministre de la Santé fassent la compilation d'une liste, « appelée *Liste des substances prioritaires* », qui peut être modifiée au besoin, et qui identifie les substances (y compris les substances chimiques, les groupes de substances chimiques, les effluents et les déchets) qui peuvent être dommageables pour l'environnement ou constituer un danger pour la santé humaine. La Loi exige aussi que les deux ministres évaluent ces substances afin de déterminer si elles sont « toxiques » ou si elles peuvent devenir toxiques, tel que défini à l'article 64 de la Loi. Une substance est déterminée « toxique » si elle pénètre ou peut pénétrer dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à :

- a) avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sur la diversité biologique;
- b) mettre en danger l'environnement essentiel pour la vie;
- c) constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaines.

Évaluation des substances figurant sur la Liste des substances d'intérêt prioritaire

La responsabilité de l'évaluation des substances d'intérêt prioritaire est partagée par Environnement Canada et Santé Canada. Le processus d'évaluation consiste à examiner les effets possibles sur les humains et autres organismes, ainsi qu'à déterminer l'entrée et le devenir de la substance dans l'environnement, et l'exposition qui en résulte.

Upon completion of the scientific assessment for each substance, a draft assessment report is prepared and made available to the public. In addition, the Ministers must publish the following in the *Canada Gazette*:

1. a summary of the scientific results of the assessment; and
2. a statement as to whether they propose to recommend:
 - (a) that the substance be added to the List of Toxic Substances in Schedule 1; or
 - (b) in the alternative, that no further action be taken in respect of the substance.

The notice in the *Canada Gazette* provides for a 60-day public comment period during which interested parties can file written comments on the recommendations that the Ministers propose to take and their scientific basis.

After taking into consideration any comments received, the Ministers may, if they deem it appropriate, make revisions to the draft assessment report. The Ministers must then publish in the *Canada Gazette* their final decision as to whether they propose to recommend that the substance be added to the List of Toxic Substances in Schedule 1 or whether they recommend that no further action be taken in respect of the substance. A copy of the final report of the assessment is also made available to the public. If the Ministers' final decision is to propose that the substance be added to the List of Toxic Substances in Schedule 1, they must also recommend to the Governor in Council that the substance be added to the said List.

Once a substance is listed on the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA, 1999, the Government has the authority to regulate toxic substances or enact instruments respecting preventive or control actions (e.g., pollution prevention plan, an environmental emergency plan).

Acetaldehyde

In Canada, the major use of acetaldehyde is in the production of pentaerythritol for use in alkyd resin production, fatty acid esters (synthetic lubricants), rosin and tall oil esters, and other smaller-volume applications. The Canadian domestic demand for acetaldehyde was under 10 000 tonnes in 1996. Acetaldehyde enters the Canadian environment from natural sources (including forest and brush fires), from human sources such as fuel combustion and industrial on-site releases, and through secondary formation as a result of the atmospheric oxidation of natural and anthropogenic organic compounds. On-road motor vehicles are the largest human source of acetaldehyde emissions to the Canadian environment, releasing about 3290 tonnes per year into the air. Because of its photo-reactivity and its moderate concentrations in the air in Canadian cities, acetaldehyde plays a role, along with other reactive volatile organic chemicals in air, in the photochemical formation of ground-level ozone. The focus of the human health assessment is airborne exposure. Based on short-term and long-term inhalation studies conducted in experimental animals, the upper respiratory tract is the principal target site for effects of inhaled acetaldehyde.

Acetaldehyde may enter the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a

À la fin de l'évaluation scientifique de chaque substance, on rédige et on rend public un rapport d'évaluation préliminaire. De plus, les ministres doivent publier ce qui suit dans la *Gazette du Canada* :

1. un sommaire des résultats scientifiques de l'évaluation;
2. une déclaration dans laquelle ils proposent de recommander :
 - a) l'inscription de la substance à la Liste des substances d'intérêt prioritaire à l'annexe 1; ou
 - b) dans l'alternative, qu'aucune autre mesure ne soit prise relativement à la substance.

L'avis dans la *Gazette du Canada* donne 60 jours au public pour faire connaître ses commentaires, période au cours de laquelle les parties concernées peuvent présenter par écrit leurs commentaires sur les recommandations des ministres et leur fondement scientifique.

Après avoir tenu compte des commentaires reçus, les ministres peuvent, s'ils le jugent approprié, réviser le rapport d'évaluation préliminaire. Les ministres doivent ensuite publier dans la *Gazette du Canada* leur décision finale, à savoir s'ils proposent de recommander l'inscription de la substance à la Liste des substances d'intérêt prioritaire de l'annexe 1 ou s'ils recommandent qu'aucune autre mesure ne soit prise relativement à la substance. Une copie du rapport final d'évaluation est également rendue publique. Si la décision finale des ministres propose l'inscription de la substance à la Liste des substances d'intérêt prioritaire de l'annexe 1, ils doivent également recommander au gouverneur en conseil l'inscription de la substance à ladite liste.

Une fois qu'une substance figure sur la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE, 1999, le gouvernement a le pouvoir de réglementer les substances toxiques ou de mettre en vigueur des instruments relatifs à des mesures de prévention ou de contrôle (p. ex. programme de prévention de la pollution, un plan d'urgence environnementale).

Acétaldéhyde

Au Canada, l'acétaldéhyde sert surtout à la production de pentaérythritol utilisé pour la fabrication de résine alkyde, d'esters d'acide gras (lubrifiants synthétiques), de colophane et de résines liquides estérifiées et d'autres produits de moindre importance. La demande d'acétaldéhyde au Canada était inférieure à 10 000 tonnes en 1996. L'acétaldéhyde pénètre dans l'environnement canadien à partir de sources naturelles (y compris les feux de forêt et de broussailles), de sources anthropiques comme la combustion des carburants et les rejets industriels, et par la formation secondaire découlant de l'oxydation atmosphérique des composés organiques naturels et anthropiques. Les véhicules routiers constituent la source anthropique la plus importante d'émissions d'acétaldéhyde dans l'environnement canadien, rejetant chaque année environ 3 290 tonnes de cette substance dans l'atmosphère. En raison de sa photoréactivité et de ses concentrations modérées dans l'air des villes canadiennes, l'acétaldéhyde intervient, avec d'autres substances organiques volatiles réactives de l'air, dans la formation photochimique d'ozone troposphérique. L'évaluation des risques pour la santé des humains porte principalement sur les concentrations présentes dans l'atmosphère. Des études d'inhalation à court et à long terme réalisées sur les animaux expérimentaux montrent que les voies respiratoires supérieures sont les plus exposées aux effets de l'acétaldéhyde inhalé.

L'acétaldéhyde peut pénétrer dans l'environnement en une quantité ou une concentration ou dans des conditions de nature à

danger to the environment on which life depends or a danger to human life or health in Canada. Therefore, acetaldehyde is considered to be "toxic" as defined in section 64 of the CEPA, 1999.

Butadiene

1,3-butadiene is a product of incomplete combustion resulting from natural processes and human activity. It is also an industrial chemical used primarily in the production of polymers, including polybutadiene, styrene-butadiene rubbers and lattices, and nitrile-butadiene rubbers. 1,3-butadiene enters the Canadian environment from exhaust emissions from gasoline- and diesel-powered vehicles, from non-transportation fuel combustion, from biomass combustion and from industrial on-site uses. The total amount of 1,3-butadiene entering the Canadian environment was estimated to range from 13 000 to 42 000 tonnes in 1994, mostly into air. While 1,3-butadiene is not persistent, it is ubiquitous in the urban environment because of its widespread combustion sources. 1,3-butadiene is a contributor to the formation of ground-level ozone and resulting smog formation. The general population in Canada is exposed to 1,3-butadiene primarily through ambient and indoor air. In view of available epidemiological and toxicological data, 1,3-butadiene is considered highly likely to be carcinogenic in humans.

It is concluded that 1,3-butadiene is entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger to the environment on which life depends and a danger in Canada to human life or health. Therefore, 1,3-butadiene is considered to be "toxic" as defined in section 64 of the CEPA, 1999.

Acrylonitrile

Acrylonitrile is not produced in Canada but is imported and used to produce nitrile-butadiene rubber, acrylonitrile-butadiene-styrene (ABS) polymers and styrene-acrylonitrile (SAN) polymers. In 1994, 7600 tonnes of acrylonitrile were used in Canada, all of which was imported from the United States. It was projected that 8300 tonnes would be used in 1997. There are no known natural sources of acrylonitrile. Based on studies in animals, cancer is considered the critical endpoint for effects of acrylonitrile on human health.

It is concluded that acrylonitrile is entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health. Therefore, acrylonitrile is considered to be "toxic" as defined in section 64 of the CEPA, 1999.

Respirable particulate matter equal to or less than 10 microns

Respirable particulate matter (PM) refers to particles of less than 10 µm (microns) in diameter (PM 10). PM 10 is generally subdivided into a fine fraction of particles 2.5 µm or less (PM 2.5) and a coarse fraction of particles larger than 2.5 µm (PM 10-2.5). Particulate matter can be emitted directly into the atmosphere or formed secondarily from precursor gases as a result of physical and chemical transformations. Particulate matter may include a broad range of chemical species, such as elemental carbon and organic carbon compounds, oxides of silicon, aluminum and iron, trace metals, sulphates, nitrates and ammonium.

constituer un danger pour l'environnement essentiel pour la vie ou un danger pour la vie ou la santé humaines au Canada. En conséquence, l'acétaldéhyde est considéré comme « toxique » au sens de l'article 64 de la LCPE, 1999.

Butadiène

Le 1,3-butadiène est un produit de la combustion incomplète survenant au cours de processus naturels et de l'activité humaine. C'est aussi un produit chimique industriel servant principalement à la fabrication de polymères, notamment du polybutadiène, des caoutchoucs et des latex de styrène-butadiène et des caoutchoucs de nitrile-butadiène. Il pénètre dans l'environnement canadien par les gaz d'échappement des véhicules à moteur à essence ou à moteur diesel, les gaz d'émission des foyers de combustion autres que ceux du secteur des transports, les gaz de combustion de la biomasse et à la faveur de ses utilisations industrielles. On parle alors d'une quantité totale estimative en 1994 de 13 000 à 42 000 tonnes, la plus grande partie sous forme de rejets atmosphériques. Le 1,3-butadiène n'est pas persistant; on le trouve néanmoins partout en milieu urbain, en raison du grand nombre de foyers de combustion. Le 1,3-butadiène contribue à la formation d'ozone troposphérique et du smog qui en résulte. La population canadienne est exposée au 1,3-butadiène principalement au contact de l'air ambiant et de l'air à l'intérieur des locaux. D'après les données épidémiologiques et toxicologiques disponibles, cette substance est considérée comme très cancérigène pour les humains.

On conclut que le 1,3-butadiène pénètre dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à constituer un danger pour l'environnement essentiel pour la vie ou un danger pour la vie ou la santé humaines au Canada. En conséquence, le 1,3-butadiène est considéré comme « toxique » au sens de l'article 64 de la LCPE, 1999.

Acrylonitrile

L'acrylonitrile n'est pas produit au Canada, mais le composé est importé et utilisé pour fabriquer du caoutchouc nitrile-butadiène, des polymères acrylonitrile-butadiène-styrène (ABS) et styrène-acrylonitrile (SAN). En 1994, on a utilisé 7 600 tonnes d'acrylonitrile au Canada, entièrement importées des États-Unis. En 1997, on prévoyait en utiliser 8 300 tonnes. On ne connaît pas de sources naturelles d'acrylonitrile. D'après les études effectuées sur les animaux, le cancer est considéré comme le paramètre critique de la constatation des effets de l'acrylonitrile sur la santé humaine.

On conclut que l'acrylonitrile pénètre dans l'environnement en une quantité ou une concentration ou dans des conditions de nature à constituer un danger pour la vie ou la santé humaines au Canada. En conséquence, l'acrylonitrile est considéré comme « toxique » au sens de l'article 64 de la LCPE, 1999.

Particules inhalables de 10 microns ou moins

Les particules inhalables dont il est question dans la présente évaluation ont un diamètre aérodynamique moyen en masse égal ou inférieur à 10 µm (microns) et sont dénommées PM 10. En général les PM 10 comprennent deux fractions : les particules fines, de 2,5 µm ou moins (PM 2.5), et les particules grossières, de plus de 2,5 µm (PM 10-2.5). Les particules peuvent être rejetées directement dans l'atmosphère ou se former secondairement à partir de gaz précurseurs, à la suite de transformations physiques et chimiques. Les particules peuvent comprendre un large éventail d'espèces chimiques, comme le carbone élémentaire et

Particulate matter is ubiquitous, being emitted from both natural and anthropogenic sources. The fine fraction of particulate matter and its precursor gases originate typically from combustion processes — motor vehicles, industrial processes and vegetative burning. In contrast, the coarse fraction of PM 10 is associated with mechanical processes, such as wind erosion, agricultural operations, breaking ocean waves and grinding operations. The coarse fraction of PM 10 is also associated with the dust from unpaved roads. In numerous epidemiological studies from around the world, including Canada, positive associations have been observed between ambient levels of particulate matter (as PM 10, PM 2.5 or other particle metrics) and a range of health outcomes, including daily mortality, respiratory and cardiovascular hospitalizations, impaired lung function, adverse respiratory symptoms and medication use, restricted activity days and the frequency of reported chronic respiratory disease. These particulate matter-related health effects were observed at ambient concentrations that currently occur in Canada.

Based principally on the sufficient weight of evidence of mortality and morbidity in the general population exposed to ambient concentrations of PM 10 and PM 2.5 examined in recent extensive epidemiological analyses in Canada and in other countries (at ambient concentrations currently occurring in Canada), as well as on some limited supporting data in experimental animal and controlled human exposure studies, PM 10 and particularly PM 2.5 are considered to be entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health. Therefore, PM 10 and particularly PM 2.5 are considered to be “toxic” as defined in section 64 of the CEPA, 1999.

Acrolein

Acrolein is not commercially produced in Canada. It is imported from the United States for use mainly as an aquatic herbicide in irrigation canals and as a microbiocide in produced water during oil explorations. These uses are regulated under the *Pest Control Products Act* and Regulations. An estimated minimum of 218 tonnes of acrolein is released yearly to the atmosphere from anthropogenic sources involving the combustion of organic matter (i.e., predominantly as a component of vehicle exhaust) or the forest industry. Unquantified amounts are also released from natural sources and the photooxidation of organic pollutants in air. No releases of “non-pesticidal” acrolein to water, sediments or soils in Canada have been identified. Based upon studies conducted primarily with laboratory animals, adverse health effects associated with exposure to acrolein are mostly confined to the tissue of first contact (i.e., the respiratory and gastrointestinal tracts after inhalation and ingestion, respectively) and are concentration related.

It is concluded that acrolein is entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute a danger in Canada to human life or health. Therefore, acrolein is

les composés organiques du carbone, les oxydes de silicium, d'aluminium et de fer, les métaux à l'état de trace, les sulfates, les nitrates et l'ammonium. Les particules sont omniprésentes et proviennent de sources à la fois naturelles et anthropiques. Les particules fines et leurs gaz précurseurs proviennent généralement de sources de combustion : les véhicules à moteur, les procédés industriels et le brûlage de la végétation. Par contre, les particules grossières (PM 10) résultent de processus mécaniques, comme l'érosion par le vent, les opérations agricoles, le bris des vagues océaniques et les opérations de broyage. Elles résultent également de la poussière des routes non revêtues. Dans de nombreuses études épidémiologiques réalisées partout dans le monde, y compris au Canada, des associations positives ont été observées entre les concentrations ambiantes de particules (PM 10, PM 2.5 ou P_x) et divers effets sur la santé, y compris la mortalité journalière, le nombre d'hospitalisations dues à des troubles respiratoires et cardiovasculaires, la diminution de la fonction pulmonaire, les symptômes de maladies respiratoires et l'utilisation de médicaments, les jours d'activité restreinte et la fréquence des maladies respiratoires chroniques déclarées. Ces effets sur la santé dus aux particules ont été observés aux concentrations ambiantes qui existent actuellement au Canada.

Compte tenu en très grande partie des preuves suffisantes de mortalité et de morbidité constatées chez la population en général exposée aux concentrations ambiantes de PM 10 et de PM 2.5 étudiées dans de récentes analyses épidémiologiques complètes réalisées au Canada et dans d'autres pays (aux concentrations ambiantes existant actuellement au Canada), et à la lumière de certaines données justificatives limitées obtenues grâce à des études utilisant des animaux de laboratoire et portant sur l'exposition contrôlée d'êtres humains, on estime que les PM 10, et particulièrement les PM 2.5, pénètrent dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à constituer un danger pour la vie ou la santé humaines au Canada. En conséquence, les PM 10, et particulièrement les PM 2.5, sont considérés comme « toxiques » au sens de l'article 64 de la LCPE, 1999.

Acroléine

L'acroléine n'est pas produite commercialement au Canada. Elle est importée des États-Unis et sert principalement d'herbicide aquatique dans les canaux d'irrigation, et de microbiocide dans l'eau produite durant l'exploration pétrolière. Ces utilisations sont réglementées par la *Loi sur les produits antiparasitaires* et son règlement d'application. On estime à 218 tonnes la quantité minimum d'acroléine rejetée chaque année dans l'atmosphère à partir de sources anthropiques comprenant la combustion de matière organique (c.-à-d. principalement sous forme de composante des gaz d'échappement des véhicules), ou l'industrie forestière. Des quantités non déterminées sont également rejetées de sources naturelles et de la photo-oxydation des polluants organiques dans l'air. On n'a observé aucun rejet d'acroléine « non pesticide » dans l'eau, les sédiments ou les sols au Canada. D'après des études faites principalement sur des animaux de laboratoire, les effets néfastes sur la santé associés à l'exposition à l'acroléine se limitent principalement au tissu de premier contact (c.-à-d. les voies respiratoires et gastro-intestinales respectivement après inhalation et ingestion) et dépendent de la concentration.

On conclut que l'acroléine pénètre dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à constituer un danger pour la vie ou la santé humaines au Canada.

considered to be “toxic” as defined in section 64 of the CEPA, 1999.

Alternatives

The individual assessment reports conclude that acetaldehyde and 1,3-butadiene are considered to be entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger to the environment on which life depends and that all 5 substances are entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger to human life or health. Consequently, the Ministers have determined that the alternative of taking no further action is not acceptable for the 5 substances mentioned above.

When the Ministers publish their final decision of an assessment report and indicate that they intend to recommend a substance for addition to Schedule 1, they must publish within two years, a proposed regulation or instrument respecting preventative or control actions for the substance.

Benefits

By proposing the adding of acetaldehyde, 1,3-butadiene, acrylonitrile, respirable particulate matter less than or equal to 10 microns and Acrolein to the List of Toxic Substances, the Government is proposing to declare these substances toxic under CEPA. If the proposal is accepted, the Government will be able to take preventive action to ensure the preservation of human life, health or protection of the environment, as appropriate.

Costs

The decision to amend the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA, 1999, as this initiative is solely based on a science assessment. It would be premature to proceed, at this point, with an assessment of costs to the public, industry or governments considering that no risk management scenarios have been defined. The Government will undertake an appropriate assessment of the potential impacts of a range of possible instruments during the risk management phase.

Consultation

A Notice Concerning the Assessment for each of the 5 Priority Substances under CEPA, 1999 was published in the *Canada Gazette*, Part I as follows:

<i>Notice Concerning the Assessment of the Priority Substance Acetaldehyde under the Canadian Environmental Protection Act</i>	August 14, 1999
<i>Notice Concerning the Assessment of the Priority Substance 1,3-Butadiene</i>	October 2, 1999
<i>Notice Concerning the Assessment of the Priority Substance Acrylonitrile</i>	June 26, 1999
<i>Notice Concerning the Assessment of the Priority Substance Respirable Particulate Matter Less than or Equal to 10 Microns Under the Canadian Environmental Protection Act</i>	May 15, 1999

En conséquence, l'acroléine est considéré comme « toxique » au sens de l'article 64 de la LCPE, 1999.

Solutions envisagées

Les rapports d'évaluation individuels concluent que l'acétaldéhyde et le 1,3-butadiène pénètrent dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à constituer un danger pour l'environnement essentiel à la vie et que les cinq substances pénètrent dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à constituer un danger pour la vie ou la santé humaines au Canada. En conséquence, les ministres ont déterminé que la solution de rechange qui consiste à ne pas prendre de mesures additionnelles n'est pas acceptable pour les cinq substances mentionnées précédemment.

Lorsque les ministres publient leur décision finale relativement au rapport d'évaluation et qu'ils indiquent qu'ils ont l'intention de recommander l'inscription d'une substance à l'annexe 1, ils doivent publier, dans les deux ans qui suivent, un projet de règlement ou un instrument concernant les mesures de prévention ou de contrôle qui s'applique à cette substance.

Avantages

En proposant l'inscription de l'acétaldéhyde, du 1,3-butadiène, de l'acrylonitrile, des particules inhalables de 10 microns ou moins et de l'acroléine à la Liste des substances toxiques, le gouvernement propose de déclarer ces substances toxiques au sens de la LCPE. Si le projet est accepté, le gouvernement sera en mesure de prendre les mesures préventives nécessaires pour assurer la préservation de la vie et de la santé humaines ou la protection de l'environnement, le cas échéant.

Coûts

La décision de modifier la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE, 1999, repose entièrement sur une évaluation scientifique. Il serait prématuré de procéder, à ce stade-ci, à une évaluation portant sur les coûts additionnels pour le public, l'industrie ou les gouvernements, puisqu'aucun scénario de gestion de risques n'a été encore retenu. Le gouvernement entreprendra une évaluation appropriée des impacts potentiels d'un groupe d'instruments possibles, durant la phase de gestion de risques.

Consultations

Un avis concernant l'évaluation de chacune des cinq substances d'intérêt prioritaire aux termes de la LCPE, 1999 a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I, comme suit :

<i>Avis concernant l'évaluation de la substance d'intérêt prioritaire acétaldéhyde en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement</i>	14 août 1999
<i>Avis concernant l'évaluation de la substance d'intérêt prioritaire 1,3-butadiène</i>	2 octobre 1999
<i>Avis concernant l'évaluation de la substance d'intérêt prioritaire acrylonitrile</i>	26 juin 1999
<i>Avis concernant l'évaluation de la substance d'intérêt prioritaire, particule inhalable de 10 microns ou moins, en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement</i>	15 mai 1999

Notice Concerning the Assessment of Acrolein May 1, 1999

All notices were posted on Environment Canada's Green Lane.

The above notices offered interested parties the opportunity to comments within 60 days on the draft Priority Substances Assessment Reports and the Ministers' proposal to have these five substances added to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA, 1999.

Very few comments on the assessment reports were received during their respective 60-day pre-publication periods. Most comments were technical in nature and resulted in only minor changes to the text of the assessment reports. In the case of particulate matter, a number of comments were received including: the uncertainties and gaps in the science; whether particulate matter meets the definition of toxic under CEPA, 1999; and, whether the decision to declare particulate matter toxic should be based on particle size. Scientists have concluded that with the current state of scientific knowledge, there is ample evidence that particulate matter causes serious human health impacts, and its declaration as toxic is completely justified. At the same time though, the Department is committed to improving the scientific information base. In addition to the public comment period, input to the assessments was provided by scientific and technical experts, consisting of government, non-governmental organizations, industry, and academia. Where data deficiencies were noted or refinements in estimates may be required, these needs will be addressed during the subsequent risk management phase of the process to address impacts associated with specific sectors.

The Federal-Provincial Advisory Committee, a predecessor to the National Advisory Committee, has been given an opportunity to advise the Ministers on the scientific evidence supporting the declaration of these substances as toxic and their proposal to have them added to the List of Toxic Substances in Schedule 1. With one exception, there were no concerns raised with respect to the addition of these substances to Schedule 1, the List of Toxic Substances. One jurisdiction raised concerns with respect to the addition of Particulate matter to the List of Toxic Substances.

Subsequent to the publication in the *Canada Gazette*, Part I of the proposed additions to Schedule 1 of CEPA, 1999 on June 10, 2000, comments were received from one individual (an MP) and four organizations: the Canadian Trucking Alliance, the Cement Association of Canada, the Government of Alberta, and Motor Coach Canada. Comments were received for only one substance: particulate matter equal to or less than 10 microns (PM 10). With the exception of the supportive submission by the one individual, all submissions are being treated as Notices of Objection.

Comments received from the Canadian Trucking Alliance and the Cement Association of Canada disputed the scientific finding that PM 10 is toxic. The Motor Coach Canada submission supported the Canadian Trucking Alliance and did not provide any additional information. While it has been recognized that there

Avis concernant l'évaluation de l'acroléine 1^{er} mai 1999

Tous les avis ont été publiés sur la Voie verte d'Environnement Canada.

Les avis ci-dessus donnaient aux parties concernées la possibilité de commenter, dans les 60 jours, les rapports d'évaluation préliminaires des substances d'intérêt prioritaire et la proposition des ministres d'inscrire ces substances à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE, 1999.

On a reçu très peu de commentaires sur les rapports d'évaluation durant leur période respective de publication préalable de 60 jours. La plupart des commentaires étaient de nature technique et n'ont donné lieu qu'à des changements mineurs dans le texte des rapports d'évaluation. Les commentaires reliés aux particules inhalables incluaient notamment : les incertitudes et les lacunes de la science; si les particules inhalables répondent à la définition de la toxicité en vertu de la LCPE, 1999; et, si la décision de déclarer toxiques les particules inhalables, devrait reposer sur la taille des particules. Les scientifiques ont conclu qu'en se basant sur les connaissances actuelles de la science, il est évident que les particules inhalables engendrent des effets importants sur la santé humaine et, par conséquent, la déclaration de la toxicité est amplement justifiée. Par ailleurs, le ministère est engagé dans l'amélioration des assises de l'information scientifique. En plus de la période de commentaires ouvert au public, des conseils et des recommandations portant sur les rapports d'évaluation ont été soumis par des scientifiques et des experts techniques provenant du gouvernement, d'organisations non gouvernementales, du secteur de l'industrie et des universités. Lorsqu'on a observé qu'il manquait des données ou que les estimations devaient être raffinées, ces besoins seront pris en compte lors de la phase subséquente de la gestion du risque du processus afin de tenir compte des impacts associés à des secteurs spécifiques.

Le Comité consultatif fédéral-provincial, un précurseur du Comité consultatif national, a eu la possibilité d'aviser les ministres de la preuve scientifique étayant la déclaration de ces substances comme toxiques et la proposition de les inscrire à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1. À une exception près, personne ne s'est opposé à l'inscription de ces substances à la Liste de substances toxiques de l'annexe 1. Une instance a signifié son inquiétude face à l'inscription des particules inhalables à la Liste des substances toxiques.

Le 10 juin 2000, la proposition d'inscrire les cinq substances à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE, 1999 a été publiée dans la *Gazette du Canada* Partie I. Suite à cette publication, un individu (un député) et les quatre organismes suivants ont fait parvenir leurs commentaires : l'Alliance canadienne du camionnage, l'Association canadienne du ciment, le gouvernement de l'Alberta et Motor Coach Canada. Des cinq substances, seulement les particules inhalables égales ou inférieures à 10 microns (PM 10) ont fait l'objet de commentaires. Les commentaires en provenance des quatre organismes ont été considérés comme des avis d'opposition. En raison de leur soutien à la proposition, les commentaires de l'individu n'ont pas été considérés comme avis d'opposition.

Dans leurs commentaires, l'Alliance canadienne du camionnage et l'Association canadienne du ciment contestent les résultats scientifiques indiquant que les PM 10 sont toxiques. Motor Coach Canada appuie l'Alliance canadienne du camionnage, sans toutefois fournir des renseignements supplémentaires. Bien que

are some gaps in the scientific knowledge, after careful review, Health Canada, has concluded that the Notices of Objection did not bring forward considerations, either scientific or otherwise, that would contribute to a better understanding of, or refute, the nature of the health risks posed by PM 10, and that the available scientific evidence supports the proposed declaration that PM 10 is toxic under CEPA, 1999.

Comments received from an official of Alberta Environment on PM 10 dealt with the following:

- there was inadequate consultation and problem definition;
- the cost-benefit analysis did not adequately cover all precursors to particulate matter;
- the declaration of toxicity could undermine the Canada-wide standards process and duplicate effort.

This Notice of Objection from Alberta did not raise any information with respect to the nature and extent of the danger posed by particulate matter which would warrant the establishment of a Board of Review. On consultation, PM 10 has been on the PSL 2 of CEPA since 1995. The Ministers of Environment and Health are satisfied that PM 10 can be treated as a substance under CEPA. A preliminary analysis of costs and benefits was completed during the development of the Canada-wide standards (CWS). Detailed cost, benefit and competitiveness analyses will be undertaken during the risk management phase. Finally, it is not anticipated that the declaration of PM 10 as toxic will undermine the CWS process, but instead will provide another tool for reducing emissions.

Compliance and Enforcement

There are no compliance or enforcement requirements associated with the List of Toxic Substances in Schedule 1 itself.

Contacts

Danie Dubé
A/Chief
Chemicals Evaluation Division
Department of the Environment
Hull, Quebec
K1A 0H3
Tel.: (819) 953-0356

Arthur Sheffield
Team Leader
Regulatory and Economic Analysis Branch
Department of the Environment
Hull, Quebec
K1A 0H3
Tel.: (819) 953-1172

l'existence de certaines lacunes en matière des connaissances scientifiques sur les particules soit généralement admise, Santé Canada a effectué un examen sérieux lequel permet de conclure que les avis d'opposition n'apportent aucune considération d'ordre scientifique ou autre permettant de mieux comprendre ou réfuter la nature des risques en matière de santé que pourraient causer les PM 10. Santé Canada est d'avis également qu'il y a suffisamment d'éléments scientifiques pour proposer de déclarer les PM 10 toxiques en vertu de la LCPE, 1999.

Les commentaires d'un représentant du ministère de l'Environnement de l'Alberta se résument ainsi :

- consultations insuffisantes et problème de définition;
- non inclusion de tous les gaz précurseurs des particules dans l'analyse coûts-bénéfices;
- possibilité que la déclaration de toxicité nuise au processus des standards pancanadiens et donc que les efforts soient redoublés.

Cet avis d'opposition de l'Alberta ne fournit aucun renseignement sur la nature et l'étendue du danger qui justifierait la constitution d'une commission de révision. En ce qui a trait aux consultations, les PM 10 sont sur la LSIP 2 de la LCPE depuis 1995 et les ministres de l'Environnement et de la Santé sont convaincus que les PM 10 peuvent être traitées comme substances sous la LCPE. L'analyse préliminaire des coûts et des bénéfices a été achevée lors de l'élaboration des standards pancanadiens. Des analyses détaillées sur les coûts, les bénéfices et la compétitivité seront entreprises lors de la phase de la gestion du risque. Enfin, il n'y a pas lieu de penser que la déclaration de la toxicité des PM 10 nuise au processus des standards pancanadiens. Une telle déclaration s'avère plutôt être un outil de plus pour la réduction des émissions.

Respect et exécution

Il n'y a aucune exigence de conformité ou d'exécution associée à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1.

Personnes-ressources

Danie Dubé
Chef par intérim
Direction de l'évaluation chimique
Ministère de l'Environnement
Hull (Québec)
K1A 0H3
Tél. : (819) 953-0356

Arthur Sheffield
Chef d'équipe
Direction de l'analyse réglementaire et économique
Ministère de l'Environnement
Hull (Québec)
K1A 0H3
Tél. : (819) 953-1172

Registration
SOR/2001-148 26 April, 2001

OLD AGE SECURITY ACT

Regulations Amending the Old Age Security Regulations

P.C. 2001-688 26 April, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Human Resources Development, pursuant to paragraph 34(c) of the *Old Age Security Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Old Age Security Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE OLD AGE SECURITY REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) Paragraph 14(c)¹ of the *Old Age Security Regulations*² is replaced by the following:

(c) employment insurance benefits;

(2) Section 14 of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (f) and by replacing paragraph (g)¹ with the following:

(g) compensation under a federal or provincial employee’s or worker’s compensation law in respect of an injury, disability or death;

(h) income assistance benefits under an agreement referred to in subsection 33(1) of the *Department of Human Resources Development Act* by reason of a permanent reduction in the work force as described in that subsection; and

(i) income assistance benefits under the Plant Workers’ Adjustment Program, the Fisheries Early Retirement Program or the Northern Cod Adjustment and Recovery Program by reason of a permanent reduction in the work force.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Old Age Security Act* provides that the Guaranteed Income Supplement (GIS) is payable to seniors in receipt of the basic Old Age Security (OAS) pension who have little or no other income. The GIS is an income-tested benefit. Under the GIS, income is computed the same way as for federal income tax

¹ SOR/84-656

² C.R.C., c. 1246

Enregistrement
DORS/2001-148 26 avril 2001

LOI SUR LA SÉCURITÉ DE LA VIEILLESSE

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité de la vieillesse

C.P. 2001-688 26 avril 2001

Sur recommandation de la ministre du Développement des ressources humaines et en vertu de l’alinéa 34c) de la *Loi sur la sécurité de la vieillesse*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité de la vieillesse*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DE LA VIEILLESSE

MODIFICATIONS

1. (1) L’alinéa 14c)¹ du *Règlement sur la sécurité de la vieillesse*² est remplacé par ce qui suit :

c) de prestations d’assurance-emploi;

(2) L’article 14 du même règlement est modifié par suppression du mot « et » à la fin de l’alinéa f) et par remplacement de l’alinéa g)¹ par ce qui suit :

g) d’une indemnité versée aux termes d’une loi fédérale ou provinciale sur l’indemnisation des victimes d’accidents du travail, en raison d’une blessure, d’une invalidité ou d’un décès;

h) d’allocations de complément de ressources versées aux termes d’un accord visé au paragraphe 33(1) de la *Loi sur le ministère du Développement des ressources humaines*, en raison d’une réduction définitive du personnel visée à ce paragraphe;

i) d’allocations de complément de ressources versées au titre du Programme d’adaptation des travailleurs d’usine, du Programme de retraite anticipée des pêches ou du Programme d’adaptation et de redressement de la pêche de la morue du Nord, en raison d’une réduction définitive du personnel.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Aux termes de la *Loi sur la sécurité de la vieillesse*, le Supplément de revenu garanti (SRG) peut être versé aux aînés qui touchent la pension de base de la Sécurité de la vieillesse (SV) mais qui ont peu ou point d’autres revenus. Le SRG est une prestation liée au revenu. En effet, le revenu est calculé de la même façon

¹ DORS/84-656

² C.R.C., ch. 1246

purposes with a few exceptions (e.g., the OAS pension is not included).

There is a provision under the *Old Age Security Act* commonly known as the “option provision”. This provision is intended to protect low-income pensioners from the financial impact of decreased revenues due to ceasing of employment, self-employment or ceasing of a business or when their “pension income” is reduced or ceased. In these circumstances, the GIS may be calculated based on estimated income for the current year instead of the income for the preceding year which is normally the case. The option provision is only used when it is to the pensioner’s advantage because his current year’s income is lower than his previous year’s income.

Currently, there are Canadians who are retiring and who are receiving payments from government assistance programs such as the Fisheries Early Retirement Program, the Plant Workers’ Adjustment Program or the Program for Older Workers Adjustment and other similar programs. Once these Canadians reach age 65 and are eligible to the basic OAS pension, government assistance payments cease.

The Canada Custom and Revenue Agency clarified that the *Income Tax Act* does not allow government assistance programs such as those described above to be considered “pension income”. Consequently, clients who cease to receive benefits under those government assistance programs at age 65 may have little or no GIS because government benefits have to be taken into account when calculating entitlement to GIS. These pensioners are experiencing financial hardship as a result of cessation of the above-noted benefits and the fact that they cannot take advantage of the “option provision” under the *Old Age Security Act*. In addition, this also adversely affects eligibility to the Allowance or reduces it if the pensioner has a younger spouse or common-law partner. The Allowance is an income-tested benefit which may be payable to the 60 to 64 year old spouse or common-law partner of a GIS pensioner.

The legislation, as it presently reads, does not allow pensioners receiving payments from government assistance programs to benefit from the “option provision”, as it is not considered “pension income” but rather “other income”.

In order to ensure that those low-income pensioners benefit from the “option provision”, section 14 of the *Old Age Security Regulations* is amended to include, under the definition of “pension income”, government assistance programs pursuant to the *Department of Human Resources Development Act*. It is also amended to include other similar government assistance programs.

In most cases, the option provision is to pensioners’ advantage as the GIS is not reduced as a result of the previous government assistance benefits. In addition, the Allowance that may be payable to the younger spouse or common-law partner is not substantially affected.

que pour l’impôt fédéral sur le revenu, à quelques exceptions près, notamment, on ne tient pas compte de la pension de la SV.

La *Loi sur la sécurité de la vieillesse* contient une disposition dite « la disposition relative à l’option », qui vise à protéger les pensionnés à faible revenu contre les répercussions financières d’une diminution des revenus à la suite de la fin d’un emploi, d’un travail indépendant ou des activités d’une entreprise, ou encore à la suite d’une diminution ou de la cessation du « revenu de pension ». Le cas échéant, le SRG peut être calculé en fonction du revenu estimatif de l’année en cours au lieu du revenu de l’année précédente, comme c’est normalement le cas. La disposition relative à l’option est seulement utilisée lorsque celle-ci avantage le pensionné parce que son revenu de l’année en cours est moins élevé que son revenu de l’année précédente.

À l’heure actuelle, des Canadiens sont sur le point de prendre leur retraite et ils touchent des montants dans le cadre des programmes d’aide gouvernementaux comme le Programme de retraite anticipée des pêches, le Programme d’adaptation des travailleurs d’usine, le Programme d’adaptation pour les travailleurs âgés et d’autres programmes analogues. Lorsque ces Canadiens auront 65 ans et seront admissibles à la pension de base de la SV, les versements accordés en vertu de ces programmes d’aide gouvernementaux cesseront.

L’Agence des douanes et du revenu du Canada a spécifié que les montants versés dans le cadre des programmes d’aide gouvernementaux décrits au paragraphe précédent ne sont pas considérés comme des « revenus de pension » aux termes de la *Loi de l’impôt sur le revenu*. Par conséquent, les clients qui cessent de recevoir ces versements à l’âge de 65 ans touchent un montant réduit du SRG ou ne sont pas admissibles à celui-ci parce que les paiements versés dans le cadre de ces programmes sont pris en considération lors du calcul visant à établir l’admissibilité au SRG. Ces pensionnés font face à des situations financières difficiles parce qu’ils ne touchent plus ces versements et qu’ils ne peuvent pas se prévaloir de la « disposition relative à l’option » de la *Loi sur la sécurité de la vieillesse*. En outre, cette situation entraîne des répercussions néfastes sur l’admissibilité à l’Allocation ou une réduction de celle-ci si le pensionné a un époux ou un conjoint de fait plus jeune. L’Allocation est une prestation liée au revenu, laquelle est payable à la personne âgée de 60 à 64 ans qui est l’époux ou le conjoint de fait d’un pensionné touchant le SRG.

Dans son libellé actuel, la loi ne permet pas aux pensionnés recevant des paiements dans le cadre des programmes d’aide gouvernementaux, de se prévaloir de la « disposition relative à l’option », puisque ces paiements ne sont pas considérés comme un « revenu de pension » mais plutôt comme un « autre revenu ».

Pour que ces pensionnés à faible revenu puissent tirer avantage de la « disposition relative à l’option », il faut modifier l’article 14 du *Règlement sur la sécurité de la vieillesse* afin d’inclure, à la définition de « revenu provenant d’un régime de pension », les paiements dans le cadre des programmes d’aide gouvernementaux prévus par la *Loi sur le ministère du Développement des ressources humaines*. Il faut également le modifier pour y inclure d’autres programmes analogues d’aide gouvernementaux.

Dans la plupart des cas, la disposition relative à l’option est avantageuse pour les pensionnés puisque le SRG n’est pas réduit substantiellement ni éliminé complètement. En outre, l’allocation, qui peut être versée au conjoint plus jeune, n’en est pas affectée substantiellement.

A technical amendment is also made to paragraph 14(c) to replace the expression “unemployment insurance benefits” with “employment insurance benefits”. Moreover, a minor correction was made to the wording of paragraph 14(g).

Alternatives

The status quo is rejected because revisions to the Regulations are needed. Not including as “pension income” payments received from those government assistance programs goes against the intent of the “option provision” under the Act which is to protect low-income pensioners from the financial impact of decreased income. Pensioners who are experiencing severe financial hardship may have to rely on provincial social assistance.

Benefits and Costs

Approximately 10,000 recipients of benefits paid through various government assistance programs will turn 65 in the next few years and will cease receiving these assistance payments. It is estimated that by extending the option provision to assist these recipients of government assistance programs will have a moderate impact on the Consolidated Revenue Fund. The OAS program is financed from federal government general tax revenues. The cost would be less than \$20 million in total in the next 5 years. The maximum monthly OAS/GIS benefits payable to a pensioner with no other income is \$948.73 of which \$515.21 represents GIS and \$433.52 represents OAS (April to June 2001 rate). The amount of GIS varies according to the pensioner’s income and marital status.

As the OAS program is the cornerstone of Canada’s retirement income system, this Regulation will benefit those most in need. This Regulation may also slightly reduce expenditures in provincial social assistance benefits since low-income pensioners will not have to rely on social assistance.

Consultation

Consultations were undertaken with officials of the Canada Custom and Revenue Agency and the Department of Fisheries and Oceans who agree with the regulatory amendment. Consultation was also undertaken with officials in the Human Resources Investment Branch - Nationally Delivered Programs within HRDC which is the area responsible for the design and delivery of some of these benefits.

Compliance and Enforcement

Customary benefit control mechanism, such as random checks, will be used to ensure that the eligibility criteria are met. Administrative directives and operational policy manuals will ensure uniformity in the administration of the Regulations by all Human Resources Development Canada staff.

On a également apporté une modification de nature technique à l’alinéa 14c) afin de remplacer l’expression « prestations d’assurance-chômage » par « prestations d’assurance-emploi ». Une correction mineure a aussi été apportée au libellé de l’alinéa 14g).

Solutions envisagées

Le statu quo est rejeté parce qu’il faut réviser le règlement. Ne pas considérer comme un « revenu de pension » les paiements reçus dans le cadre de ces programmes d’aide gouvernementaux, contrevient à l’intention visée par la « disposition relative à l’option » aux termes de la Loi : protéger les pensionnés à faible revenu des répercussions financières d’une diminution des revenus. Les pensionnés qui sont aux prises avec de graves problèmes financiers devront peut-être avoir recours à l’aide sociale.

Avantages et coûts

Environ 10 000 Canadiens qui touchent des paiements dans le cadre des différents programmes d’aide gouvernementaux atteindront l’âge de 65 ans au cours des prochaines années et cesseront de recevoir ces montants d’argent. Selon les estimations, permettre à ces Canadiens de se prévaloir de la disposition relative à l’option entraînerait une répercussion modérée sur le Trésor public. La SV est financée sur les recettes fiscales générales du gouvernement fédéral. Le coût serait inférieur à 20 millions de dollars au cours des cinq prochaines années. La prestation mensuelle maximale de la SV et du SRG s’établit à 948,73 \$ si le pensionné n’a pas d’autres revenus. De ce montant, 515,21 \$ sont versés dans le cadre du SRG et 433,52 \$ en vertu de la SV (selon les taux en vigueur pour la période entre avril et juin 2001). Le montant du SRG varie en fonction de l’état civil et du revenu du pensionné.

La SV constituant la pierre angulaire du système de revenu de retraite du Canada, cette modification réglementaire profiterait aux plus démunis. Elle pourrait peut-être réduire légèrement les dépenses affectées aux prestations sociales des provinces puisque les pensionnés à faible revenu ne seraient plus tenus d’avoir recours à l’aide sociale.

Consultations

Des consultations ont été entreprises avec des représentants de l’Agence des douanes et du revenu du Canada et du ministère des Pêches et Océans, qui donnent leur adhésion à la modification réglementaire. On a également entrepris des consultations avec des représentants de la Direction générale des investissements dans les ressources humaines - Prestations des programmes - échelle nationale au sein de DRHC dont la responsabilité vise la définition et l’application de certaines de ces prestations.

Respect et exécution

Le mécanisme habituel de contrôle des prestations, comme les vérifications aléatoires, servira à garantir que les critères d’admissibilité sont respectés. Les directives administratives et les manuels sur les politiques opérationnelles permettront d’assurer l’uniformité de l’application du règlement par tout le personnel de Développement des ressources humaines Canada.

Contact

Heather Bordeleau
Director
Legislation
Program Policy and Planning
Income Security Programs
Human Resources Development
8th floor, Tower B, Place Vanier
Vanier, Ontario
K1A 0L1
Telephone: (613) 957-1626
FAX: (613) 991-9119

Personne-ressource

Heather Bordeleau
Directrice
Législation
Politique des programmes et Planification
Programmes de la sécurité du revenu
Développement des ressources humaines
8^e étage, Tour B, Place Vanier
Vanier (Ontario)
K1A 0L1
Téléphone : (613) 957-1626
TÉLÉCOPIEUR : (613) 991-9119

Registration
SOR/2001-149 26 April, 2001

CANADA LABOUR CODE

Regulations Amending the Canada Labour Standards Regulations

P.C. 2001-689 26 April, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Labour, pursuant to paragraph 210(3)(a) of the *Canada Labour Code*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canada Labour Standards Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE CANADA LABOUR STANDARDS REGULATIONS

AMENDMENT

1. Section 33¹ of the *Canada Labour Standards Regulations*² is replaced by the following:

33. (1) For the purpose of subsection 210(1) of the Act, “immediate family” means, in respect of an employee,

- (a) the employee’s spouse or common-law partner;
- (b) the employee’s father and mother and the spouse or common-law partner of the father or mother;
- (c) the employee’s children and the children of the employee’s spouse or common-law partner;
- (d) the employee’s grandchildren;
- (e) the employee’s brothers and sisters;
- (f) the grandfather and grandmother of the employee;
- (g) the father and mother of the spouse or common-law partner of the employee and the spouse or common-law partner of the father or mother; and
- (h) any relative of the employee who resides permanently with the employee or with whom the employee permanently resides.

(2) In this section, “common-law partner” means a person who has been cohabitating with an individual in a conjugal relationship for at least one year, or who had been so cohabiting with the individual for at least one year immediately before the individual’s death.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

Description

The *Canada Labour Code* (the Code), Part III, establishes minimum labour standards for employees within the federal

¹ SOR/91-461

² C.R.C., c. 986

Enregistrement
DORS/2001-149 26 avril 2001

CODE CANADIEN DU TRAVAIL

Règlement modifiant le Règlement du Canada sur les normes du travail

C.P. 2001-689 26 avril 2001

Sur recommandation de la ministre du Travail et en vertu de l’alinéa 210(3)a) du *Code canadien du travail*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement du Canada sur les normes du travail*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DU CANADA SUR LES NORMES DU TRAVAIL

MODIFICATION

1. L’article 33¹ du *Règlement du Canada sur les normes du travail*² est remplacé par ce qui suit :

33. (1) Pour l’application du paragraphe 210(1) de la Loi, « proche parent » de l’employé s’entend :

- a) de son époux ou conjoint de fait;
- b) de son père ou de sa mère ou de leur époux ou conjoint de fait;
- c) de ses enfants ou de ceux de son époux ou conjoint de fait;
- d) de ses petits-enfants;
- e) de ses frères et soeurs;
- f) de ses grand-parents;
- g) du père ou de la mère de l’époux ou du conjoint de fait de l’employé, ou de leur époux ou conjoint de fait;
- h) de tout parent ou allié qui réside de façon permanente chez l’employé ou chez qui l’employé réside de façon permanente.

(2) Pour l’application du présent article, « conjoint de fait » s’entend de la personne qui vit avec le particulier dans une relation conjugale depuis au moins un an, ou qui vivait ainsi avec lui depuis au moins un an au moment du décès du particulier.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

La partie III du *Code canadien du travail* (le Code) établit des normes du travail minimales pour les employés des entreprises de

¹ DORS/91-461

² C.R.C., ch. 986

jurisdiction. According to subsection 210(1) of the Code, an employee is entitled and shall be granted, bereavement leave on any of the employee's normal working days that occur on the three days immediately following the death of a member of the employee's immediate family. Section 33 of the *Canada Labour Standards Regulations* lists who is a member of an employee's immediate family for the purposes of bereavement leave. Under this section, an employee's immediate family is composed of (a) the spouse of the employee, including a common-law spouse; (b) the father and mother of the employee and the spouse of the father or mother, including a common-law spouse; (c) the children of the employee; (d) the brothers and sisters of the employee; (e) the father-in-law and mother-in-law of the employee and the spouse of the father-in-law or mother-in-law, including a common-law spouse; and (f) any relative of the employee who resides permanently in the employee's household or with whom the employee permanently resides.

Purpose of the Amendments

The purpose of the amendments is twofold. First, it expands the list of the members of an employee's immediate family by adding the grandparents of the employee, the grandchildren of an employee, and the children of the spouse of an employee which includes a common-law partner. Second, it modernizes the list by replacing the term "common-law spouse" by "common-law partner" to include a same-sex common-law partner, to ensure equal treatment under the law for common-law opposite-sex and common-law same-sex partners.

(A) Expanding the List of the Members of an Employee's Immediate Family

Through the years, a number of requests have been made for expanding the list of individuals who are members of an employee's immediate family for the purposes of bereavement leave. It is argued that the list does not reflect the changes that have occurred in today's society. Nowadays, for a number of reasons, an individual's immediate family may comprised of other individuals than those currently listed in section 33 of the Regulations. For example, two individuals may decide to come together with one partner bringing children into the new union from a previous relationship, or grandparents raising their grandchildren. With time, a special bond will mesh between these individuals, and currently, there are no provisions in the Regulations for an employee to request bereavement leave following the death of a child of the spouse of the employee, the death of a grandchild or following the death of a grandparent.

(B) Modernizing Benefits and Obligations

The amendments to modernize the Regulations are required in light of the need to be consistent with the *Modernizing Benefits and Obligations Act* (Bill C-23) which amended 68 federal statutes to extend benefits and obligations to common-law same-sex partners on the same basis as common-law opposite-sex partners.

The changes will have little impact on most Canadians. Those affected will be individuals in common-law partnership, defined as two persons who are cohabiting in a conjugal relationship, having so cohabited for a period of at least one year.

Alternatives

The only alternative would have been to retain the Regulations in their present form.

compétence fédérale. Selon le paragraphe 210(1) du Code, en cas de décès d'un proche parent, l'employé a droit à un congé pendant les jours ouvrables compris dans les trois jours qui suivent celui du décès. L'article 33 du *Règlement du Canada sur les normes du travail* donne la liste des personnes qui sont considérées comme des proches parents de l'employé pour les besoins du congé de décès. Il s'agit a) du conjoint ou conjoint de fait de l'employé; b) de son père ou de sa mère, ou du conjoint ou conjoint de fait de l'un ou de l'autre; c) de son enfant; d) de sa soeur ou de son frère; e) de son beau-père ou de sa belle-mère, ou du conjoint ou conjoint de fait de l'un ou de l'autre; f) de tout parent de l'employé qui demeure en permanence au domicile de l'employé ou chez qui ce dernier demeure en permanence.

But des modifications

Les modifications ont un double but. Premièrement, elles allongent la liste des proches parents de l'employé en y incluant ses grands-parents, ses petits-enfants et les enfants de son conjoint de fait. Deuxièmement, elles modernisent cette liste en remplaçant les mots « conjoint de fait » par les mots « partenaire de fait », pour y inclure les partenaires de fait de même sexe, afin d'assurer un traitement égal aux partenaires de fait de sexe opposé et de même sexe.

(A) Élargissement de la liste des proches parents de l'employé

Au cours des ans, on nous a demandé à plusieurs reprises d'allonger la liste des proches parents de l'employé pour les besoins du congé de décès, étant donné que cette liste ne tiendrait pas compte des changements qui se sont produits dans la société d'aujourd'hui. En effet, pour un certain nombre de raisons, les proches parents d'un employé peuvent comprendre d'autres personnes que celles qui sont mentionnées à l'article 33 du règlement. Par exemple, quand deux personnes décident de vivre ensemble, l'une d'elles peut amener des enfants issus d'une autre union, ou bien des grands-parents qui élèvent leurs petits-enfants. Avec le temps, des liens se tissent entre ces personnes et actuellement, le règlement ne permet pas à l'employé de prendre un congé de décès lors du décès d'un enfant de son conjoint, d'un de ses petits-enfants ou d'un de ses grands-parents.

(B) Moderniser les avantages et les obligations

Les modifications visant à moderniser le règlement sont nécessaires afin d'assurer la compatibilité avec la *Loi visant à moderniser le régime d'avantages et d'obligations dans les Lois du Canada* (projet de loi C-23) qui modifie 68 lois fédérales en vue d'attribuer des avantages et des obligations aux partenaires de fait de même sexe de la même façon qu'aux partenaires de fait de sexe opposé.

Ces modifications n'ont que peu d'incidence sur la plupart des Canadiens. Elles vont surtout concerner les personnes en union de fait, c'est-à-dire deux personnes qui vivent en situation conjugale depuis au moins une année.

Solutions envisagées

La seule autre solution possible aurait consisté à conserver la version actuelle du règlement.

The expansion of the list of the members of an employee's immediate family for the purpose of bereavement leave by adding the grandparents of the employee, the grandchildren of the employee, and the children of the spouse of the employee was made to better reflect the realities of today's family relationships. The Regulations have to be amended to change common-law spouse for common-law partner to make them consistent with the *Canadian Charter of Rights and Freedoms* and the federal approach in Bill C-23.

Benefits and Costs

Expanding the list of members of an employee's immediate family will allow workers to obtain bereavement leave following the death of certain individuals they consider as a member of their immediate family and for whom employees were not allowed to make a request for leave before.

The second amendment will extend benefits and obligations to common-law same-sex partners on the same basis as common-law opposite-sex partners, thereby ensuring equal treatment under the law.

The addition of the grandparents of the employee, the grandchildren of the employee, and the children of the spouse of the employee to the list of the members of an employee's immediate family is not expected to bring significant costs for employers under federal jurisdiction. Extending equal treatment under the law to common-law same-sex partners is not expected to add significantly to the costs of the Regulations.

Consultation

Consultations with employer associations and unions are done through the Labour Standards Client Consultations Committee (LSCCC). The LSCCC is a permanent body established in 1988 by the then Department of Labour to consult stakeholders on various issues of common interest. The participating employer groups and unions represent industries employing some 90 per cent of the work force covered by Part III of the *Canada Labour Code*. When departmental Labour officials consulted with the LSCCC in 1999 and 2000 on possible amendments to the Code, the issue of amending the Regulations to extend benefits and obligations to common-law same-sex partners on the same basis as common-law opposite-sex partners was raised. LSCCC members expressed no objections to amending the Regulations to make them consistent with the *Canadian Charter of Rights and Freedoms*. Among other suggestions, union representatives felt that "immediate family" should include the children of the spouse. Employer organizations again did not expressed any objections. This Regulation was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I on January 27, 2001, and interested parties were given 30 days to submit representations. Only one organization in support of the amendments submitted representations.

Compliance and Enforcement

The *Canada Labour Standards Regulations* is applied in conformity with the Compliance Policy detailed booklet entitled *Canada Labour Code, Part III Compliance Policy* issued in 1994, and available on the Internet and upon request.

L'élargissement de la liste des proches parents de l'employé pour les besoins du congé de décès, c'est-à-dire l'addition des grands-parents et des petits-enfants de l'employé et des enfants de son conjoint vise à tenir compte des réalités des relations familiales d'aujourd'hui. Le règlement doit être modifié pour remplacer les mots « conjoint de fait » par les mots « partenaire de fait », afin de le rendre compatible avec la *Charte canadienne des droits et libertés* et la démarche fédérale du projet de loi C-23.

Avantages et coûts

L'élargissement de la liste des proches parents de l'employé permettra à ce dernier d'obtenir un congé de décès lors du décès de certaines personnes qu'il considère comme des proches parents et pour lesquels il n'aurait pas été autorisé à demander un tel congé auparavant.

La deuxième modification étendra aux partenaires de fait de même sexe les avantages et les obligations des partenaires de fait de sexe opposé afin d'assurer un traitement égal aux deux genres de partenaires.

L'addition des grands-parents de l'employé, de ses petits-enfants et des enfants de son partenaire à la liste de ses proches parents n'aura pas un coût significatif pour les employeurs de compétence fédérale. Traiter les partenaires de fait de même sexe sur le même pied que les partenaires de fait de sexe opposé ne devrait pas faire augmenter sensiblement le coût du règlement.

Consultations

Les associations d'employeurs et les syndicats sont consultés à l'intérieur du Groupe consultatif des normes du travail (GCNT). Le GCNT est un organisme permanent qui a été établi en 1988 par le ministère du Travail de l'époque pour consulter les intéressés sur diverses questions d'intérêt commun. Les groupes d'employeurs et les syndicats participants représentent des secteurs qui emploient environ 90 p. 100 de la main-d'oeuvre visée par la partie III du Code. Quand les fonctionnaires du Programme du travail ont consulté le GCNT, en 1999 et en 2000, sur les modifications qui pourraient être apportées au Code, il a été question de modifier le règlement pour attribuer aux partenaires de fait de même sexe les mêmes droits et obligations qu'aux partenaires de fait de sexe opposé. Les membres du GCNT n'ont vu aucune objection à ce que le règlement soit modifié pour le rendre compatible avec la *Charte des droits et libertés*. Les représentants des syndicats ont suggéré, entre autres, d'inclure les enfants du partenaire dans les « proches parents ». Quant aux organisations d'employeurs, elles n'ont exprimé aucune objection. Ce règlement a été publié au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 27 janvier 2001, et les parties intéressées avaient trente jours pour soumettre leurs observations. Une seule organisation en accord avec la présente modification a soumis des observations.

Respect et exécution

Le *Règlement du Canada sur les normes du travail* est appliqué conformément à la politique en matière de conformité décrite dans une brochure intitulée *Code canadien du travail, partie III, Politique de conformité* publiée en 1994 et qui est disponible sur demande et sur Internet.

Contact

Fred Chilton
Manager
Labour Standards Policy and Legislation
Labour Program
Human Resources Development Canada
Place du Portage, Phase II
165 Hôtel-de-Ville Street
Hull, Quebec
K1A 0J2
Telephone: (819) 953-0193
FAX: (819) 994-5264
E-mail: fred.chilton@hrdc-drhc.gc.ca

Personne-ressource

Fred Chilton
Gestionnaire
Politique des normes de travail et ses lois
Programme du travail
Développement des ressources humaines Canada
Place du Portage, Phase II
165, rue Hôtel-de-Ville
Hull (Québec)
K1A 0J2
Téléphone : (819) 953-0193
TÉLÉCOPIEUR : (819) 994-5264
Courriel : fred.chilton@hrdc-drhc.gc.ca

Registration
SOR/2001-150 26 April, 2001

ENERGY EFFICIENCY ACT

Regulations Amending the Energy Efficiency Regulations

P.C. 2001-693 26 April, 2001

Whereas, pursuant to section 26 of the *Energy Efficiency Act*^a, a copy of the proposed *Regulations Amending the Energy Efficiency Regulations*, substantially in the annexed form, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on August 12, 2000, and a reasonable opportunity was given to interested persons to make representations to the Minister of Natural Resources with respect thereto;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Natural Resources, pursuant to sections 20 and 25 of the *Energy Efficiency Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Energy Efficiency Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE ENERGY EFFICIENCY REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) Paragraphs (d) and (e) of the definition “type” in subsection 2(1) of the *Energy Efficiency Regulations*¹ are replaced by the following:

- (d) freezers manufactured
 - (i) on or after February 3, 1995 and before July 1, 2001, one described in any of the product classes (8) to (10) of Table 9.1 to CSA C300, and
 - (ii) on or after July 1, 2001, one described in any of the product types (8) to (10) and (16) to (18) of Table 1 to CSA C300-00,
- (e) refrigerators or combination refrigerator-freezers manufactured
 - (i) on or after February 3, 1995 and before July 1, 2001, one described in any of the product classes (1) to (7) of Table 9.1 to CSA C300, and
 - (ii) on or after July 1, 2001, one described in any of the product types (1) to (7) and (11) to (15) of Table 1 to CSA C300-00, and

(2) Paragraph (d) of the definition “V” in subsection 2(1) of the Regulations is replaced by the following:

- (d) electric ranges and gas ranges manufactured
 - (i) on or after February 3, 1995 and before January 1, 2000, the volume in litres of usable oven space calculated in accordance with clause 6.4 of CSA C358, and
 - (ii) on or after January 1, 2000, the volume in litres of usable oven space calculated in accordance with clause 7 of CSA C358-95,

Enregistrement
DORS/2001-150 26 avril 2001

LOI SUR L’EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

Règlement modifiant le Règlement sur l’efficacité énergétique

C.P. 2001-693 26 avril 2001

Attendu que, en vertu de l’article 26 de la *Loi sur l’efficacité énergétique*^a, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur l’efficacité énergétique*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 12 août 2000 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au ministre des Ressources naturelles,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Ressources naturelles et en vertu des articles 20 et 25 de la *Loi sur l’efficacité énergétique*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l’efficacité énergétique*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L’EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

MODIFICATIONS

1. (1) Les alinéas d) et e) de la définition de « type », au paragraphe 2(1) du *Règlement sur l’efficacité énergétique*¹, sont remplacés par ce qui suit :

- d) dans le cas des congélateurs fabriqués :
 - (i) le 3 février 1995 ou après cette date mais avant le 1^{er} juillet 2001, de l’un des types appartenant à l’une des catégories de produits (8) à (10) du tableau 9.1 de la norme CSA C300,
 - (ii) le 1^{er} juillet 2001 ou après cette date, de l’un des types appartenant à l’une des catégories de produits (8) à (10) et (16) à (18) du tableau 1 de la norme CSA C300-00;
- e) dans le cas des réfrigérateurs et des réfrigérateurs-congélateurs fabriqués :
 - (i) le 3 février 1995 ou après cette date mais avant le 1^{er} juillet 2001, de l’un des types appartenant à l’une des catégories de produits (1) à (7) du tableau 9.1 de la norme CSA C300,
 - (ii) le 1^{er} juillet 2001 ou après cette date, de l’un des types appartenant à l’une des catégories de produits (1) à (7) et (11) à (15) du tableau 1 de la norme CSA C300-00;

(2) L’alinéa d) de la définition de « V », au paragraphe 2(1) du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

- d) de l’espace utile du four :
 - (i) des cuisinières électriques et des cuisinières à gaz fabriquées le 3 février 1995 ou après cette date, mais avant le 1^{er} janvier 2000, calculé selon l’article 6.4 de la norme CSA C358,
 - (ii) des cuisinières électriques et des cuisinières à gaz fabriquées le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date, calculé selon l’article 7 de la norme CSA C358-95;

^a S.C. 1992, c. 36
¹ SOR/94-651

^a L.C. 1992, ch. 36
¹ DORS/94-651

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

“CSA C300-00” means the CSA standard C300-00 entitled *Energy Performance and Capacity of Household Refrigerators, Refrigerator-Freezers, and Freezers*; (CSA C300-00)

“CSA C358-95” means the CSA standard CAN/CSA-C358-95 entitled *Energy Consumption Test Methods for Household Electric Ranges*; (CSA C358-95)

“CSA C742-98” means the CSA standard C742-98 entitled *Performance of Automatic Ice-Makers and Ice Storage Bins*; (CSA C742-98)

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

« CSA C300-00 » La norme C300-00 de la CSA intitulée *Energy Performance and Capacity of Household Refrigerators, Refrigerator-Freezers, and Freezers*. (CSA C300-00)

« CSA C358-95 » La norme CAN/CSA-C358-95 de la CSA intitulée *Consommation d'énergie des cuisinières électrodomestiques : méthodes d'essai*. (CSA C358-95)

« CSA C742-98 » La norme C742-98 de la CSA intitulée *Performance of Automatic Ice-Makers and Ice Storage Bins*. (CSA C742-98)

2. Items 6 to 9 of Part 1 of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:

Item	Column I Energy-using Product	Column II ANSI/CGA/CIE/CSA/ IES Standard	Column III Energy Efficiency Standard	Column IV Completion Period
6.	Electric ranges that are free-standing or built-in appliances with one or more surface elements and one or more ovens	CSA C358	E=0.93V + 14.3	on or after February 3, 1995 until December 31, 1999
6.1	Electric ranges that are free-standing or built-in appliances with one or more surface elements and one or more ovens	CSA C358-95	E=0.93V + 14.3	on or after January 1, 2000
7.	Electric ranges that are built-in or wall-mounted appliances with one or more ovens and no surface elements	CSA C358	E=38	on or after February 3, 1995 until December 31, 1999
7.1	Electric ranges that are built-in or wall-mounted appliances with one or more ovens and no surface elements	CSA C358-95	E=38	on or after January 1, 2000
8.	Electric ranges that are counter-mounted appliances without ovens and with one or more surface elements on a conventional cooking top	CSA C358	E=34	on or after February 3, 1995 until December 31, 1999
8.1	Electric ranges that are counter-mounted appliances without ovens and with one or more surface elements on a conventional cooking top	CSA C358-95	E=34	on or after January 1, 2000
9.	Electric ranges that are counter-mounted appliances without ovens and with one or more surface elements on a modular cooking top	CSA C358	E=43	on or after February 3, 1995 until December 31, 1999
9.1	Electric ranges that are counter-mounted appliances without ovens and with one or more surface elements on a modular cooking top	CSA C358-95	E=43	on or after January 1, 2000

2. Les articles 6 à 9 de la partie 1 de l'annexe I du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Article	Colonne I Matériel consommateur d'énergie	Colonne II Norme ANSI/CGA/ CIE/CSA/IES	Colonne III Norme d'efficacité énergétique	Colonne IV Période visée
6.	Cuisinières électriques encastrées ou non encastrées comportant au moins un élément de surface et un ou plusieurs fours	CSA C358	E = 0,93V + 14,3	Du 3 février 1995 au 31 décembre 1999
6.1	Cuisinières électriques encastrées ou non encastrées comportant au moins un élément de surface et un ou plusieurs fours	CSA C358-95	E = 0,93V + 14,3	À partir du 1 ^{er} janvier 2000
7.	Cuisinières électriques encastrées ou murales comportant un ou plusieurs fours, mais ne comportant aucun élément de surface	CSA C358	E = 38	Du 3 février 1995 au 31 décembre 1999
7.1	Cuisinières électriques encastrées ou murales comportant un ou plusieurs fours, mais ne comportant aucun élément de surface	CSA C358-95	E = 38	À partir du 1 ^{er} janvier 2000
8.	Cuisinières électriques intégrées comportant au moins un élément de surface sur une table de cuisson traditionnelle, mais ne comportant aucun four	CSA C358	E = 34	Du 3 février 1995 au 31 décembre 1999
8.1	Cuisinières électriques intégrées comportant au moins un élément de surface sur une table de cuisson traditionnelle, mais ne comportant aucun four	CSA C358-95	E = 34	À partir du 1 ^{er} janvier 2000
9.	Cuisinières électriques intégrées comportant au moins un élément de surface sur une table de cuisson modulaire, mais ne comportant aucun four	CSA C358	E = 43	Du 3 février 1995 au 31 décembre 1999
9.1	Cuisinières électriques intégrées comportant au moins un élément de surface sur une table de cuisson modulaire, mais ne comportant aucun four	CSA C358-95	E = 43	À partir du 1 ^{er} janvier 2000

3. Item 12 of Part 1 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

Column I	Column II	Column III	Column IV
Item	Energy-using Product	ANSI/CGA/CIE/CSA/IES Standard	Energy Efficiency Standard
12.	Freezers	CSA C300	CSA C300 Table 9.1
12.1	Freezers	CSA C300-00	CSA C300-00 Table 1, Column B

3. L'article 12 de la partie 1 de l'annexe I du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Matériel consommateur d'énergie	Norme ANSI/CGA/CIE/CSA/IES	Norme d'efficacité énergétique
12.	Congélateurs	CSA C300	CSA C300 tableau 9.1
12.1	Congélateurs	CSA C300-00	CSA C300-00 tableau 1, colonne B

4. Items 18² and 18.1² of Part 1 of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:

Column I	Column II	Column III	Column IV
Item	Energy-using Product	ANSI/CGA/CIE/CSA/IES Standard	Energy Efficiency Standard
18.	Ground-source heat pumps	CSA C446	CSA C446 Table 2
18.1	Ground-source heat pumps	CSA C446-94	CSA C446 Table 2
18.2	Ice-makers	CSA C742	CSA C742 Table 1
18.3	Ice-makers	CSA C742-98	CSA C742-98 Table 2

4. Les articles 18² et 18.1² de la partie 1 de l'annexe I du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Matériel consommateur d'énergie	Norme ANSI/CGA/CIE/CSA/IES	Norme d'efficacité énergétique
18.	Thermopompes géothermiques	CSA C446	CSA C446 tableau 2
18.1	Thermopompes géothermiques	CSA C446-94	CSA C446 tableau 2
18.2	Machines à glaçons	CSA C742	CSA C742 tableau 1
18.3	Machines à glaçons	CSA C742-98	CSA C742-98 tableau 2

5. Item 24 of Part 1 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

Column I	Column II	Column III	Column IV
Item	Energy-using Product	ANSI/CGA/CIE/CSA/IES Standard	Energy Efficiency Standard
24.	Refrigerators or combination refrigerator-freezers	CSA C300	CSA C300 Table 9.1
24.1	Type 3 combination refrigerator-freezers with a total refrigerated volume ≥ 410.65 L and ≤ 521.10 L (≥ 14.5 cu. ft. and ≤ 18.4 cu. ft.)	CSA C300-00	CSA C300-00 Table 1, Column A
24.2	Refrigerators or combination refrigerator-freezers other than Type 3 combination refrigerator-freezers, with a total refrigerated volume ≥ 410.65 L and ≤ 521.10 L (≥ 14.5 cu. ft. and ≤ 18.4 cu. ft.)	CSA C300-00	CSA C300-00 Table 1, Column B
24.3	Type 3 combination refrigerator-freezers with a total refrigerated volume ≥ 410.65 L and ≤ 521.10 L (≥ 14.5 cu. ft. and ≤ 18.4 cu. ft.)	CSA C300-00	CSA C300-00 Table 1, Column B

² SOR/99-25

² DORS/99-25

5. L'article 24 de la partie 1 de l'annexe I du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne I Matériel consommateur d'énergie	Colonne II Norme ANSI/CGA/CIE/CSA/IES	Colonne III Norme d'efficacité énergétique	Colonne IV Période visée
24.	Réfrigérateurs et réfrigérateurs-congérateurs	CSA C300	CSA C300 tableau 9.1	Du 3 février 1995 au 30 juin 2001
24.1	Réfrigérateurs-congérateurs de type 3 ayant un volume réfrigéré total $\geq 410,65$ L et $\leq 521,10$ L ($\geq 14,5$ pi ³ et $\leq 18,4$ pi ³)	CSA C300-00	CSA C300-00 tableau 1, colonne A	Du 1 ^{er} juillet 2001 au 30 décembre 2002
24.2	Réfrigérateurs ou réfrigérateurs-congérateurs autres que des réfrigérateurs-congérateurs de type 3 ayant un volume réfrigéré total $\geq 410,65$ L et $\leq 521,10$ L ($\geq 14,5$ pi ³ et $\leq 18,4$ pi ³)	CSA C300-00	CSA C300-00 tableau 1, colonne B	À partir du 1 ^{er} juillet 2001
24.3	Réfrigérateurs-congérateurs de type 3 ayant un volume réfrigéré total $\geq 410,65$ L et $\leq 521,10$ L ($\geq 14,5$ pi ³ et $\leq 18,4$ pi ³)	CSA C300-00	CSA C300-00 tableau 1, colonne B	À partir du 31 décembre 2002

6. Items 5 to 7 of Schedule IV to the Regulations are replaced by the following:

Item	Column I Energy-using Product	Column II ANSI/CGA/CIE/CSA/IES Standard	Column III Information
5.	Electric ranges that are free-standing or built-in appliances with one or more surface elements and one or more ovens, manufactured on or after February 3, 1995 and before January 1, 2000	CSA C358	(a) test group; (b) volume in litres of usable oven space; (c) annual energy consumption in kWh; (d) which of the following cooking tops the product uses: (i) conventional, (ii) smooth, (iii) solid, or (iv) modular; and (e) whether the product is free-standing or built-in.
5.1	Electric ranges that are free-standing or built-in appliances with one or more surface elements and one or more ovens, manufactured on or after January 1, 2000	CSA C358-95	(a) test group; (b) volume in litres of usable oven space; (c) annual energy consumption in kWh; (d) which of the following cooking tops the product uses: (i) conventional, (ii) smooth, (iii) solid, or (iv) modular; and (e) whether the product is free-standing or built-in.
6.	Electric ranges that are built-in or wall-mounted appliances with one or more ovens and no surface elements, manufactured on or after February 3, 1995 and before January 1, 2000	CSA C358	(a) for each oven, volume in litres of usable oven space; (b) annual energy consumption in kWh; (c) which of the following oven configurations the product features: (i) single oven, (ii) double oven, or (iii) double oven with microwave upper oven; and (d) whether the product is built-in or wall-mounted.
6.1	Electric ranges that are built-in or wall-mounted appliances with one or more ovens and no surface elements, manufactured on or after January 1, 2000	CSA C358-95	(a) for each oven, volume in litres of usable oven space; (b) annual energy consumption in kWh; (c) which of the following oven configurations the product features: (i) single oven, (ii) double oven, or (iii) double oven with microwave upper oven; and (d) whether the product is built-in or wall-mounted.
7.	Electric ranges that are counter-mounted appliances with one or more surface elements and no ovens, manufactured on or after February 3, 1995 and before January 1, 2000	CSA C358	(a) annual energy consumption in kWh; and (b) which of the following cooking tops the product features: (i) conventional, (ii) smooth, (iii) solid, or (iv) modular.
7.1	Electric ranges that are counter-mounted appliances with one or more surface elements and no ovens, manufactured on or after January 1, 2000	CSA C358-95	(a) annual energy consumption in kWh; and (b) which of the following cooking tops the product features: (i) conventional, (ii) smooth, (iii) solid, or (iv) modular.

6. Les articles 5 à 7 de l'annexe IV du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Article	Colonne I Matériel consommateur d'énergie	Colonne II Norme ANSI/CGA/ CIE/CSA/IES	Colonne III Renseignements
5.	Cuisinières électriques encastrées ou non encastrées comportant au moins un élément de surface et un ou plusieurs fours, fabriquées le 3 février 1995 ou après cette date, mais avant le 1 ^{er} janvier 2000	CSA C358	a) groupe d'essai; b) volume en litres de l'espace utile du four; c) consommation annuelle d'énergie en kWh; d) genre de table de cuisson dont est équipé le matériel : (i) table de cuisson traditionnelle, (ii) table de cuisson vitrifiée, (iii) éléments solides, (iv) table de cuisson modulaire; e) modèle encastré ou non encastré.
5.1	Cuisinières électriques encastrées ou non encastrées comportant au moins un élément de surface et un ou plusieurs fours, fabriquées le 1 ^{er} janvier 2000 ou après cette date	CSA C358-95	a) groupe d'essai; b) volume en litres de l'espace utile du four; c) consommation annuelle d'énergie en kWh; d) genre de table de cuisson dont est équipé le matériel : (i) table de cuisson traditionnelle, (ii) table de cuisson vitrifiée, (iii) éléments solides, (iv) table de cuisson modulaire; e) modèle encastré ou non encastré.
6.	Cuisinières électriques encastrées ou murales comportant un ou plusieurs fours, mais ne comportant aucun élément de surface, fabriquées le 3 février 1995 ou après cette date, mais avant le 1 ^{er} janvier 2000	CSA C358	a) volume en litres de l'espace utile du four; b) consommation annuelle d'énergie en kWh; c) genre de four dont est muni le matériel : (i) four simple, (ii) four double, (iii) four double et four à micro-ondes sur le dessus; d) modèle encastré ou mural.
6.1	Cuisinières électriques encastrées ou murales comportant un ou plusieurs fours, mais ne comportant aucun élément de surface, fabriquées le 1 ^{er} janvier 2000 ou après cette date	CSA C358-95	a) volume en litres de l'espace utile du four; b) consommation annuelle d'énergie en kWh; c) genre de four dont est muni le matériel : (i) four simple, (ii) four double, (iii) four double et four à micro-ondes sur le dessus; d) modèle encastré ou mural.
7.	Cuisinières électriques intégrées comportant au moins un élément de surface, mais ne comportant aucun four, fabriquées le 3 février 1995 ou après cette date, mais avant le 1 ^{er} janvier 2000	CSA C358	a) consommation annuelle d'énergie en kWh; b) genre de table de cuisson dont est équipé le matériel : (i) table de cuisson traditionnelle, (ii) table de cuisson vitrifiée, (iii) éléments solides, (iv) table de cuisson modulaire.
7.1	Cuisinières électriques intégrées comportant au moins un élément de surface, mais ne comportant aucun four, fabriquées le 1 ^{er} janvier 2000 ou après cette date	CSA C358-95	a) consommation annuelle d'énergie en kWh; b) genre de table de cuisson dont est équipé le matériel : (i) table de cuisson traditionnelle, (ii) table de cuisson vitrifiée, (iii) éléments solides, (iv) table de cuisson modulaire.

7. Item 10 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

Item	Column I Energy-using Product	Column II ANSI/CGA/CIE/CSA/ IES Standard	Column III Information
10.	Freezers manufactured on or after February 3, 1995 and before July 1, 2001	CSA C300	(a) type; (b) total refrigerated volume; (c) adjusted volume; (d) annual energy consumption in kWh; and (e) freezing capacity of ice in kg/24h.
10.01	Freezers manufactured on or after July 1, 2001	CSA C300-00	(a) type; (b) total refrigerated volume; (c) adjusted volume; (d) annual energy consumption in kWh; and (e) freezing capacity of ice in kg/24h.

7. L'article 10 de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	Colonne III
Article Matériel consommateur d'énergie	Norme ANSI/CGA/CIE/CSA/IES	Renseignements
10. Congélateurs fabriqués le 3 février 1995 ou après cette date, mais avant le 1 ^{er} juillet 2001	CSA C300	a) type; b) volume réfrigéré total; c) volume corrigé; d) consommation annuelle d'énergie en kWh; e) pouvoir de congélation en kg de glace par 24 h.
10.01 Congélateurs fabriqués le 1 ^{er} juillet 2001 ou après cette date	CSA C300-00	a) type; b) volume réfrigéré total; c) volume corrigé; d) consommation annuelle d'énergie en kWh; e) pouvoir de congélation en kg de glace par 24 h.

8. Items 16² and 16.1² of Schedule IV to the Regulations are replaced by the following:

Column I	Column II	Column III
Item Energy-using Product	ANSI/CGA/CIE/CSA/IES Standard	Information
16. Ground-source heat pumps manufactured on or after February 3, 1995 and before December 31, 1998	CSA C446	(a) Air-Conditioning and Refrigeration Institute classification; (b) cooling capacity in kW (Btu/h); (c) heating capacity in kW (Btu/h); (d) energy efficiency ratio; (e) coefficient of performance; and (f) which of the following categories applies to the product: (i) closed-loop, (ii) open system, or (iii) both closed-loop and open system.
16.1 Ground-source heat pumps manufactured on or after December 31, 1998	CSA C446-94	(a) Air-Conditioning and Refrigeration Institute classification; (b) cooling capacity in kW (Btu/h); (c) heating capacity in kW (Btu/h); (d) energy efficiency ratio; (e) coefficient of performance; and (f) which of the following categories applies to the product: (i) closed-loop, (ii) open system, or (iii) both closed-loop and open system.
16.2 Ice-makers manufactured on or after December 31, 1998 and before January 1, 2000	CSA C742	(a) ice-making capacity in kg/24h; (b) which of the following categories applies to the product: (i) one cabinet, or (ii) split-system; (c) which of the following process types applies to the product: (i) batch, or (ii) continuous; (d) which of the following condensing units applies to the product: (i) air-cooled, or (ii) water-cooled; and (e) input energy rating in kJ/kg (kWh/100 pounds).
16.3 Ice-makers manufactured on or after January 1, 2000	CSA C742-98	(a) ice-making capacity in kg/24h; (b) which of the following categories applies to the product: (i) one cabinet, or (ii) split-system; (c) which of the following process types applies to the product: (i) batch, or (ii) continuous; (d) which of the following condensing units applies to the product: (i) air-cooled, or (ii) water-cooled; and (e) input energy rating in kJ/kg (kWh/100 pounds).

8. Les articles 16² et 16.1² de l'annexe IV du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Article	Colonne I Matériel consommateur d'énergie	Colonne II Norme ANSI/CGA/ CIE/CSA/IES	Colonne III Renseignements
16.	Thermopompes géothermiques fabriquées le 3 février 1995 ou après cette date, mais avant le 31 décembre 1998	CSA C446	<ul style="list-style-type: none"> a) classification de l'Air-Conditioning and Refrigeration Institute; b) capacité de refroidissement en kW (Btu/h); c) capacité de chauffage en kW (Btu/h); d) taux d'efficacité énergétique; e) coefficient de performance; f) catégorie à laquelle appartient le matériel : <ul style="list-style-type: none"> (i) circuit fermé, (ii) circuit ouvert, (iii) circuits fermé et ouvert.
16.1	Thermopompes géothermiques fabriquées le 31 décembre 1998 ou après cette date	CSA C446-94	<ul style="list-style-type: none"> a) classification de l'Air-Conditioning and Refrigeration Institute; b) capacité de refroidissement en kW (Btu/h); c) capacité de chauffage en kW (Btu/h); d) taux d'efficacité énergétique; e) coefficient de performance; f) catégorie à laquelle appartient le matériel : <ul style="list-style-type: none"> (i) circuit fermé, (ii) circuit ouvert, (iii) circuits fermé et ouvert.
16.2	Machines à glaçons fabriquées le 31 décembre 1998 ou après cette date, mais avant le 1 ^{er} janvier 2000	CSA C742	<ul style="list-style-type: none"> a) capacité en kg de glace par 24 heures; b) catégorie du matériel : <ul style="list-style-type: none"> (i) un seul caisson, (ii) bibloc; c) type de procédé de production : <ul style="list-style-type: none"> (i) discontinu, (ii) continu; d) condenseur : <ul style="list-style-type: none"> (i) à l'air, (ii) à l'eau; e) énergie absorbée en kJ/kg (kWh/100 lb).
16.3	Machines à glaçons fabriquées le 1 ^{er} janvier 2000 ou après cette date	CSA C742-98	<ul style="list-style-type: none"> a) capacité en kg de glace par 24 heures; b) catégorie du matériel : <ul style="list-style-type: none"> (i) un seul caisson, (ii) bibloc; c) type de procédé de production : <ul style="list-style-type: none"> (i) discontinu, (ii) continu; d) condenseur : <ul style="list-style-type: none"> (i) à l'air, (ii) à l'eau; e) énergie absorbée en kJ/kg (kWh/100 lb).

9. Item 21 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

Item	Column I Energy-using Product	Column II ANSI/CGA/CIE/CSA/ IES Standard	Column III Information
21.	Refrigerators or combination refrigerator-freezers manufactured on or after February 3, 1995 and before July 1, 2001	CSA C300	<ul style="list-style-type: none"> (a) type; (b) fresh food compartment volume; (c) freezer compartment volume, if any; (d) total refrigerated volume; (e) adjusted volume; and (f) annual energy consumption in kWh.
21.1	Refrigerators or combination refrigerator-freezers manufactured on or after July 1, 2001	CSA C300-00	<ul style="list-style-type: none"> (a) type; (b) fresh food compartment volume; (c) freezer compartment volume, if any; (d) total refrigerated volume; (e) adjusted volume; and (f) annual energy consumption in kWh.

9. L'article 21 de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne I Matériel consommateur d'énergie	Colonne II Norme ANSI/CGA/CIE/CSA/IES	Colonne III Renseignements
21.	Réfrigérateurs ou réfrigérateurs-congélateurs fabriqués le 3 février 1995 ou après cette date, mais avant le 1 ^{er} juillet 2001	CSA C300	a) type; b) volume du compartiment à denrées fraîches; c) volume du compartiment de congélation, le cas échéant; d) volume réfrigéré total; e) volume corrigé; f) consommation annuelle d'énergie en kWh.
21.1	Réfrigérateurs ou réfrigérateurs-congélateurs fabriqués le 1 ^{er} juillet 2001 ou après cette date	CSA C300-00	a) type; b) volume du compartiment à denrées fraîches; c) volume du compartiment de congélation, le cas échéant; d) volume réfrigéré total; e) volume corrigé; f) consommation annuelle d'énergie en kWh.

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Regulations Amending the Energy Efficiency Regulations* ("the amendment") will increase the existing energy efficiency standards for refrigerators, combination refrigerator-freezers and freezers. The energy efficiency standards are the same standards that will come into effect in the United States on July 1, 2001. The amendment will also update the energy performance test procedures referenced for electric ranges and ice-makers to the latest version of the appropriate CSA International standard (CAN/CSA-C358-95 for ranges and CAN/CSA-C742-98 for Ice-makers).

The *Energy Efficiency Regulations* are part of the National Action Program on Climate Change. The measures established under this Program encourage the efficient use of energy on an economic basis. They contribute to the competitiveness of Canada's economy, while helping to achieve Canada's greenhouse gas limitation targets.

Concentrations of greenhouse gases are increasing in the earth's atmosphere. The accumulation of these gases is expected to cause a rise in the average temperature of the lower atmosphere, resulting in global warming. While uncertainty remains as to the extent, timing and effects of global climate change, evidence collected to date and the potential environmental threat support the implementation of precautionary measures. Therefore, the federal government has committed to reducing Canadian greenhouse gas emissions by 6% below 1990 levels between the years 2008 and 2012.

Carbon dioxide ("CO₂"), a by-product of fossil fuel consumption, has been identified as the most significant greenhouse gas. Due to greater demand for fossil fuel because of expanding human activities involving energy use, emissions of CO₂ have increased. Because there is limited short-term prospect for switching from fossil fuels to alternative energy sources, the main

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le *Règlement modifiant le Règlement sur l'efficacité énergétique* (la modification) viendra étoffer les normes d'efficacité énergétique actuelles concernant les réfrigérateurs, les réfrigérateurs-congélateurs et les congélateurs. Les normes d'efficacité énergétique sont les mêmes que les normes qui entreront en vigueur aux États-Unis le 1^{er} juillet 2001. La modification mettra à jour également les procédures d'essai de rendement énergétique au sujet des cuisinières électriques et des machines à glaçons de la plus récente version de la norme internationale CSA appropriée (CAN/CSA-C358-95 pour les cuisinières et CAN/CSA-C742-98 pour les machines à glaçons).

Le *Règlement sur l'efficacité énergétique* fait partie du Programme d'action national sur le changement climatique. Les mesures adoptées en vertu de ce programme encouragent l'utilisation efficace et rentable de l'énergie. Elles contribueront à rendre l'économie canadienne compétitive et à atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre du Canada.

La concentration des gaz à effet de serre dans l'atmosphère terrestre augmente, ce qui risque d'entraîner une hausse de la température moyenne de la basse atmosphère et de réchauffer la planète. Même si la portée, la rapidité et les effets des changements climatiques sont encore mal connus, les données collectées à ce jour et la menace éventuelle pour l'environnement motivent l'adoption de mesures préventives. Par conséquent, le gouvernement fédéral s'est engagé à réduire les émissions de gaz à effet de serre de 6 % par rapport aux niveaux de 1990 entre 2008 et 2012.

On a constaté que le dioxyde de carbone (CO₂), sous-produit de la combustion des combustibles fossiles, est le gaz à effet de serre le plus répandu. En raison de la hausse de la demande de combustibles fossiles, attribuable à la croissance de l'activité humaine consommatrice d'énergie, les émissions de CO₂ ont augmenté. Puisqu'il est difficile d'adopter rapidement des sources d'énergie

approach to limiting CO₂ emissions resulting from fossil fuel consumption is to improve energy efficiency.

Alternatives

Status Quo

If the amendment is not implemented, Canada will lose an opportunity towards addressing its greenhouse gas emission targets. There is also a loss of opportunity in ultimate harmonization of standards with the United States and throughout Canada which is beneficial to Canadian industry.

Without the national standards contained in the amendment and complementary provincial requirements where authorized under provincial legislation, inefficient energy-using equipment could be dumped into provinces or territories that do not have performance requirements. This would hinder the federal government's objectives of reducing CO₂ emissions and achieving cost savings for energy users.

Voluntary Program

Without the amendment, co-operation from all industry members could not be guaranteed, especially in the case of imported goods which come from a variety of foreign sources.

In order to manufacture product that meets the performance levels of the standard firms will have to make substantial investments in their production facilities. Appliance markets are increasingly global in nature and profit margins are often claimed to be small. Consequently, firms generally support the use of standards in these cases so that there is a level playing field.

Benefits and Costs

The benefits and costs of increasing the minimum energy efficiency standards for refrigerators, refrigerator-freezers and freezers are evaluated in two parts:

(a) Benefits and Costs to Manufacturers and Society — a quantitative analysis measuring the economic attractiveness to society was conducted for the products specified in the amendment to the Regulations.

(b) Energy/CO₂ Analysis — a description of the analysis of aggregate energy savings, and associated reductions in CO₂ emissions, resulting from the amendment to the Regulations.

(a) Benefits and Costs to Manufacturers and Society

Manufacturer

The majority of refrigerator and freezer manufacturers producing for the Canadian market are U.S. based, and will be subject to the same energy efficiency levels in the United States, as those specified in this amendment. Harmonizing the standards would benefit Canadian manufacturers and the Canadian market by ensuring that energy-inefficient refrigerators, refrigerator-freezers and freezers could not be sold in Canada or traded inter-provincially.

de remplacement, la principale façon de limiter ces émissions est d'améliorer l'efficacité énergétique.

Solutions envisagées

Statu quo

Si la modification n'est pas adoptée, le Canada se privera d'un moyen d'atteindre ses objectifs en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. De plus, il perdra l'occasion d'uniformiser les normes à l'échelle du pays et de les harmoniser ultérieurement avec celles des États-Unis, harmonisation qui serait bénéfique pour l'industrie canadienne.

Sans les normes nationales contenues dans la modification et les exigences provinciales complémentaires, lorsqu'elles sont autorisées aux termes d'une loi provinciale, les matériels énergivores pourraient être écoulés sur le marché des provinces et des territoires qui n'ont pas d'exigences de rendement énergétique. Cela empêcherait le gouvernement fédéral d'atteindre ses objectifs de réduction des émissions de CO₂ et de faire réaliser des économies de coûts aux consommateurs d'énergie.

Programme volontaire

Sans la modification, la collaboration de tous les membres de l'industrie n'est pas garantie, particulièrement dans le cas de produits importés provenant de diverses sources.

Les sociétés devront effectuer des investissements considérables dans leurs moyens de production afin de fabriquer des produits conformes aux niveaux de rendement de la norme. Le marché des appareils électroménagers est mondialisé et les pourcentages de marge bénéficiaire sont souvent peu élevés. Par conséquent, dans ce genre de cas, les sociétés appuient généralement l'utilisation de normes parce qu'elles rendent les règles du jeu équitables.

Avantages et coûts

Les avantages et les coûts de l'étoffement des normes minimales d'efficacité énergétique dans le cas des réfrigérateurs, des réfrigérateurs-congélateurs et des congélateurs sont évalués sous deux aspects :

a) avantages et coûts pour les fabricants et la société — une analyse quantitative pour mesurer l'intérêt économique pour la société a été effectuée concernant les matériels précisés dans la modification du règlement;

b) analyse énergie/émissions de CO₂ — une description de l'analyse des économies d'énergie totales et des réductions correspondantes d'émissions de CO₂, découlant de la modification du règlement.

a) Avantages et coûts pour les fabricants et la société

Fabricants

La majorité des fabricants de réfrigérateurs et de congélateurs qui produisent pour le marché canadien sont basés aux États-Unis, et seront soumis aux mêmes niveaux d'efficacité énergétique aux États-Unis que ceux précisés dans la modification. L'harmonisation des normes serait avantageuse pour les fabricants canadiens et le marché canadien en faisant en sorte que des réfrigérateurs, des réfrigérateurs-congélateurs et des congélateurs énergivores ne pourraient être vendus au Canada ou expédiés d'une province à une autre.

Net Benefit to Society

A quantitative analysis of the net benefits to society was undertaken to determine the economic attractiveness of improving the energy efficiency of refrigerators, refrigerator-freezers and freezers. The analysis is conducted for volume capacities that are considered to be typically representative of the class as a whole.

Methodology and Assumptions

The economic attractiveness of the minimum energy efficiency levels was analyzed using NRCan's Equipment Technology Database (ETDB) Model. The ETDB model was used to calculate the economic and financial indicators (i.e., micro analysis) using the appropriate cost¹ and energy savings data associated with different technologies that increase the energy efficiency of the benchmark products. Benchmark products are characterized as the typically least efficient products available for sale in Canada.

The analytical methodology is that of a benefit-cost analysis, from which the net present value (or net benefits) is the indicator of economic attractiveness. The net present value is calculated by subtracting the present value of incremental costs from the present value of incremental benefits, over the useful life of the product. The incremental costs are the price differentials between a benchmark product and products with levels of efficiency that meet or exceed those proposed for federal regulation. The incremental benefits are the present value of energy savings associated with the efficiency improvement.

A net present value that is negative indicates the efficiency improvement is not economically attractive, whereas a net present value that is greater than zero indicates the efficiency improvement is economically attractive. A net present value equal to zero does not provide a definitive indication of economic attractiveness.

Assumptions for Base Case Analysis

The economic analysis involved both base case and sensitivity. The key assumptions for the base case scenario include:

- benefits and costs are measured in real \$1999;
- a 7% real discount rate;
- Canada average energy prices, based on Natural Resources Canada's official energy supply demand forecast (*Canada's Energy Outlook 1992-2020: Update 1996*); and
- useful life of 19 years for refrigerators, refrigerator-freezers and freezers.

Assumptions for Sensitivity Analysis

In addition to the base case analysis, sensitivity analyses were carried-out on the discount rate, energy prices and combinations

¹ The cost data for technologies that could be used to meet the regulation are published in the U.S. DOE Technical Support Document 1998. The incremental cost data was converted to current Canadian dollars for the purposes of this analysis.

Avantages nets pour la société

Une analyse quantitative quant aux avantages nets pour la société a été effectuée afin de déterminer l'intérêt économique de l'amélioration de l'efficacité énergétique des réfrigérateurs, des réfrigérateurs-congérateurs et des congérateurs. L'analyse porte sur les capacités de volume tenues pour être typiquement représentatives de la catégorie dans son ensemble.

Méthodologie et hypothèses

L'attrait économique des normes d'efficacité énergétique minimales a été analysé à l'aide de la Base de données sur les technologies du matériel (BDTM). La BDTM a servi à calculer les indicateurs économiques et financiers (la micro-analyse) en tenant compte du coût¹ approprié et des données sur les économies d'énergie liées aux différentes technologies qui augmentent l'efficacité énergétique des matériels de référence. Ces derniers sont caractérisés comme étant habituellement les matériels les moins efficaces en vente au Canada.

La méthodologie analytique utilisée tient de l'analyse coûts-avantages, à partir de laquelle la valeur actualisée nette (ou avantages nets) est l'indicateur de l'attrait économique. Cette valeur se calcule en soustrayant la valeur actualisée du coût marginal de la valeur actualisée des avantages supplémentaires sur la durée de vie utile du matériel. Le coût marginal est l'écart de prix entre un matériel de référence et les matériels dont les niveaux d'efficacité satisfont aux niveaux proposés dans la réglementation fédérale, ou les dépassent. Les avantages supplémentaires sont la valeur actualisée des économies d'énergie correspondant aux gains d'efficacité énergétique obtenus.

Une valeur actualisée nette négative indique que l'amélioration de l'efficacité n'est pas économiquement intéressante, tandis qu'une valeur actualisée nette supérieure à zéro indique le contraire. Une valeur égale à zéro n'offre aucune indication définitive.

Hypothèses utilisées pour l'analyse du cas de base

Les analyses économiques incluaient celles du cas de base et de la sensibilité. Les hypothèses clés du cas de base étaient les suivantes :

- les avantages et les coûts sont mesurés en dollars réels de 1999;
- un taux d'escompte réel de 7 %;
- les prix moyens de l'énergie au Canada, fondés sur les prévisions officielles pour l'offre et la demande d'énergie de Ressources naturelles Canada (*Perspectives énergétiques du Canada, 1992-2020 : Mise à jour 1996*);
- une vie utile de 19 ans pour les réfrigérateurs, les réfrigérateurs-congérateurs et les congérateurs.

Hypothèses utilisées pour l'analyse de sensibilité

Outre l'analyse du cas de base, l'étude incluait des analyses de sensibilité au taux d'escompte, aux prix de l'énergie et à ces deux

¹ Les données sur les coûts des technologies susceptibles d'être utilisées pour respecter la réglementation sont publiées dans le document de soutien technique du DOE des États-Unis de 1998. Les données sur les coûts supplémentaires ont été converties en dollars canadiens courants pour les fins de la présente analyse.

of the above. All sensitivity analyses were calculated from the base case.

- Under the discount rate sensitivity, the base case was re-evaluated using five and ten percent real discount rates.
- Under the energy price sensitivity, Canada average prices were substituted with high and low regional energy prices, according to NRCan’s 1997 report *Canada’s Energy Outlook 1992-2020: Update 1996*.
- In the combined energy price-discount rate sensitivity, the base case was re-evaluated under two scenarios. The first scenario combined high energy prices with the low discount rate (5%). The second scenario combined low energy prices with the high discount rate (10%)². This approach broadens the range of economic attractiveness presented in the discount rate sensitivity analysis and the energy price sensitivity analysis.

Results

Table I summarizes the results of the net benefit analysis. The analysis addressed five product classes of refrigerators/refrigerator-freezers and three product classes of freezers, all greater than 7.75 ft³ (220 Litres)³.

TABLE I:
SUMMARY OF NET BENEFITS ANALYSIS

Product Class	Actual Volume (ft ³)	Adjusted Volume (ft ³)	Annual Energy Savings (kWh/yr/unit)	Net Present Value of Benefits ⁴ (\$1999)
Refrigerator-Freezers				
Auto-Defrost Top Mount	18.2	21.4	217	103.71
Auto-Defrost Side-by-Side	21.9	26.1	136	55.22
Auto-Defrost Bottom Mount	20.4	24.2	193	63.39
Auto-Defrost Top Mount with TTD* Features	21.6	25.7	246	48.81
Auto-Defrost Side-by-Side with TTD* Features	21.7	26.2	134.02	86.12
Freezers				
Manual Defrost Upright	14	25.3	59	56.37
Auto-Defrost Upright	14.6	24.2	179	32.78
Manual Defrost Chest	14.8	25.5	79	54.79

* TTD: Through-the-Door

² The Treasury Board of Canada requires that a benefit-cost scenario be conducted using a 10 percent discount rate.

³ An economic analysis was not undertaken for Manual Defrost (Type 1) and Partial Auto-Defrost (Type 2) because at the time of the analysis, these units together accounted for less than 1 percent of the Canadian refrigerator market.

⁴ The results presented in Table I are from the Base Case scenario. The results of the sensitivity analyses around discount rates and fuel prices were found to be economically attractive.

facteurs combinés. Tous les calculs des analyses de sensibilité ont été effectués à partir du cas de base.

- Pour l’analyse de sensibilité au taux d’escompte, le cas de base a été réévalué avec des taux de cinq et dix pour cent.
- Aux fins de l’analyse de sensibilité aux prix de l’énergie, les prix moyens au Canada ont été remplacés par des prix de l’énergie les plus élevés et les plus faibles à l’échelle régionale, selon les données du document de 1997 de RNCan intitulé *Perspectives énergétiques du Canada, 1992-2020 : Mise à jour 1996*.
- Pour l’analyse de sensibilité aux effets combinés du taux d’escompte et des prix de l’énergie, le cas de base a été réévalué selon deux scénarios. Le premier combinait des prix élevés de l’énergie à un faible taux d’escompte (5 %). Le second, des prix plus bas à un taux d’escompte plus élevé (10 %)². Cette approche permet d’élargir la fourchette d’attraits économiques obtenus selon les analyses de sensibilité au taux d’escompte et aux prix de l’énergie.

Résultats

Les résultats d’analyse des avantages nets sont présentés au tableau I. L’analyse a porté sur cinq classes de matériel, de réfrigérateurs/réfrigérateurs-congélateurs et sur trois classes de congélateurs, ayant tous un volume supérieur à 7,75 pi³ (220 litres)³.

TABLEAU I
SOMMAIRE DE L’ANALYSE DES AVANTAGES NETS

Classe de matériel	Volume réel (pi ³)	Volume rajusté (pi ³)	Économies annuelles d’énergie (kWh/an/mat.)	Valeur actualisée nette des avantages ⁴ (\$ 1999)
Réfrigérateurs-congélateurs				
Dégivrage automatique, compartiment de congélation au-dessus	18,2	21,4	217	103,71
Dégivrage automatique, compartiment de congélation latéral	21,9	26,1	136	55,22
Dégivrage automatique, compartiment de congélation en dessous	20,4	24,2	193	63,39
Dégivrage automatique, compartiment de congélation au-dessus, avec MG*	21,6	25,7	246	48,81
Dégivrage automatique, compartiment de congélation latéral, avec MG*	21,7	26,2	134,02	86,12
Congélateurs				
Vertical à dégivrage manuel	14	25,3	59	56,37
Vertical à dégivrage automatique	14,6	24,2	179	32,78
Horizontal à dégivrage manuel	14,8	25,5	79	54,79

* MG : Machine à glaçons

² Le Conseil du Trésor du Canada exige que l’analyse avantages-coûts soit effectuée avec un taux d’escompte de 10 pour cent.

³ Une analyse économique n’a pas été entreprise concernant le dégivrage manuel (type 1) et le dégivrage automatique partiel (type 2) car au moment de l’analyse, ces matériels ne totalisaient même pas un pour cent des réfrigérateurs sur le marché canadien.

⁴ Les résultats présentés dans le tableau I proviennent de l’analyse du cas de base. On a constaté que les résultats des analyses de sensibilité concernant les taux d’escompte et les prix de l’énergie sont économiquement attrayants.

Several technologies (i.e., design options) are available for improving the energy efficiency of the benchmark products analyzed. The figures in Table I reflect the results for the first design option that results in an efficiency improvement that meets the consumption limit for the efficiency standards contained in this amendment.

In summary, the results of the analysis show that there are positive net economic benefits to Canada from adopting the efficiency standards contained in this amendment. These benefits will vary by individual user depending on end-use sector, geographical location and/or operational practices.

(b) Energy/CO₂ Analysis

Methodology and Assumptions

The energy savings impacts associated with the amendment were calculated using NRCan's Residential End Use Model (REUM). The aggregate energy savings were determined by comparing the business as usual case (i.e., excluding the amendment) and impact case (i.e., the business as usual scenario including the amendment) for the residential sector. The energy savings listed below do not take into account the cross-effects between energy using equipment within a building. The net impact of the cross-effects varies according to region.

The reductions in CO₂ emissions were calculated by applying emissions factors, consistent with those published by Environment Canada, to the marginal fuels used to generate the electricity that would be saved through the amendment. This analysis was done on a provincial basis to reflect regional differences in the mix of fuels to produce electricity.

Results

The estimated impact of the amendment, in terms of energy savings is presented in Table II. The results are presented for the years 2005, 2010, 2015 and 2020. Energy savings would begin to accrue in the year 2000, as manufacturer's begin to adjust production lines in anticipation of the standard. Energy savings would continue to increase annually through to approximately 5 petajoules in the year 2010 and 11 petajoules in 2020, as the sale of new equipment steadily replaces the pre-regulation stock. Furthermore, expansion of the stock (i.e., associated with new housing construction) would enter the market at efficiencies prescribed through regulation.

TABLE II:
ENERGY SAVINGS
(PETAJOULES)

	2005	2010	2015	2020
Annual Energy Savings	2.19	4.92	8.47	10.96

The estimated annual reductions in CO₂ emissions resulting from the aggregate energy savings are presented in Table III. CO₂ emissions are estimated at approximately 100 kilotonnes in the year 2005 and increases to approximately 666 kilotonnes in the year 2020.

Plusieurs technologies (les options de conception) sont offertes pour améliorer l'efficacité énergétique des matériels de référence analysés. Les chiffres du tableau I reflètent les résultats de la première option de conception qui amène une amélioration éconergétique qui répond à la limite de consommation ayant trait aux normes d'efficacité contenues dans la modification.

Pour résumer, les résultats de l'analyse indiquent qu'il existe des avantages économiques nets pour le Canada, s'il adopte les normes d'efficacité que comprend la modification. Ces avantages varieront d'un utilisateur à un autre selon le secteur d'utilisation finale, le lieu géographique et les méthodes d'exploitation.

b) Analyse énergie/émissions de CO₂

Méthodologie et hypothèses

Les impacts des économies d'énergie liées à la modification ont été calculés à l'aide du Modèle d'utilisation finale pour le secteur résidentiel (MUF SR) de RNCAN. Les économies d'énergie totales ont été déterminées en comparant le cas de routine (excluant la modification) et le cas de l'impact (le cas de l'utilisation de l'électricité, y compris la modification) pour le secteur résidentiel. Les économies d'énergie énumérées ci-dessous ne tiennent pas compte des effets croisés entre les matériels consommateurs d'énergie dans un bâtiment. L'impact net des effets croisés varie selon la région.

Les réductions d'émissions de CO₂ ont été obtenues en appliquant des coefficients d'émissions harmonisés à ceux publiés par Environnement Canada aux combustibles supplémentaires utilisés pour produire l'électricité qui seraient économisés grâce à la modification. Cette analyse a été effectuée par province afin de refléter les variations régionales dans la combinaison de combustibles utilisés pour produire l'électricité.

Résultats

L'effet estimatif de la modification, exprimé en économies d'énergie, est présenté au tableau II pour les années 2005, 2010, 2015 et 2020. Les premières économies d'énergie apparaîtraient en l'an 2000, au fur et à mesure que les fabricants commenceraient à rajuster leurs chaînes de montage en prévision de la norme. Les économies d'énergie continueraient d'augmenter tous les ans d'environ 5 pétajoules d'ici l'an 2010 et 11 pétajoules en l'an 2020, à mesure que les nouveaux matériels achetés remplacent les matériels d'avant le règlement. De plus, toute nouvelle installation (les nouvelles mises en chantier) s'accompagnerait des rendements exigés par le règlement.

TABLEAU II
ÉCONOMIES D'ÉNERGIE
(PETAJOULES)

	2005	2010	2015	2020
Économies d'énergie annuelles	2,19	4,92	8,47	10,96

Les réductions annuelles estimatives d'émissions de CO₂ découlant des économies d'énergie sont présentées au tableau III. La réduction estimative de CO₂ s'élève à environ 100 kilotonnes en l'an 2005 et passe à environ 666 kilotonnes en l'an 2020.

TABLE III:

REDUCTION IN CARBON DIOXIDE EMISSIONS (KILOTONNES)

	2005	2010	2015	2020
Annual Reduction in CO ₂ Emissions	99.9	247.2	489.9	666.3

Details of the analysis concerning Benefits and Costs can be obtained on request by writing to:

Glenda Taylor
Economist
Demand Policy and Analysis Division
Office of Energy Efficiency, 18th Floor
580 Booth Street
Ottawa, Ontario
K1A 0E4
E-mail: gtaylor@nrca.gc.ca

Consultation

Notice of the proposed amendment was provided through the Fall 1998 (Vol. 3, No. 4) edition of the *Reporter*, NRCan's EnerGuide Program newsletter (cir. 5000). Notice was also provided through the NRCan 1999 Report on Plans and Priorities.

In February 1998, the CSA International (CSA) Technical Subcommittee on CAN/CSA-C300, *Capacity Measurement and Energy Consumption Test Methods for Refrigerators, Combination Refrigerator-Freezers and Freezers*, initiated standards development activities, supported by NRCan, to harmonize the CAN/CSA-C300 energy performance test procedures and maximum energy consumption limits tables with those that will come into effect in the United States on July 1, 2001. At this time, NRCan stated its intention to propose new energy efficiency regulations for refrigerators based on the U.S. Regulations.

Officials from CAMCO Inc., a Canadian refrigerator manufacturer, requested a meeting with NRCan to discuss the proposed Regulations in November 1998. CAMCO indicated that it was not possible for them to complete the redesign of their 16 cu. ft. and 18 cu. ft. top-mounted, and 18 cu. ft. bottom-mounted refrigerators to meet the new standards by July 1, 2001, the proposed effective date for the new requirements. After examining this issue, NRCan agreed to postpone the effective date for these types of refrigerators until July 1, 2002.

In March 1999, NRCan distributed a bulletin outlining the proposed new Regulations for refrigerators, combination refrigerator-freezers and freezers to approximately 200 stakeholders. This information was also posted on the *Energy Efficiency Regulations* Web site, <http://regulations.nrcan.gc.ca/menue.htm>, in April 1999. In addition, the Canadian Appliance Manufacturers Association ("CAMA") and the Association of Home Appliance Manufacturers ("AHAM") were contacted to inform them of the proposed Regulations.

Comments on the proposed amendment were received from the following organizations:

- Alliance to Save Energy
- Canadian Energy Efficiency Alliance

TABLEAU III

RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE DIOXYDE DE CARBONE (KILOTONNES)

	2005	2010	2015	2020
Réduction annuelle des émissions de CO ₂	99,9	247,2	489,9	666,3

Pour obtenir plus de détails sur l'analyse avantages-coûts, il suffit d'en faire la demande par écrit à l'adresse suivante :

Glenda Taylor
Économiste
Division de l'élaboration de la politique et de l'analyse
Office de l'efficacité énergétique, 18^e étage
580, rue Booth
Ottawa (Ontario)
K1A 0E4
Courriel : gtaylor@nrca.gc.ca

Consultations

Il a été fait mention de la modification proposée dans le numéro d'automne 1998 (vol. 3, n° 4) du *Reporter*, le bulletin d'information du programme ÉnerGuide de RNCan (tiré à 5 000 exemplaires), de même que dans le Rapport sur les plans et priorités 1999 de RNCan.

En février 1998, le Sous-comité technique de CSA International (CSA) sur la norme CAN/CSA-C300, *Capacité et consommation d'énergie des réfrigérateurs, des réfrigérateurs-congélateurs et des congélateurs*, a amorcé des activités d'élaboration de normes, soutenues par RNCan, afin d'harmoniser les procédures d'essai de rendement énergétique CAN/CSA-C300 et des tableaux limites de consommation d'énergie maximale avec celles qui entreront en vigueur aux États-Unis le 1^{er} juillet 2001. À cette époque, RNCan affirmait son intention de proposer de nouveaux règlements d'efficacité énergétique pour les réfrigérateurs basés sur le règlement des États-Unis.

En novembre 1998, des porte-parole de CAMCO Inc., un fabricant canadien de réfrigérateurs, ont demandé à rencontrer des représentants de RNCan afin de discuter du projet de règlement. CAMCO a indiqué qu'il lui serait impossible de reformuler la conception de ses réfrigérateurs de 16 et de 18 pi. cu. à compartiment congélateur à la partie supérieure et de ses réfrigérateurs de 18 pi. cu. avec compartiment congélateur à la partie inférieure afin de se conformer aux nouvelles normes avant le 1^{er} juillet 2001, date proposée pour la mise en vigueur des nouvelles exigences. Après avoir examiné la question, RNCan a accepté de reporter la date de mise en vigueur des exigences au 1^{er} juillet 2002 pour ce type de réfrigérateurs.

En mars 1999, RNCan a diffusé un bulletin exposant la nouvelle réglementation proposée concernant les réfrigérateurs, les réfrigérateurs-congélateurs et les congélateurs auprès d'environ 200 intéressés. Cette information a également été affichée dans le site Web du *Règlement sur l'efficacité énergétique*, à <http://regulations.nrcan.gc.ca/menue.htm>, en avril 1999. En outre, l'Association canadienne des fabricants de gros appareils ménagers (ACFGAM) et l'Association of Home Appliance Manufacturers (AHAM) ont été informées de la réglementation proposée.

Nous avons reçu des commentaires sur la modification proposée des organisations suivantes :

- Alliance to Save Energy
- Canadian Energy Efficiency Alliance

— Inglis Limited
 — Maytag Canada
 — Natural Resources Defence Council
 — W.C. Wood Company Limited

The comments received from these appliance manufacturers and energy efficiency advocacy groups mainly pertained to the proposal to delay the effective date for Type 3 and Type 5 combination refrigerator-freezers. The issues identified concerned:

- (1) Adequate prior notification: Commentators noted that the U.S. Department of Energy announced new U.S. energy efficiency standards for refrigerators and freezers in 1994 and published a Final Rule in April 1997. It was felt that this provided adequate prior notification for North American appliance manufacturers.
- (2) Competitive advantage: Commentators indicated that the delay in the effective date would give certain suppliers a competitive advantage in the marketplace and is contrary to spirit and intent of the NAFTA requirements.
- (3) Loss of energy savings and associated CO₂ emission reductions: Commentators stated that delaying the effective date of the new standard would promote the “dumping” of older, less efficient products in the Canadian market to the ultimate detriment of Canada’s environmental commitments.

During the fall of 1999 as consultations continued several developments occurred in the Canadian appliance industry. Notably CAMCO, the Canadian manufacturer, announced that they were planning to cease production of Type 3 refrigerators at their Hamilton facility. They and the union representing their production workers in Hamilton, the Canadian Auto Workers, argued that time was required to transition those employees affected by the shutdown to other production operations. They argued that the timing of a standard should not constrain their flexibility in dealing with this transition.

Results of Consultation prior to Pre-publication

NRCan examined the issues identified in the commentary and proceeded with pre-publication of the amendment in the *Canada Gazette*, Part I on August 12, 2000, with the effective dates of December 31, 2002 for Type 3 combination refrigerators with a total refrigerated volume of ≥ 410.65 L and ≤ 521.10 L (≥ 14.5 cu. ft. and ≤ 18.4 cu. ft.) and July 1, 2001 for all other refrigerators, refrigerator-freezers and freezers.

Although the North American appliance industry has been aware of the new U.S. regulations for some time, NRCan believed that, if required, manufacturers should be allowed a similar amount of time to prepare for implementation of new Canadian energy efficiency regulations as manufacturers are given to comply with U.S. regulations. In addition, NRCan was not involved in the negotiations between the U.S. DOE, appliance manufacturers and energy efficiency advocacy groups that determined the new U.S. refrigerator energy efficiency standards and the effective date for those standards. Also, NRCan did not participate in consultation activities related to the new U.S. regulations.

— Inglis Limited
 — Maytag Canada
 — Natural Resources Defence Council
 — W.C. Wood Company Limited

Les commentaires reçus de ces fabricants d’appareils ménagers et de groupes d’intervention sur l’efficacité énergétique portaient principalement sur la proposition visant à reporter la date d’entrée en vigueur des réfrigérateurs-congélateurs des types 3 et 5. Voici les trois points relevés :

- (1) Préavis approprié : Les commentateurs notent que le Department of Energy (DOE) des États-Unis a annoncé de nouvelles normes d’efficacité énergétique dans ce pays concernant les réfrigérateurs et les congélateurs en 1994, et publié une règle finale en avril 1997. Ils estiment que cela constituait un préavis approprié pour les fabricants d’appareils ménagers nord-américains.
- (2) Avantage compétitif : Les commentateurs indiquent que le report de la date d’entrée en vigueur accorderait à certains fournisseurs un avantage compétitif sur le marché, et que cela est contraire à l’esprit et à l’intention des exigences de l’ALÉNA.
- (3) Perte des économies d’énergie et des réductions connexes des émissions de CO₂ : Les commentateurs mentionnent que le report de la date d’entrée en vigueur de la nouvelle norme favoriserait le « dumping » de matériels plus anciens et moins efficaces sur le marché canadien, en définitive au détriment des engagements du Canada dans le domaine environnemental.

Pendant que les consultations se poursuivaient à l’automne 1999, plusieurs faits nouveaux se sont produits au sein de l’industrie canadienne des appareils électroménagers. Notamment, CAMCO, un fabricant canadien, a annoncé qu’il prévoyait cesser de fabriquer des réfrigérateurs de type 3 à son installation de Hamilton. L’entreprise et le syndicat représentant les employés à la production de l’installation, les Travailleurs et travailleuses canadien(ne)s de l’automobile, ont fait valoir qu’ils allaient avoir besoin de temps pour réaffecter les employés touchés par cet arrêt de production à d’autres activités de production. Ils ont fait valoir que le calendrier d’une norme ne devrait pas entraver les moyens dont ils disposent pour effectuer cette réaffectation.

Résultats de la consultation avant la prépublication

RNCan a passé en revue les points relevés dans les commentaires et a procédé à la prépublication de la modification dans la *Gazette du Canada* Partie I le 12 août 2000, qui entrerait en vigueur le 31 décembre 2002 pour les réfrigérateurs-congélateurs dont le volume total de réfrigération est plus grand ou égal à 410,65 L et plus petit ou égal à 521,10 L (plus grand ou égal à 14,5 pi. cu. et plus petit ou égal à 18,4 pi. cu.) et le 1^{er} juillet 2001 pour tous les autres réfrigérateurs, réfrigérateurs-congélateurs et congélateurs.

Même si l’industrie nord-américaine des appareils ménagers est au courant du nouveau règlement américain depuis un certain temps, RNCan estime que, au besoin, les fabricants devraient bénéficier d’une période similaire pour se préparer à l’entrée en vigueur de la nouvelle réglementation canadienne sur l’efficacité énergétique dont disposent les fabricants pour se conformer au règlement américain. De plus, RNCan n’a pas participé aux négociations entre le DOE américain, les fabricants d’appareils ménagers et les groupes de revendication dans le domaine de l’efficacité énergétique qui ont précisé les nouvelles normes d’efficacité énergétique américaines concernant les réfrigérateurs et la date d’entrée en vigueur de ces normes. De plus, RNCan n’a pas participé à la consultation liée au nouveau règlement américain.

NRCan believes that an implementation date in Canada later than that of the implementation date in the U.S. accords national treatment to all parties since all manufacturers are subject to the same schedule. NRCan also believes that suppliers of Type 3 refrigerators that do not meet the new standards will not gain competitive advantage between 2001 and 2002 due to departmental and industry energy efficiency promotion programs.

NRCan analysis indicates that the proposed implementation date will not have a significant impact on the total amount of energy savings/CO₂ emissions reduction that will be achieved by the amendment since it is expected that most of the energy savings will occur between 2010 and 2020. Also, NRCan believes that market uptake of more efficient refrigerators will offset any losses caused by the delay.

Results of Consultation Post Pre-publication

After pre-publication in the *Canada Gazette*, Part I a number of representations were received by NRCan. Many expressed concern about the proposed implementation schedule for Type 3 refrigerators. Some expressed their support for it. While in some cases additional detail was provided, NRCan holds the view that the rationale for the pre-published implementation schedule remains valid. Natural Resources Canada is thus proposing that the standard be implemented substantively as pre-published. A number of references to the CSA standard have been updated as it has been reissued in the period between pre-publication and publication as CSA C300-00.

Compliance and Enforcement

It is expected that the compliance and enforcement procedures already in place for refrigerators, refrigerator-freezers and freezers regulated under the *Energy Efficiency Regulations* will continue to serve well for these products. The main features of this system are described below.

Customs Monitoring

NRCan's procedures for commercial imports of prescribed products will apply to products prescribed under the amendment. This involves cross-checking data received from customs release documents with the Energy Efficiency Reports which dealers must submit to NRCan as specified in Part V and Schedule IV of the *Energy Efficiency Regulations*. This cross-checking ensures that NRCan can verify the efficiency of imports clearing customs.

North American manufacturers' support for the amendment will contribute to the effectiveness of these border monitoring activities. Since these manufacturers will provide the information required in the Energy Efficiency Report in a timely fashion, NRCan will have an effective basis for cross-checking with the customs release documents.

Verification Marking

For products prescribed under the *Energy Efficiency Regulations*, NRCan employs a third-party verification system using the services of certification organizations accredited by the Standards Council of Canada.

RNCan croit que le fait que la date de mise en oeuvre choisie par le Canada soit ultérieure à celle choisie par les États-Unis constitue un traitement juste pour toutes les parties à l'échelle nationale, puisque tous les fabricants sont soumis au même calendrier. RNCan estime en outre que les fournisseurs des réfrigérateurs de type 3 qui ne respectent pas les nouvelles normes n'obtiendront pas d'avantage compétitif sur le marché entre 2001 et 2002, à cause des programmes de promotion de l'efficacité énergétique de la part du ministère et de l'industrie.

L'analyse effectuée par RNCan indique que la date de mise en oeuvre proposée n'aura pas d'incidence importante sur la quantité totale des économies d'énergie et de réduction des émissions de CO₂ que vise la modification, puisque l'on s'attend à ce que la majorité des économies d'énergie se produisent entre 2010 et 2020. Enfin, RNCan estime que l'adoption par le marché de réfrigérateurs plus éconergétiques compensera les pertes causées par le report.

Résultat de la consultation après la prépublication

Suivant la prépublication dans la *Gazette du Canada* Partie I RNCan a reçu un certain nombre de représentations. Beaucoup exprimaient leur inquiétude au sujet du calendrier de mise en oeuvre proposé pour les réfrigérateurs de type 3, tandis que d'autres faisaient part de leur appui à cet égard. Bien que des détails additionnels aient été fournis dans certains cas, RNCan maintient que la raison d'être du calendrier de mise en oeuvre prépublié demeure valable. RNCan propose donc que la norme soit mise en oeuvre substantiellement telle que prépubliée. Un certain nombre de références à la norme CSA ont été mises à jour, puisque cette dernière fut émise durant la période entre la prépublication et la publication en tant que norme CSA-C300-00.

Respect et exécution

On s'attend à ce que les méthodes de contrôle de conformité qui existent déjà pour les réfrigérateurs, les réfrigérateurs-congélateurs et les congélateurs réglementés en vertu du *Règlement sur l'efficacité énergétique* continueront de bien faire pour ces matériels. Les principales caractéristiques de ces méthodes sont décrites ci-dessous.

Surveillance des douanes

Les méthodes de contrôle de RNCan concernant l'importation commerciale de matériels réglementés s'appliqueront aux matériels régis en vertu de la modification. Ces méthodes incluront la contre-vérification des données tirées de la mainlevée des marchandises aux douanes avec les rapports d'efficacité énergétique que les fournisseurs doivent soumettre à RNCan en vertu de la partie V et de l'annexe IV du *Règlement sur l'efficacité énergétique*. Cette contre-vérification permet à RNCan de s'assurer de l'efficacité du dédouanement des matériels.

L'appui des fabricants nord-américains à la modification contribuera à l'efficacité de ces activités de contrôle frontalier. Puisque ces fabricants fourniront en temps utile l'information requise dans le rapport d'efficacité énergétique, RNCan disposera d'une base efficace de contre-vérification des données des mainlevées.

Vérification et marquage

Pour les matériels régis par le *Règlement sur l'efficacité énergétique*, RNCan a instauré un système de vérification par un tiers indépendant faisant appel aux services d'un organisme de certification accrédité par le Conseil canadien des normes.

Direct Fieldwork — Market Survey and Product Testing

NRCan's compliance strategy relies on third-party verification, customs monitoring and cooperation with regulating provinces. Provinces representing three-quarters of Canada's population regulate energy efficiency. If evidence of systematic non-compliance occurs, appropriate fieldwork will be initiated to support enforcement activities.

Conclusion

An appropriate level of compliance with the amendment will result from support by North American manufacturers, third party verification, customs monitoring, cooperation with regulating provinces, communication activities and market surveys and product testing as required.

Contact

John Cockburn
Chief: Buildings and Equipment
Office of Energy Efficiency
Natural Resources Canada
580 Booth Street
Ottawa, Ontario
K1A 0E4
Tel.: (613) 996-4359
FAX: (613) 947-0373
E-mail: jcockbur@nrca.gc.ca

Travail sur le terrain — Études de marché et essais de matériels

La stratégie de contrôle de conformité de RNCan repose sur la vérification par un tiers, sur le contrôle aux douanes et sur la coopération avec les provinces législatrices. Des provinces représentant les trois quarts de la population canadienne réglementent l'efficacité énergétique. Si des cas de non-conformité systématique surviennent, des travaux appropriés seront entrepris sur le terrain à l'appui des mesures correctives ou coercitives imposées.

Conclusion

Un taux de conformité approprié à la modification découlera de l'appui des fabricants nord-américains, de la vérification par un tiers, du contrôle aux douanes, de la coopération avec les provinces législatrices, des activités de communication, des études de marché et des essais de matériels, au besoin.

Personne-ressource

John Cockburn
Chef, Bâtiments et équipements
Office de l'efficacité énergétique
Ressources naturelles Canada
580, rue Booth
Ottawa (Ontario)
K1A 0E4
Tél. : (613) 996-4359
TÉLÉCOPIEUR : (613) 947-0373
Courriel : jcockbur@nrca.gc.ca

Registration
SOR/2001-151 26 April, 2001

CANADIAN WHEAT BOARD ACT

Regulations Amending the Canadian Wheat Board Regulations

P.C. 2001-694 26 April, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Natural Resources, pursuant to subparagraph 32(1)(b)(i)^a, subsection 47(2) and section 61 of the *Canadian Wheat Board Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Wheat Board Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN WHEAT BOARD REGULATIONS

AMENDMENT

1. Subsections 26(1) to (4)¹ of the *Canadian Wheat Board Regulations*² are replaced by the following:

26. (1) The Corporation shall pay to producers selling and delivering wheat produced in the designated area to the Corporation the following sums certain per tonne basis in storage in Vancouver or Lower St. Lawrence, in respect of the grade No. 1 Canada Western Red Spring (12.5% protein content):

- (a) \$168 for straight wheat;
- (b) \$160 for tough wheat;
- (c) \$152.50 for damp wheat;
- (d) \$160 for straight wheat, rejected, account stones;
- (e) \$152 for tough wheat, rejected, account stones; and
- (f) \$144.50 for damp wheat, rejected, account stones.

(2) The Corporation shall pay to producers selling and delivering wheat produced in the designated area to the Corporation the following sums certain per tonne basis in storage in Vancouver or Lower St. Lawrence, in respect of the grade No. 1 Canada Western Amber Durum (12.5% protein content):

- (a) \$186 for straight wheat;
- (b) \$178 for tough wheat;
- (c) \$170.50 for damp wheat;
- (d) \$178 for straight wheat, rejected, account stones;
- (e) \$170 for tough wheat, rejected, account stones; and
- (f) \$162.50 for damp wheat, rejected, account stones.

(3) The Corporation shall pay to producers selling and delivering barley produced in the designated area to the Corporation the following sums certain per tonne basis in storage in Vancouver or Lower St. Lawrence, in respect of the grade No. 1 Canada Western:

- (a) \$125 for straight barley;
- (b) \$118 for tough barley;

Enregistrement
DORS/2001-151 26 avril 2001

LOI SUR LA COMMISSION CANADIENNE DU BLÉ

Règlement modifiant le Règlement sur la Commission canadienne du blé

C.P. 2001-694 26 avril 2001

Sur recommandation du ministre des Ressources naturelles et en vertu du sous-alinéa 32(1)(b)(i)^a, du paragraphe 47(2) et de l'article 61 de la *Loi sur la Commission canadienne du blé*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la Commission canadienne du blé*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA COMMISSION CANADIENNE DU BLÉ

MODIFICATION

1. Les paragraphes 26(1) à (4)¹ du *Règlement sur la Commission canadienne du blé*² sont remplacés par ce qui suit :

26. (1) La Commission paie aux producteurs qui lui vendent et lui livrent du blé produit dans la région désignée la somme ci-après par tonne métrique pour le blé de grade Blé roux de printemps n° 1 de l'Ouest canadien (teneur en protéines de 12,5 %), en magasin à Vancouver ou dans le Bas-Saint-Laurent :

- a) 168 \$ s'il est à l'état sec;
- b) 160 \$ s'il est à l'état gourd;
- c) 152,50 \$ s'il est à l'état humide;
- d) 160 \$ s'il est à l'état sec, rejeté en raison de pierres;
- e) 152 \$ s'il est à l'état gourd, rejeté en raison de pierres;
- f) 144,50 \$ s'il est à l'état humide, rejeté en raison de pierres.

(2) La Commission paie aux producteurs qui lui vendent et lui livrent du blé produit dans la région désignée la somme ci-après par tonne métrique pour le blé de grade Blé dur ambré n° 1 de l'Ouest canadien (teneur en protéines de 12,5 %), en magasin à Vancouver ou dans le Bas-Saint-Laurent :

- a) 186 \$ s'il est à l'état sec;
- b) 178 \$ s'il est à l'état gourd;
- c) 170,50 \$ s'il est à l'état humide;
- d) 178 \$ s'il est à l'état sec, rejeté en raison de pierres;
- e) 170 \$ s'il est à l'état gourd, rejeté en raison de pierres;
- f) 162,50 \$ s'il est à l'état humide, rejeté en raison de pierres.

(3) La Commission paie aux producteurs qui lui vendent et lui livrent de l'orge produite dans la région désignée la somme ci-après par tonne métrique pour l'orge de grade n° 1 de l'Ouest canadien, en magasin à Vancouver ou dans le Bas-Saint-Laurent :

- a) 125 \$ si elle est à l'état sec;
- b) 118 \$ si elle est à l'état gourd;
- c) 111,50 \$ si elle est à l'état humide;

^a S.C. 1995, c. 31, s. 2(1)

¹ SOR/2001-21; SOR/2001-137

² C.R.C., c. 397

^a L.C. 1995, ch. 31, par. 2(1)

¹ DORS/2001-21; DORS/2001-137

² C.R.C., ch. 397

- (c) \$111.50 for damp barley;
- (d) \$120 for straight barley, rejected, account stones;
- (e) \$113 for tough barley, rejected, account stones; and
- (f) \$106.50 for damp barley, rejected, account stones.

(4) The Corporation shall pay to producers selling and delivering barley produced in the designated area to the Corporation the following sums certain per tonne basis in storage in Vancouver or Lower St. Lawrence, in respect of the grade Special Select Canada Western Two-Row selected and accepted for use as pot barley or in malting or pearling:

- (a) \$187 for straight barley;
- (b) \$180 for tough barley; and
- (c) \$173.50 for damp barley.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Section 26 establishes in the *Canadian Wheat Board Regulations* the initial payments to be paid upon delivery for grains delivered to The Canadian Wheat Board. The amendment establishes a higher initial payment for the base grades of wheat (an increase of \$11 per metric tonne), amber durum wheat (an increase of \$12 per metric tonne), barley (an increase of \$10 per metric tonne) and designated barley (an increase of \$5 per metric tonne) for the 2000-2001 crop year. The Canadian Wheat Board advises that, upon review of the wheat, amber durum wheat, barley and designated barley pool accounts, increases in the initial payments are recommended.

Alternatives

In addition to the increases, the option of retaining the existing initial payments for wheat, amber durum wheat, barley and designated barley was considered. Maintaining the initial payments at current levels is not in keeping with The Canadian Wheat Board's objective of putting money in farmers' hands as quickly as possible when sales from pools are sufficient to allow this to be done without risk.

Benefits and Costs

The higher initial payments will represent increased revenues to wheat and barley producers for their deliveries to The Canadian Wheat Board. If producers deliver to the pool accounts 15.4 million tonnes of wheat, 3.7 million tonnes of amber durum wheat, 700,000 tonnes of barley and 2.35 million tonnes of designated barley during the 2000-2001 crop year, then these initial payment adjustments would represent about \$235 million in additional grain receipts for wheat and barley producers. The initial payments established by this Regulation relate to the returns anticipated from the market and thus transmits the appropriate market signals to producers. There is no environmental impact of this amendment.

- d) 120 \$ si elle est à l'état sec, rejetée en raison de pierres;
- e) 113 \$ si elle est à l'état gourd, rejetée en raison de pierres;
- f) 106,50 \$ si elle est à l'état humide, rejetée en raison de pierres.

(4) La Commission paie aux producteurs qui lui vendent et lui livrent de l'orge produite dans la région désignée la somme ci-après par tonne métrique pour l'orge de grade Extra spéciale à deux rangs de l'Ouest canadien, en magasin à Vancouver ou dans le Bas-Saint-Laurent, choisie et acceptée pour en faire du malt ou de l'orge mondé ou perlé :

- a) 187 \$ si elle est à l'état sec;
- b) 180 \$ si elle est à l'état gourd;
- c) 173,50 \$ si elle est à l'état humide.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le cinquième jour suivant la date de son enregistrement.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

L'article 26 du *Règlement sur la Commission canadienne du blé* établit les acomptes à la livraison à effectuer pour les grains livrés à la Commission canadienne du blé. La modification prévoit une augmentation des acomptes à la livraison pour les grades de base de blé (une augmentation de 11 \$ par tonne métrique), de blé dur ambré (une augmentation de 12 \$ par tonne métrique), d'orge (une augmentation de 10 \$ par tonne métrique) et d'orge désignée (une augmentation de 5 \$ par tonne métrique) pour la campagne agricole de 2000-2001. Après avoir examiné les comptes de mise en commun pour le blé, le blé dur ambré, l'orge et l'orge désignée, les responsables de la Commission canadienne du blé recommandent une hausse des acomptes à la livraison.

Solutions envisagées

Outre cette mesure, on a envisagé le maintien des acomptes à la livraison pour le blé, le blé dur ambré, l'orge et l'orge désignée à leurs niveaux actuels. Le maintien des acomptes à la livraison à leurs niveaux actuels ne va pas dans le même sens que l'objectif de la Commission canadienne du blé, à savoir accroître les revenus des céréaliculteurs au plus vite lorsque les ventes de mise en commun sont suffisantes pour permettre une telle augmentation sans risque.

Avantages et coûts

La majoration des acomptes à la livraison entraînera une hausse des recettes des producteurs de blé et d'orge en ce qui touche leurs livraisons destinées à la Commission canadienne du blé. Si les livraisons aux comptes de mise en commun s'établissent à 15,4 millions de tonnes de blé, 3,7 millions de tonnes de blé dur ambré, 700 000 tonnes d'orge et 2,35 millions de tonnes d'orge désignée au cours de la campagne agricole 2000-2001, l'ajustement des acomptes à la livraison se traduira par des recettes additionnelles d'environ 235 millions de dollars pour les producteurs de blé et d'orge. Les acomptes à la livraison établis par ce règlement sont liés aux profits anticipés des ventes de grain et, par conséquent, transmettent aux producteurs des signaux du marché

Consultation

This amendment has been recommended by The Canadian Wheat Board and discussed with the Department of Finance.

Compliance and Enforcement

There is no compliance and enforcement mechanism. This Regulation governs payments made to grain producers for deliveries made under the *Canadian Wheat Board Regulations* governing delivery permits and quota acres.

Contact

Craig Fulton
Senior Commodity Officer
Grains and Oilseeds Division
International Markets Bureau
Market and Industry Services Branch
Agriculture and Agri-Food Canada
Sir John Carling Building
930 Carling Avenue
Ottawa, Ontario
K1A 0C5
Tel.: (613) 759-7698
FAX: (613) 759-7476

appropriés. Cette modification n'aura pas d'incidence sur l'environnement.

Consultations

Les responsables de la Commission canadienne du blé ont recommandé cette modification, qui a été développée avec ceux du ministère des Finances.

Respect et exécution

Il n'existe pas de mécanisme de conformité ni d'exécution. Ce règlement détermine les paiements versés aux céréaliculteurs pour les livraisons faites dans le cadre du *Règlement sur la Commission canadienne du blé* régissant les carnets de livraison et les acres assignés.

Personne-ressource

Craig Fulton
Agent principal des produits
Division des céréales et des oléagineux
Bureau des marchés internationaux
Direction générale des services à l'industrie et aux marchés
Agriculture et Agroalimentaire Canada
Édifice Sir John Carling
930, avenue Carling
Ottawa (Ontario)
K1A 0C5
Téléphone : (613) 759-7698
TÉLÉCOPIEUR : (613) 759-7476

Registration
SOR/2001-152 26 April, 2001

MOTOR VEHICLE SAFETY ACT

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Fuel System Integrity Requirements)

P.C. 2001-699 26 April, 2001

Whereas, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, a copy of the proposed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Fuel System Integrity Requirements)*, substantially in the form set out in the annexed Regulations, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on September 18, 1999, and a reasonable opportunity was thereby afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect to the proposed Regulations;

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

REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS (FUEL SYSTEM INTEGRITY REQUIREMENTS)

AMENDMENTS

1. (1) The definition “liquefied petroleum gas” or “LPG”¹ in subsection 2(1) of the *Motor Vehicle Safety Regulations*² is replaced by the following:

“liquefied petroleum gas” or “LPG” means a hydrocarbon product that meets National Standard of Canada CAN/CGSB-3.14-M88, *Liquefied Petroleum Gas (Propane)* (August 1988). (*gaz de pétrole liquéfié ou GPL*)

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

“fuel container” means one or more fuel containers with integral valving, pressure relief devices, tubing, hoses and mounting brackets; (*réservoir de carburant*)

“fuel system” means all components used to store fuel or supply fuel to a vehicle engine; (*circuit d’alimentation en carburant*)

“high-pressure portion of the fuel system” means, for a vehicle that uses LPG or CNG as a source of energy for its propulsion, all the components of the fuel system from and including the fuel container to, but not including, the first stage regulator; (*partie haute pression du circuit d’alimentation en carburant*)

Enregistrement
DORS/2001-152 26 avril 2001

LOI SUR LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (exigences sur l’étanchéité du circuit d’alimentation en carburant)

C.P. 2001-699 26 avril 2001

Attendu que, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (exigences sur l’étanchéité du circuit d’alimentation en carburant)*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 18 septembre 1999 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au ministre des Transports,

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

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES (EXIGENCES SUR L’ÉTANCHÉITÉ DU CIRCUIT D’ALIMENTATION EN CARBURANT)

MODIFICATIONS

1. (1) La définition de « gaz de pétrole liquéfié » ou « GPL »¹, au paragraphe 2(1) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*², est remplacée par ce qui suit :

« gaz de pétrole liquéfié » ou « GPL » Produit aux hydrocarbures qui est conforme aux exigences de la norme nationale du Canada CAN/CGSB-3.14-M88, intitulée *Gaz de pétrole liquéfié (propane)* (août 1988). (*liquefied petroleum gas or LPG*)

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

« circuit d’alimentation en carburant » Tous les composants pour emmagasiner du carburant ou approvisionner en carburant un moteur de véhicule. (*fuel system*)

« partie haute pression du circuit d’alimentation en carburant » Dans le cas d’un véhicule qui utilise du GPL ou du GNC comme source d’énergie pour sa propulsion, tous les composants du circuit d’alimentation en carburant, du réservoir de carburant, qui est inclus, au régulateur de première étape, qui est exclu. (*high pressure portion of the fuel system*)

« réservoir de carburant » Un ou plusieurs réservoirs de carburant munis d’une robinetterie intégrale, de dispositifs de dégagement de pression, de tubes, de boyaux et de supports de montage. (*fuel container*)

^a S.C. 1993, c. 16

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

¹ SOR/82-754

² C.R.C., c. 1038

^a L.C. 1993, ch. 16

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

¹ DORS/82-754

² C.R.C., ch. 1038

2. The heading “Fuel System Integrity” before section 301 and sections 301 to 301.2³ of Schedule IV to the Regulations are replaced by the following:

Fuel System Integrity (Standard 301)

301. (1) A vehicle with a GVWR of 4 536 kg or less that is equipped with a fuel system that uses a fuel with a boiling point of 0°C or higher as a source of energy for its propulsion shall meet the fuel spillage requirements set out in subsections (3) and (4) when tested in accordance with *Test Method 301 — Fuel System Integrity* (February 8, 2001) and without alteration of the vehicle during the test sequence

- (a) by the vehicle impacting a fixed collision barrier that is at any angle of up to 30° in either direction to the perpendicular to the vehicle’s line of travel while the vehicle is travelling longitudinally forward at any speed up to and including 48 km/h;
- (b) by a collision barrier travelling at 48 km/h impacting the vehicle from the rear; and
- (c) by a collision barrier travelling at 32 km/h impacting the vehicle laterally on either side.

(2) A school bus with a GVWR of more than 4 536 kg that is equipped with a fuel system that uses a fuel with a boiling point of 0°C or higher as a source of energy for its propulsion shall meet the fuel spillage requirements set out in subsection (3) when tested in accordance with *Test Method 301 — Fuel System Integrity* (February 8, 2001) by a moving contoured barrier assembly travelling at any speed up to and including 48 km/h impacting the vehicle at any point and any angle.

(3) When a vehicle is tested in accordance with this section, fuel spillage after each impact shall not exceed

- (a) 28 g from the moment of impact until motion of the vehicle ceases;
- (b) a total of 142 g during the five-minute period after motion of the vehicle ceases; or
- (c) 28 g during any one-minute interval for the subsequent 25-minute period.

(4) When a vehicle is rotated, following each barrier crash test, on its longitudinal axis to each successive increment of 90°, fuel spillage, from the onset of rotational motion, shall not exceed

- (a) a total of 142 g during the first five minutes of testing at each successive increment of 90°; or
- (b) 28 g during any one-minute interval for the remaining testing period, at each increment of 90°.

*LPG Fuel System Integrity
(Standard 301.1)*

301.1 (1) Subject to subsection (3), a vehicle that is equipped with a fuel system that uses LPG as a source of energy for its propulsion shall meet the requirements of subsection (2) when

2. L’intertitre « Étanchéité du système d’alimentation en carburant » précédant l’article 301 et les articles 301 à 301.2³ de l’annexe IV du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Étanchéité du circuit d’alimentation en carburant (Norme 301)

301. (1) Tout véhicule d’un PNBV d’au plus 4 536 kg qui est muni d’un circuit d’alimentation en carburant utilisant comme source d’énergie pour sa propulsion un carburant dont le point d’ébullition est de 0° C ou plus doit être conforme aux exigences relatives à l’écoulement de carburant visées aux paragraphes (3) et (4) lorsqu’il est soumis à un essai conformément à la *Méthode d’essai 301 — Étanchéité du circuit d’alimentation en carburant* (8 février 2001) et sans être modifié au cours de la séquence d’essai, lequel essai consiste en ce qui suit :

- a) le véhicule se déplace longitudinalement vers l’avant à une vitesse d’au plus 48 km/h et heurte une barrière fixe pour essais de collision, dans l’une ou l’autre direction, formant un angle d’au plus 30° avec une ligne perpendiculaire à l’axe de déplacement du véhicule;
- b) une barrière pour essais de collision qui se déplace à 48 km/h heurte l’arrière du véhicule;
- c) une barrière pour essais de collision qui se déplace à 32 km/h heurte l’un ou l’autre côté du véhicule.

(2) Tout autobus scolaire d’un PNBV de plus de 4 536 kg qui est muni d’un circuit d’alimentation en carburant utilisant comme source d’énergie pour sa propulsion un carburant dont le point d’ébullition est de 0° C ou plus doit être conforme aux exigences relatives à l’écoulement de carburant visées au paragraphe (3) lorsqu’il est soumis à un essai qui, conformément à la *Méthode d’essai 301 — Étanchéité du circuit d’alimentation en carburant* (8 février 2001), consiste en une barrière mobile profilée qui se déplace à une vitesse pouvant atteindre 48 km/h et heurte le véhicule sous n’importe quel angle et en n’importe quel point.

(3) Lorsque le véhicule est soumis à des essais conformément au présent article, la quantité de carburant écoulee après chaque impact ne doit pas excéder :

- a) 28 g entre le moment de l’impact et celui de l’immobilisation complète du véhicule;
- b) 142 g, au total, pendant la période de cinq minutes consécutive à l’immobilisation complète du véhicule;
- c) 28 g à chaque intervalle de une minute pendant la période suivante de 25 minutes.

(4) Lorsque le véhicule subit une rotation sur son axe longitudinal par tranche successive de 90°, consécutivement à chaque essai de collision au moyen d’une barrière, l’écoulement de carburant, à partir du mouvement initial de rotation, ne doit pas excéder :

- a) 142 g, au total, pendant les cinq premières minutes d’essai, à chaque tranche successive de 90°;
- b) 28 g à chaque intervalle de une minute pendant le reste de la période d’essai, à chaque tranche de 90°.

*Étanchéité du circuit d’alimentation en carburant de type GPL
(Norme 301.1)*

301.1 (1) Sous réserve du paragraphe (3), tout véhicule qui est muni d’un circuit d’alimentation en carburant utilisant comme source d’énergie du GPL pour sa propulsion doit être conforme

³ SOR/97-421; SOR/95-77

³ DORS/97-421; DORS/95-77

tested in accordance with *Test Method 301.1 — LPG Fuel System Integrity* (February 8, 2001),

- (a) in the case of a vehicle with a GVWR of 4 536 kg or less,
 - (i) by the vehicle impacting a fixed collision barrier that is at any angle of up to 30° in either direction to the perpendicular to the vehicle's line of travel while the vehicle is travelling longitudinally forward at any speed up to and including 48 km/h,
 - (ii) by a collision barrier travelling at 48 km/h impacting the vehicle from the rear, and
 - (iii) by a collision barrier travelling at 32 km/h impacting the vehicle laterally on either side; and
- (b) in the case of a vehicle with a GVWR of more than 4 536 kg, by a moving contoured barrier assembly travelling at any speed up to and including 48 km/h impacting the vehicle at any point and any angle.

(2) When a vehicle is tested in accordance with subsection (1),

- (a) fuel spillage from the fuel system after each impact from the moment of the impact until one-half hour after motion of the vehicle ceases shall not exceed 142 g;
- (b) the temperature-corrected pressure in the high-pressure portion of the fuel system shall not decrease to less than 95 per cent of the initial system pressure during the one-half hour period after motion of the vehicle ceases; and
- (c) the fuel container shall remain attached to the vehicle at a minimum of one attachment point.

(3) Instead of complying with subsections (1) and (2), a vehicle, other than a school bus, that is equipped with a fuel system that uses LPG as a source of energy for its propulsion may comply with

- (a) the version of National Standard of Canada CAN/CGA-12.2, *Propane Fuel System Components for Use on Highway Vehicles*, that is in effect 24 months before the date of manufacture of the vehicle, as shown on the vehicle compliance label, or a more recent version of that Standard, despite any statement to the contrary in that Standard; and
- (b) section 4, *Installation of Propane Fuel Systems and Tanks on Highway Vehicles*, of the version of National Standard of Canada CAN/CGA-B149.5, *Installation Code for Propane Fuel Systems and Tanks on Highway Vehicles*, that is in effect 24 months before the date of manufacture of the vehicle, as shown on the vehicle compliance label, or a more recent version of that Standard, except that the following requirements do not apply:
 - (i) any requirement to obtain an approval from an authority having jurisdiction or an inspection authority of a province or territory, and
 - (ii) any requirement for the inspection or requalification of a fuel system or tank after the main assembly of the vehicle has been completed.

(4) A manufacturer of a vehicle that is equipped with a fuel system that uses LPG as a source of energy for its propulsion shall provide to the Minister, on request, information respecting

aux exigences du paragraphe (2) lorsqu'il est soumis à un essai qui, conformément à la *Méthode d'essai 301.1 — Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant de type GPL* (8 février 2001), consiste en ce qui suit :

- a) dans le cas d'un véhicule d'un PNBV d'au plus 4 536 kg :
 - (i) le véhicule se déplace longitudinalement vers l'avant à une vitesse d'au plus 48 km/h et heurte une barrière fixe pour essais de collision, dans l'une ou l'autre direction, formant un angle d'au plus 30° avec une ligne perpendiculaire à l'axe de déplacement du véhicule,
 - (ii) une barrière pour essais de collision qui se déplace à 48 km/h heurte l'arrière du véhicule,
 - (iii) une barrière pour essais de collision qui se déplace à 32 km/h heurte l'un ou l'autre côté du véhicule;
- b) dans le cas d'un véhicule d'un PNBV de plus de 4 536 kg, une barrière mobile profilée qui se déplace à une vitesse pouvant atteindre 48 km/h heurte le véhicule sous n'importe quel angle et en n'importe quel point.

(2) Lorsque le véhicule est soumis à un essai conformément au paragraphe (1), les conditions suivantes doivent être respectées :

- a) l'écoulement de carburant du circuit d'alimentation en carburant après chaque impact depuis le moment de celui-ci jusqu'à une demi-heure après l'immobilisation complète du véhicule ne doit pas excéder 142 g;
- b) la pression dans la partie haute pression du circuit d'alimentation en carburant, corrigée selon la température, ne tombe à moins de 95 pour cent de la pression initiale du circuit au cours de la demi-heure qui suit l'immobilisation complète du véhicule;
- c) le réservoir de carburant demeure fixé au véhicule à au moins un point de fixation.

(3) Au lieu d'être conforme aux paragraphes (1) et (2), un véhicule, autre qu'un autobus scolaire, qui est muni d'un circuit d'alimentation en carburant utilisant comme source d'énergie du GPL pour sa propulsion peut être conforme aux normes suivantes :

- a) la version de la norme nationale du Canada CAN/CGA-12.2, intitulée *Composants du réseau d'alimentation en propane des véhicules routiers*, qui est en vigueur 24 mois avant la date de fabrication du véhicule indiquée sur l'étiquette de conformité, ou une version plus récente de cette norme, malgré toute disposition contraire y figurant;
- b) l'article 4, *Installation des réservoirs et des systèmes d'alimentation en propane sur les véhicules routiers*, de la version de la norme nationale du Canada CAN/CGA-B149.5, intitulée *Code d'installation des réservoirs et des systèmes d'alimentation en propane sur les véhicules routiers*, qui est en vigueur 24 mois avant la date de fabrication du véhicule indiquée sur l'étiquette de conformité, ou une version plus récente de cette norme, à l'exclusion des exigences suivantes :
 - (i) toute exigence relative à l'obtention d'une approbation auprès d'une autorité compétente ou d'un organisme d'inspection dans une province ou un territoire,
 - (ii) toute exigence visant l'inspection ou une nouvelle homologation d'un circuit d'alimentation en carburant ou d'un contenant de carburant après la fin de l'assemblage principal du véhicule.

(4) Le fabricant d'un véhicule muni d'un circuit d'alimentation en carburant utilisant comme source d'énergie du GPL pour sa propulsion doit remettre au ministre, sur demande, les

the version of the standard referred to in subsection (3) with which the vehicle complies.

(5) On or before September 1, 2002, a vehicle may conform to this section or to section 301.1 as it read before the coming into force of this section.

CNG Fuel System Integrity
(Standard 301.2)

301.2 (1) Subject to subsection (3), a vehicle that is equipped with a fuel system that uses CNG as a source of energy for its propulsion shall meet the requirements of subsection (2) when tested in accordance with *Test Method 301.2 — CNG Fuel System Integrity* (February 8, 2001),

- (a) in the case of a vehicle with a GVWR of 4 536 kg or less,
- (i) by the vehicle impacting a fixed collision barrier that is at any angle of up to 30° in either direction to the perpendicular to the vehicle's line of travel while the vehicle is travelling longitudinally forward at any speed up to and including 48 km/h,
 - (ii) by a collision barrier travelling at 48 km/h impacting the vehicle from the rear, and
 - (iii) by a collision barrier travelling at 32 km/h impacting the vehicle laterally on either side; and
- (b) in the case of a vehicle with a GVWR of more than 4 536 kg, by a moving contoured barrier assembly travelling at any speed up to and including 48 km/h impacting the vehicle at any point and any angle.

- (2) When a vehicle is tested in accordance with subsection (1),
- (a) the fuel container shall remain attached to the vehicle at a minimum of one attachment point; and
- (b) when the pressure in the high-pressure portion of the fuel system is the greater of the maximum operating pressure and 20 680 kPa, this pressure shall not decrease during the 60-minute period after each impact by more than the greater of
- (i) 1 062 kPa, and
 - (ii) the product, expressed in kPa, obtained using the following formula:

$$895 (T/V_{FS})$$

where

T is the ambient temperature of the test gas in degrees Kelvin, and

V_{FS} is the volume of the high-pressure portion of the fuel system in litres.

(3) Instead of complying with subsection (1), a vehicle, other than a school bus, that is equipped with a fuel system that uses CNG as a source of energy for its propulsion may comply with section 4 of the version of Canadian Standards Association Standard CSA B109, *Natural Gas for Vehicles Installation Code*, that is in effect 24 months before the date of manufacture of the vehicle, as shown on the vehicle compliance label, or a more recent version of that Standard, except that the following requirements do not apply:

- (a) any requirement to obtain an approval from, or to act under the supervision of, an authority having jurisdiction or the boiler

renseignements concernant la version des normes visées au paragraphe (3) auxquelles le véhicule est conforme.

(5) Jusqu'au 1^{er} septembre 2002, un véhicule peut être conforme au présent article ou à l'article 301.1, dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur du présent article.

Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant de type GNC
(Norme 301.2)

301.2 (1) Sous réserve du paragraphe (3), tout véhicule qui est muni d'un circuit d'alimentation en carburant utilisant comme source d'énergie du GNC pour sa propulsion doit être conforme aux exigences du paragraphe (2) lorsqu'il est soumis à un essai qui, conformément à la *Méthode d'essai 301.2 — Étanchéité du circuit d'alimentation en gaz naturel comprimé* (8 février 2001), consiste en ce qui suit :

- a) dans le cas d'un véhicule d'un PNBV d'au plus 4 536 kg :
- (i) le véhicule se déplace longitudinalement vers l'avant à une vitesse d'au plus 48 km/h et heurte une barrière fixe pour essais de collision, dans l'une ou l'autre direction, formant un angle d'au plus 30° avec une ligne perpendiculaire à l'axe de déplacement du véhicule,
 - (ii) une barrière pour essais de collision qui se déplace à 48 km/h heurte l'arrière du véhicule,
 - (iii) une barrière pour essais de collision qui se déplace à 32 km/h heurte l'un ou l'autre côté du véhicule;
- b) dans le cas d'un véhicule d'un PNBV de plus de 4 536 kg, une barrière profilée qui se déplace à une vitesse pouvant atteindre 48 km/h et heurte le véhicule sous n'importe quel angle et en n'importe quel point.

(2) Lorsque le véhicule est soumis à un essai conformément au paragraphe (1), les conditions suivantes doivent être respectées :

- a) le réservoir de carburant demeure fixé au véhicule à au moins un point de fixation;
- b) lorsque la pression dans la partie haute pression du circuit d'alimentation en carburant correspond à la pression maximale de service ou à 20 680 kPa, selon la plus élevée de ces valeurs, cette pression ne subit pas, dans les 60 minutes suivant chaque impact, une diminution supérieure à la plus élevée des valeurs suivantes :
- (i) 1 062 kPa,
 - (ii) le produit, exprimé en kPa, obtenu par la formule suivante :

$$895 (T/V_{CA})$$

où :

T représente la température ambiante du gaz d'essai, en degrés Kelvin;

V_{CA} représente le volume, en litres, de la partie haute pression du circuit d'alimentation en carburant.

(3) Au lieu d'être conforme au paragraphe (1), un véhicule, autre qu'un autobus scolaire, qui est muni d'un circuit d'alimentation en carburant utilisant comme source d'énergie du GNC pour sa propulsion peut être conforme à l'article 4, Installation des réservoirs et des systèmes d'alimentation en propane sur les véhicules routiers, de la version de la norme CSA B109, intitulée *Code d'installation au gaz naturel pour véhicules*, de l'Association canadienne de normalisation, qui est en vigueur 24 mois avant la date de fabrication du véhicule indiquée sur l'étiquette de conformité, ou à une version plus récente de cette norme, à l'exclusion des exigences suivantes :

and pressure vessel inspection authority of a province or territory; and

(b) any requirement respecting inspection, service or repair after the main assembly of the vehicle has been completed.

(4) Only a CNG cylinder that is marked in accordance with the marking requirements in one of the following standards to be installed on a vehicle that is equipped with a fuel system that uses CNG as a source of energy for its propulsion:

(a) the version of Canadian Standards Association Standard CSA B51, Part 2, *High-Pressure Cylinders for the Onboard Storage of Natural Gas as a Fuel for Automotive Vehicles*, that is in effect 24 months before the date of manufacture of the vehicle, as shown on the vehicle compliance label, or a more recent version of that Standard; or

(b) the version of American National Standard ANSI/AGA — NGV2, *Basic Requirements for Compressed Natural Gas Vehicle (NGV) Fuel Containers*, that is in effect 24 months before the date of manufacture of the vehicle, as shown on the vehicle compliance label, or a more recent version of that Standard.

(5) A manufacturer of a vehicle that is equipped with a fuel system that uses CNG as a source of energy for its propulsion shall provide to the Minister, on request, information respecting the version of the standards referred to in subsections (3) and (4) with which the vehicle complies.

(6) On or before September 1, 2002, a vehicle may conform to this section or to section 301.2 as it read before the coming into force of this section.

COMING INTO FORCE

3. These Regulations come into force 30 days after the day on which they are registered.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

This amendment to the *Motor Vehicle Safety Regulations* clarifies and updates the requirements governing the integrity of motor vehicle fuel systems. These requirements are contained in subsection 2(1), which sets out the pertinent definitions; section 301 “Fuel System Integrity”; section 301.1 “LPG Fuel System Integrity”; and section 301.2 “CNG Fuel System Integrity” of the Regulations. The barrier crash test methods and procedures to be used in demonstrating compliance are laid out in the attendant Test Methods. A summary of the changes made by this amendment is provided below.

a) toute exigence relative à l’obtention d’une approbation auprès d’une autorité compétente ou de l’organisme d’inspection de chaudières et d’appareils sous pression dans une province ou un territoire, ou au fait d’agir sous la surveillance de ceux-ci;

b) toute exigence visant l’inspection, l’entretien ou la réparation après la fin de l’assemblage principal du véhicule.

(4) Seules les bouteilles à GNC marquées conformément aux exigences de marquage figurant dans l’une des normes suivantes pour indiquer qu’elles sont conformes à cette norme peuvent être installées dans un véhicule muni d’un circuit d’alimentation en carburant utilisant comme source d’énergie du GNC pour sa propulsion :

a) la version de la norme CSA B51, partie 2, intitulée *High-Pressure Cylinders for the Onboard Storage of Natural Gas as a Fuel for Automotive Vehicles*, de l’Association canadienne de normalisation, qui est en vigueur 24 mois avant la date de fabrication du véhicule indiquée sur l’étiquette de conformité, ou une version plus récente de cette norme;

b) la version de la norme nationale américaine ANSI/AGA — NGV2, intitulée *Basic Requirements for Compressed Natural Gas Vehicle (NGV) Fuel Containers*, qui est en vigueur 24 mois avant la date de fabrication du véhicule indiquée sur l’étiquette de conformité, ou une version plus récente de cette norme.

(5) Le fabricant d’un véhicule muni d’un circuit d’alimentation en carburant utilisant comme source d’énergie du GNC pour sa propulsion doit remettre au ministre, sur demande, les renseignements concernant la version des normes visées aux paragraphes (3) et (4) auxquelles le véhicule est conforme.

(6) Jusqu’au 1^{er} septembre 2002, un véhicule peut être conforme au présent article ou à l’article 301.2, dans sa version antérieure à l’entrée en vigueur du présent article.

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent règlement entre en vigueur 30 jours après la date de son enregistrement.

RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

La présente modification apportée au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* précise et met à jour les exigences concernant l’étanchéité des circuits d’alimentation en carburant des véhicules automobiles. Ces exigences sont contenues dans le paragraphe 2(1), qui établit les définitions pertinentes; l’article 301 « Étanchéité du circuit d’alimentation en carburant »; l’article 301.1 « Étanchéité du circuit d’alimentation en carburant de type GPL » et l’article 301.2 « Étanchéité du circuit d’alimentation en carburant de type GNC » du règlement. Les méthodes et les procédures des essais de collision avec une barrière qui doivent être utilisées pour démontrer la conformité sont décrites dans les méthodes d’essai qui y sont associées. Un sommaire des changements apportés par la présente modification est fourni ci-dessous.

Definitions

The definition of “Liquefied Petroleum Gas”, or LPG, contained in subsection 2(1) of the Regulations has been revised to make reference to the most recent Canadian General Standards Board standard, which is CAN/CGSB-3.14-M88, *Liquefied Petroleum Gas (Propane)*, dated August 1988. In order to take into account recent innovations in the design of fuel systems, three new definitions were also added to the subsection, which now defines the terms “fuel container”, “fuel system”, and “high-pressure portion of the fuel system”.

Section 301 “Fuel System Integrity”

The requirements of section 301 remain essentially unchanged. Vehicles with a Gross Vehicle Weight Rating (GVWR) of 4 536 kg or less must pass a crash test in three directions and a rotational test in which not more than the specified amount of fuel may spill from the fuel system. As before, school buses with a GVWR of more than 4 536 kg are required to pass a moving contoured barrier test, but all other vehicles with a GVWR of more than 4 536 kg are exempt. The wording of the section was revised to make it clearer and to make it consistent with changes that were made to sections 301.1 and 301.2. It was also updated to refer to the new version of *Test Method 301*, which was revised slightly.

Section 301.1 “LPG Fuel System Integrity”

The previous requirements governing vehicles powered by liquefied petroleum gas (LPG) allowed two different means of compliance for all such vehicles. Manufacturers could either subject their vehicles to barrier crash testing similar to that stipulated in section 301, or they could comply with the requirements of two specified automotive industry standards. This amendment makes two significant changes to the crash test requirements and updates the industry standards that the section incorporated by reference.

Where a manufacturer chooses the option of barrier crash testing, vehicles with a GVWR of 4 536 kg or less continue to be subject to the same forward, lateral, and rear-moving barrier crash tests as specified in section 301, after which the vehicle’s fuel system must remain intact and maintain a minimum of 95 per cent of its original pressure. Where previously no leakage of test fluid from the fuel system was permitted, spillage of no more than 142 g is now allowed in the half-hour following the test. In addition, the requirement for fuel containers to remain attached to the vehicle after impact has been reworded to stipulate that they must remain attached “at a minimum of one attachment point” rather than the previous requirement of all attachment points. It continues to be mandatory for all vehicles with a GVWR of more than 4 536 kg to pass the same moving contoured barrier test as before, which is the same as specified for school buses in section 301. However, all school buses fueled by LPG may now demonstrate compliance only through crash testing.

Définitions

La définition de « gaz de pétrole liquéfié » ou GPL qui figure au paragraphe 2(1) du règlement a été révisée pour faire référence à celle de la plus récente norme de l’Office des normes générales du Canada, CAN/CGSB-3.14-M88, *Gaz de pétrole liquéfié (propane)*, datée d’août 1988. Afin de tenir compte des récentes innovations dans la conception des circuits d’alimentation en carburant, trois définitions ont été ajoutées au paragraphe, soit les termes « réservoir de carburant », « circuit d’alimentation en carburant » et « partie haute pression du circuit d’alimentation en carburant ».

Article 301, « Étanchéité du circuit d’alimentation en carburant »

Les exigences de l’article 301 demeurent essentiellement les mêmes. Les véhicules d’un poids nominal brut du véhicule (PNBV) de 4 536 kg ou moins doivent être soumis à un essai de collision dans les trois directions et à un essai de rotation, au cours duquel le circuit d’alimentation en carburant du véhicule ne doit pas laisser s’écouler une quantité de carburant supérieure à celle précisée. Comme avant, les autobus scolaires d’un PNBV de plus de 4 536 kg doivent être soumis à un essai de collision avec une barrière profilée mobile, mais tous les autres véhicules d’un PNBV de plus de 4 536 kg en sont exemptés. Le libellé de l’article a été révisé pour le rendre plus précis et pour le rendre cohérent avec les changements apportés aux articles 301.1 et 301.2. L’article a également été mis à jour pour faire référence à la nouvelle version de la *Méthode d’essai 301* qui a été quelque peu révisée.

Article 301.1, « Étanchéité du circuit d’alimentation en carburant de type GPL »

Les exigences antérieures concernant les véhicules alimentés au gaz de pétrole liquéfié (GPL) prévoyaient deux moyens différents de démontrer la conformité de tous ces véhicules. Les fabricants pouvaient soit soumettre leurs véhicules à des essais de collision avec une barrière semblables à ceux stipulés à l’article 301, soit se conformer aux exigences des deux normes de l’industrie de l’automobile prescrites. La présente modification apporte deux changements importants aux exigences concernant les essais de collision et met à jour les normes de l’industrie que l’article incorpore par renvoi.

Lorsqu’un fabricant choisit les essais de collision avec une barrière, les véhicules d’un PNBV de 4 536 kg ou moins continuent d’être assujettis aux mêmes essais de collision avec une barrière que ceux prévus à l’article 301, soit à l’avant, sur les côtés et à l’arrière, après lesquels le circuit d’alimentation en carburant du véhicule doit demeurer intact et avoir conservé au moins 95 p. 100 de sa pression originale. Alors qu’auparavant, une fuite du liquide d’essai du circuit d’alimentation en carburant n’était pas permise, une fuite d’au plus 142 g est maintenant tolérée au cours de la demi-heure qui suit l’essai. De plus, le libellé de l’exigence stipulant que les contenants de carburant devaient demeurer fixés au véhicule après l’impact a été remanié pour préciser qu’ils doivent demeurer fixés à au moins un point de fixation plutôt qu’à tous les points de fixation comme auparavant. Les véhicules d’un PNBV de plus de 4 536 kg continuent d’être soumis au même essai de collision avec une barrière profilée. Cet essai est le même que celui prévu pour les autobus scolaires à l’article 301. Cependant, tous les autobus scolaires alimentés au GPL peuvent maintenant démontrer leur conformité en étant soumis seulement à des essais de collision.

Previously, section 301.1 incorporated two automotive industry standards by reference that included the most advanced design requirements and installation practices for LPG fuel systems available in 1982. However, these standards were written to apply to propane appliances and trucks meant for delivering propane, which meant that their requirements were insufficient to cover LPG fuel systems for motor vehicles, and section 301.1 had to specify supplemental provisions. As the use of propane as an automotive fuel became more prevalent, the automotive industry revised its standards to address LPG-fueled motor vehicles, but in the process inconsistencies with the requirements of the Regulations were introduced that prevented the use of the new standards by manufacturers.

This amendment rectifies this problem by referencing the latest industry standards for the design and installation of LPG fuel system components, which are CAN/CGA-12.2, *Propane Fuel System Components for Use on Highway Vehicles*, and section 4 of CAN/CGA-B149.5, *Installation Code for Propane Fuel Systems and Tanks on Highway Vehicles*. With the adoption of these standards, automotive manufacturers again have a choice between constructing LPG fuel systems in accordance with industry standards or subjecting the vehicles to barrier crash testing. In order to ensure that the Regulation will automatically reflect the state of the art in fuel system technology, no dates have been stipulated for these standards. Manufacturers must use the version of the standard that was in effect 24 months before the date of manufacture of the vehicle or a more recent version.

Two other changes were made to section 301.1. In response to a request made by the Ford Motor Company of Canada, the word "leakage" has been replaced by the term "fuel spillage". In addition, the section now refers to the updated test method, which has been renamed *LPG Fuel System Integrity* to reflect the elimination of the compressed natural gas requirements and their consolidation in section 301.2.

Section 301.2 "CNG Fuel System Integrity"

Previously, section 301.2 required that all vehicles powered by Compressed Natural Gas (CNG), except those with containers mounted 183 cm or more above ground level, pass the same barrier crash tests as those mandated in section 301. The applicability was the same as for section 301: vehicles with a GVWR of 4 536 kg or less were to be tested in three directions and those with a GVWR of more than 4 536 kg were subject to the moving contoured barrier test. The fuel system pressure was not allowed to decrease beyond a specified level, and the fuel tanks were not permitted to become detached from the vehicle. These requirements remain the same, except that, as with section 301.1, the container attachment stipulation was revised to ensure that the container would remain attached at a minimum of one point.

At the time section 301.2 was last revised, industry standards governing CNG fuel systems were not sufficiently developed to allow them to be used as an alternative to barrier crash testing,

Auparavant, l'article 301.1 incorporait par renvoi deux normes de l'industrie de l'automobile qui renfermaient les exigences de conception et les pratiques d'installation les plus avancées disponibles en 1982 pour les systèmes alimentés en GPL. Toutefois, ces normes avaient été rédigées pour s'appliquer aux appareils alimentés au propane et aux camions conçus pour livrer le propane, ce qui signifie que leurs exigences étaient insuffisantes pour convenir aux circuits de carburant alimentés au GPL des véhicules automobiles, et l'article 301.1 devait prévoir des dispositions supplémentaires. Comme l'utilisation du propane comme carburant automobile devenait plus répandue, l'industrie de l'automobile a révisé ses normes pour tenir compte des véhicules automobiles alimentés au GPL mais, dans le processus, des incohérences avec les exigences du règlement ont été introduites qui empêchaient les fabricants automobiles de se servir des nouvelles normes.

La présente modification rectifie ce problème en faisant référence aux dernières normes de l'industrie pour la conception et l'installation des composants des circuits d'alimentation en GPL, qui sont la norme CAN/CGA-12.2, « *Composants du réseau d'alimentation en propane des véhicules routiers* », et l'article 4 de la norme CAN/CGA-B149.5, « *Code d'installation des réservoirs et des systèmes d'alimentation en propane sur les véhicules routiers* ». Grâce à l'adoption de ces normes, les fabricants automobiles ont encore une fois le choix entre construire des circuits d'alimentation en carburant de type GPL conformément aux normes de l'industrie ou soumettre les véhicules à des essais de collision avec une barrière. Afin de s'assurer que le règlement reflétera automatiquement la fine pointe de la technologie en matière de circuits d'alimentation en carburant, aucune date n'a été stipulée pour ces normes. Les fabricants doivent utiliser la version de la norme qui était en vigueur 24 mois avant la date de fabrication du véhicule ou une version plus récente.

Deux autres changements ont été apportés à l'article 301.1. À la suite d'une demande faite par Ford du Canada, le mot « fuite » a été remplacé par le terme « écoulement de carburant ». De plus, l'article fait maintenant référence à la méthode d'essai mise à jour, qui a été renommée « *Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant de type GPL* » pour tenir compte de la suppression des exigences concernant le gaz naturel comprimé et de leur regroupement à l'article 301.2.

Article 301.2, « Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant de type GNC »

Auparavant, l'article 301.2 exigeait que tous les véhicules alimentés au gaz naturel comprimé (GNC), à l'exception des véhicules dont les contenants étaient montés à au moins 183 cm du sol, soient soumis aux mêmes essais de collision avec une barrière que ceux prévus à l'article 301. L'applicabilité était la même que pour l'article 301 : les véhicules d'un PNBV de 4 536 kg ou moins devaient être mis à l'essai dans les trois directions et ceux dont le PNBV dépassait 4 536 kg devaient être mis à l'essai avec une barrière mobile profilée. La pression du circuit d'alimentation en carburant ne devait pas diminuer au-delà d'un niveau précisé, et les réservoirs de carburant ne devaient pas se détacher du véhicule. Ces exigences demeurent les mêmes, sauf que comme dans le cas de l'article 301.1, la disposition concernant la fixation du réservoir a été révisée pour s'assurer que le réservoir demeurera fixé à au moins un point de fixation.

Au moment où l'article 301.2 a été révisé la dernière fois, les normes de l'industrie régissant les circuits d'alimentation en carburant de type GNC n'étaient pas assez élaborées pour permettre

except for vehicles with tanks mounted higher than 183 cm. It was permissible for the latter to be built in accordance with the industry standard CAN/CGA-B149.4-M91, *Natural Gas for Vehicles Installation Code*, which included requirements for the installation and testing of system components, piping, valving, and tanks.

As with LPG fuel systems, the industry has matured and a reliable standard now exists governing natural gas fuel system components. For all vehicles, except school buses, section 301.2 now allows manufacturers the option of either carrying out barrier crash tests or complying with Canadian Standards Association Standard CSA B109, *Natural Gas for Vehicles Installation Code*. As in section 301.1, the latest version of CSA B109 or the one that was in effect 24 months before the date of manufacture of the vehicle may be used. Consistent with the requirements of sections 301 and 301.1, school bus fuel system integrity may be based on crash testing only.

Given that reliable industry standards governing CNG cylinders for vehicle use have been developed in both Canada and the U.S., significant changes were also made to the storage container requirements. This amendment stipulates that only CNG cylinders marked in accordance with the requirements of one of the following standards may be installed on CNG-fueled motor vehicles: CSA B51, Part 2, *High-Pressure Cylinders for the Onboard Storage of Natural Gas as a Fuel for Automotive Vehicles*, or the American National Standards Institute/American Gas Association, ANSI/AGA — NGV2, *Basic Requirements for Compressed Natural Gas Vehicle (NGV) Fuel Containers*. These standards specify requirements and test procedures, including bonfire and exterior environmental chemical tests.

Several other changes were made to section 301.2. Kilopascals were stipulated as the unit of measure in the formula set out in subparagraph 301.2(2)(b)(ii), minor wording changes were made to the barrier crash test subsection to maintain consistency with the LPG regulation, and the revised version of *Test Method 301.2* was incorporated.

Test Methods 301, 301.1, and 301.2

A number of changes were made to all three Test Methods. Section headings were added, and the fuel integrity requirements were grouped together. The drawings were revised and redrawn. The word “weight” was replaced by the word “mass” throughout, and the unit of mass was revised to kilograms. A clause was also added to make it clear that the vehicle’s “unloaded vehicle mass” does not include that of “work performing accessories”. This change is consistent with the requirements of section 212 “Windshield Mounting” and section 219 “Windshield Zone Intrusion” of the Regulations, and *Test Method 208 — Occupant Restraint Systems in Frontal Impact*. In addition, the skid testing requirements were revised to refer to the latest standard, the American Society for Testing and Materials (ASTM) Method E-274-90, and the Skid Number was changed to 75 so that it is in harmony with the National Highway Traffic Safety Administration’s (NHTSA’s) Federal Motor Vehicle Safety Standard (FMVSS) No. 301. The references to Stoddard solvent contained in *Test*

de les utiliser à la place des essais de collision avec une barrière, sauf pour les véhicules munis de réservoirs montés à plus de 183 cm. Il était possible de construire ces derniers conformément à la norme de l’industrie CAN/CGA-B149.4-M91, « *Code d’installation au gaz naturel pour véhicules* », qui renfermait les exigences concernant l’installation et la mise à l’essai des composants du circuit, des canalisations, des valves et des réservoirs.

Comme dans le cas des circuits d’alimentation en carburant de type GPL, l’industrie a évolué et il existe maintenant une norme fiable pour les composants du circuit d’alimentation en gaz naturel. Pour tous les véhicules, à l’exception des autobus scolaires, l’article 301.2 permet maintenant aux fabricants de choisir d’effectuer les essais de collision avec une barrière ou de se conformer à la norme de l’Association canadienne de normalisation CSA B109, « *Code d’installation au gaz naturel pour véhicules* ». Comme dans le cas de l’article 301.1, il est possible d’utiliser la dernière version de la CSA B109 ou celle qui était en vigueur 24 mois avant la date de fabrication du véhicule. Conformément aux exigences des articles 301 et 301.1, l’étanchéité du circuit d’alimentation en carburant des autobus scolaires peut être démontrée à l’aide des essais de collision seulement.

Étant donné que les normes fiables de l’industrie concernant les bouteilles à GNC à utiliser sur les véhicules ont été élaborées à la fois au Canada et aux États-Unis, des changements importants ont été aussi apportés aux exigences concernant les contenants de stockage. La présente modification stipule que seules les bouteilles à GNC marquées conformément aux exigences de l’une des normes suivantes peuvent être installées sur des véhicules alimentés au GNC : CSA B51, partie 2, *High-Pressure Cylinders for the Onboard Storage of Natural Gas as a Fuel for Automotive Vehicles*, ou *American National Standards Institute/American Gas Association, ANSI/AGA-NGV2, Basic Requirements for Compressed Natural Gas Vehicle (NGV) Fuel Containers*. Ces normes prévoient des exigences et des procédures d’essai, incluant des essais à la flamme vive et des essais chimiques environnementaux extérieurs.

Plusieurs autres changements ont été apportés à l’article 301.2. L’unité en kilopascals a été ajoutée à la formule qui figure au sous-alinéa 301.2(2)(b)(ii), des remaniements mineurs ont été apportés au libellé du paragraphe relatif à l’essai de collision avec une barrière pour qu’il soit cohérent avec le règlement sur le GPL et la version révisée de la *Méthode d’essai 301.2* a été incorporée.

Méthodes d’essai 301, 301.1 et 301.2

Un certain nombre de changements ont été apportés aux trois méthodes d’essai. Des intertitres de section ont été ajoutés, et les exigences concernant l’étanchéité du circuit d’alimentation en carburant ont été regroupées. Les dessins ont été révisés et refaits. Dans tout le document, le mot « poids » a été remplacé par le mot « masse » et l’unité de masse a été révisée et s’exprime en kilogrammes. Une disposition a été ajoutée indiquant que la « masse du véhicule à vide » ne comprend pas la « masse des accessoires requis pour accomplir le travail ». Ce changement est cohérent avec les exigences de l’article 212 « Cadre de pare-brise » et de l’article 219 « Pénétration de la zone du pare-brise » du règlement et avec la *Méthode d’essai 208 — Systèmes de retenue des occupants en cas de collision frontale*. De plus, les exigences concernant les essais de dérapage ont été révisées pour faire référence à la plus récente norme, *American Society for Testing and Materials (ASTM) E-274-90*, et l’indice de glissance a été changé à 75 pour s’harmoniser avec la *Federal Motor Vehicle Safety Standard*

Method 301 were also updated to refer to the new standard, ASTM D235-95, *Standard Specifications for Mineral Solvents*. Finally, the ground clearance of the lower surface of the contour barrier was changed to 133 mm to make it the same as that of FMVSS 301.

Effective Date

This amendment comes into effect 30 days after the date of its registration by the Clerk of the Privy Council.

Alternatives

The main purpose of this amendment is to incorporate by reference updated industry standards that were written and revised by committees of experts in their field with a wide range of industry and government backgrounds. The Department of Transport believes that the incorporation of these new standards will improve vehicle safety because their use will provide a reliable means of demonstrating compliance for small manufacturers and manufacturers producing limited quantities of vehicles that use alternative fuels.

Benefits and Costs

The Department of Transport does not expect that there will be any costs incurred in complying with this amendment. In fact, it anticipates that there will be a cost saving for small manufacturers and manufacturers producing limited quantities of vehicles using alternative fuels, as they will be able to demonstrate compliance by following industry standards rather than by conducting crash tests. This amendment also removes barriers to the introduction of technological improvements to vehicles using gaseous fuels.

Research into vehicle fires has not provided any statistically significant information on the safety of propane and natural gas as a vehicle fuel. A review of over 1,100 accident cases completed by the university investigation teams under contract to the Department yielded no cases involving a CNG fuel fire and only two cases involving an LPG fuel fire.

One LPG-related fire resulted from a collision in which a police cruiser fueled by propane gas struck a full-sized van from the rear. The gasoline fuel tank of the van was punctured by an after-market installed towing hitch. The loss of fuel integrity of the tank resulted in a fire in the engine compartment and part of the interior of the police cruiser. The propane fuel system of the police vehicle did not experience a loss of integrity.

The second case involved a school bus manufactured to operate on gasoline that was later altered to operate on propane. The school bus was struck from the rear by a fully laden "B" train tractor combination with a Gross Combination Weight Rating of 55 000 kg. The collision impact damaged the propane storage tanks, which resulted in a fire that destroyed the bus and caused three deaths. The fire appeared to have been caused by the after-market installed propane tanks, whose installation would not have met either the Department's previous regulatory requirements or the industry standards that this amendment adopts.

(FMVSS) 301 de la *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA). Les renvois au solvant Stoddard qui figurent dans la *Méthode d'essai 301* ont également été mis à jour pour faire référence à la nouvelle norme, ASTM D235-95, *Standard Specifications for Mineral Solvents*. Enfin, le dégagement du sol de la barrière profilée a été fixé à 133 mm conformément à la FMVSS 301.

Mise en oeuvre

La présente modification entre en vigueur 30 jours après la date de son enregistrement par le greffier du Conseil privé.

Solutions envisagées

Le principal objectif de la présente modification est d'incorporer par renvoi les normes actualisées de l'industrie qui ont été rédigées et révisées par des comités d'experts dans leur domaine possédant des antécédents variés dans des secteurs gouvernementaux et industriels. Le ministère des Transports est d'avis que l'incorporation de ces nouvelles normes améliorera la sécurité des véhicules parce que leur utilisation offrira aux petits fabricants, et à ceux qui produisent un nombre limité de véhicules alimentés avec des carburants de remplacement, un moyen fiable pour démontrer la conformité.

Avantages et coûts

Le ministère des Transports ne prévoit pas que le fait de se conformer à la présente modification entraîne des coûts. En fait, il s'attend à ce que les petits fabricants et ceux qui produisent un nombre limité de véhicules utilisant un carburant de remplacement réalisent des économies, étant donné qu'ils pourront démontrer la conformité en suivant les normes de l'industrie plutôt qu'en procédant à des essais de collision. La présente modification élimine les obstacles à l'introduction d'améliorations technologiques aux véhicules qui sont alimentés avec des carburants gazeux.

La recherche dans le domaine des incendies de véhicules n'a pas produit de renseignements statistiques significatifs sur la sécurité du gaz propane et du gaz naturel comme carburant pour véhicules. Un examen de plus de 1 100 accidents réalisé par des équipes universitaires d'enquête aux termes de contrats avec le ministère n'a rapporté aucun cas d'incendie dû au GNC et n'en a rapporté que deux impliquant le GPL.

Un des cas d'incendie impliquant le GPL a été causé par la collision d'une voiture de patrouille de la police alimentée au gaz propane avec l'arrière d'une camionnette de dimensions normales. Le réservoir d'essence de la camionnette a été perforé par un anneau d'attelage installé après achat. La perte d'étanchéité du réservoir d'essence a causé un incendie dans le compartiment moteur et une partie de l'intérieur de la voiture de patrouille. Le circuit d'alimentation en propane de la voiture de la police n'a pas subi de perte d'étanchéité.

Dans le deuxième cas, il s'agissait d'un autobus scolaire qui avait été conçu pour fonctionner à l'essence, mais qu'on avait modifié par la suite pour fonctionner au gaz propane. L'autobus scolaire a été frappé par un train double de type B dont le poids technique maximal combiné était de 55 000 kg. L'impact de la collision a endommagé les réservoirs de stockage du gaz propane, causant ainsi un incendie qui a détruit l'autobus et entraîné trois pertes de vie. L'incendie semble avoir été causé par l'installation, après achat, de réservoirs de gaz propane qui n'aurait pas été conforme aux dispositions réglementaires en vigueur à l'époque où

The only other source of statistical information on vehicle collisions in Canada is the Traffic Accident Information Database (TRAID), which does not separate accident data based on fuel type and, therefore, could not be used to provide data on CNG or LPG fuel safety.

Consultation

Consultation on this amendment has been extensive and has taken place over a considerable period of time. After the introduction of section 301.1 in 1982, the Department of Transport received several requests for changes to its requirements. Prior to pre-publication of the Department's intention to update the fuel system integrity requirements, the proposed amendment was presented to industry representatives at a Road Safety Directorate Regulatory Steering Committee meeting and their comments were solicited. After its pre-publication in the *Canada Gazette*, Part I on September 18, 1999, the amendment was revised in response to the comments received, and a number of difficulties uncovered in a testing program prompted adjustments to be made to the test methods and the Regulatory Schedule. Further consultations ensued, in response to which additional revisions were made, and in January 2001, a final meeting was held with the Canadian Vehicle Manufacturers' Association to address its remaining concerns. The Association of International Automobile Manufacturers of Canada was not involved in the consultations as none of its member companies manufactures vehicles fueled by alternative energy sources.

One of the initial comments received by the Department of Transport for changes to the LPG fuel system integrity requirements was from the Ford Motor Company of Canada, which requested that the term "leakage" be replaced by the term "fuel spillage". As mentioned earlier, this change has been made. General Motors Canada asked that the tank attachment requirements contained in section 301.1 be harmonized with those of the CNG Regulation by eliminating the no-detachment-at-any-attachment-point requirement. In addition, Western Star Trucks of Kelowna, B.C., requested that either it be exempt from the requirements of section 301.1 or that the Regulations be amended to allow compliance with the more recent industry standards. In its letter, the company noted that the section referred to outdated standards that were inappropriate for current conversion equipment.

In response to the presentation of the proposed changes made at the Regulatory Steering Committee meeting in May 1999, Chrysler Canada (now DaimlerChrysler Canada) requested several further revisions. Specifically, Chrysler requested that changes be made to the fuel container attachment requirement of section 301.1, that the requirement for barrier crash tests for vehicles over 4 536 kg be removed from both sections 301.1 and 301.2, that leakage limits be included in section 301.1, and that the fuel cylinder requirements contained in section 301.2 be harmonized with those of the National Highway Traffic Safety Administration's FMVSS 304.

aux normes actuelles de l'industrie que la présente modification adopte.

La seule autre source au Canada de renseignements statistiques sur les collisions de véhicules est celle de la base nationale de données sur les collisions (BNDC) qui ne ventile pas les accidents selon le type de carburant utilisé et qui ne pouvait servir à obtenir des données sur la sécurité d'utilisation du GNC et du GPL.

Consultations

Les consultations concernant la présente modification se sont faites à grande échelle et se sont déroulées sur une longue période. Après l'adoption de l'article 301.1 en 1982, le ministère des Transports a reçu plusieurs demandes de modification et de mise à jour de ses exigences. Avant la prépublication de l'intention du ministère de mettre à jour les exigences concernant l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant, le projet de modification a été présenté à des représentants de l'industrie lors d'une réunion d'un Comité directeur de la réglementation de la Direction générale de la sécurité routière et ils ont été invités à fournir des commentaires. Après sa prépublication dans la *Gazette du Canada* Partie I le 18 septembre 1999, la modification a encore été révisée en réponse aux observations reçues et un certain nombre de difficultés non découvertes dans le programme d'essai a incité à faire des rectifications aux méthodes d'essai et à l'annexe des modifications au règlement. D'autres consultations ont eu lieu et des révisions additionnelles ont été apportées. En janvier 2001, une rencontre finale a été tenue avec les sociétés membres de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules pour régler leurs questions en suspens. L'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada n'a pas été en cause dans les consultations puisqu'aucune de ses compagnies membres ne fabrique de véhicules alimentés par des sources d'énergie de remplacement.

Une des premières observations reçues par le ministère des Transports visant des changements à apporter aux exigences portant sur l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant de type GPL a été présentée par Ford du Canada qui demandait que le terme « fuite » soit remplacé par « écoulement de carburant ». Tel que mentionné ci-dessus, ce changement a été effectué. General Motors du Canada a réclamé que les exigences concernant la fixation des réservoirs contenues dans l'article 301.1 soient harmonisées avec celles du règlement sur le GNC et ce, par la suppression de l'exigence visant le non-détachement à l'un des points de fixation. De plus, la société Camions Western Star Inc. de Kelowna (C.-B.) a demandé d'être exemptée des exigences de l'article 301.1 ou que le règlement soit modifié pour permettre la conformité aux normes plus récentes de l'industrie. Dans sa lettre, ce fabricant a observé que l'article faisait référence à des normes périmées qui ne conviennent pas au matériel actuel de conversion.

Suite à la présentation des modifications proposées lors d'une réunion du Comité directeur de la réglementation en mai 1999, Chrysler Canada (maintenant DaimlerChrysler Canada) a demandé plusieurs autres révisions. En particulier, Chrysler a réclamé : que des changements soient apportés aux exigences de l'article 301.1 concernant la fixation des réservoirs de carburant; que l'exigence concernant les essais de collision avec une barrière pour les véhicules de plus de 4 536 kg soit supprimée des articles 301.1 et 301.2; que des limites d'écoulement de carburant soient précisées dans l'article 301.1; et que les exigences de l'article 301.2 concernant les réservoirs de carburant soient harmonisées avec celles de la FMVSS 304 de la NHTSA.

The Department of Transport considered these requests and accepted Chrysler Canada's position, which had been voiced earlier by General Motors, that the requirement for LPG containers to remain attached at all attachment points after the crash test was exceedingly stringent. However, to guard against the possibility that a tank mounted in an enclosed space, such as a luggage compartment, could become free at all mounting points but remain in the vehicle, the wording of sections 301.1 and 301.2 was changed to require the fuel container to "remain attached to the vehicle at a minimum of one attachment point".

The Department did not accept Chrysler Canada's request that the barrier crash testing requirements of sections 301.1 and 301.2 be limited to vehicles with a GVWR of 4 536 kg or less. CNG and LPG are significantly different from diesel and gasoline fuels and present different safety issues. As an alternative to testing, the Department will allow manufacturers to demonstrate compliance by following the national standards that have been incorporated in this amendment. This alternative will ease the burden for both small manufacturers and manufacturers of limited production vehicles.

In addition, the Department of Transport rejects Chrysler Canada's position that leakage of LPG should be allowed at the same level as gasoline and diesel-fueled vehicles. The Department would like to point out that current fuel injection systems for both gasoline and diesel fuel seldom leak during crash testing since the technology exists to prevent any fuel leakage. Chrysler Canada did not provide any technical basis for its suggestion, and no changes were made to the original proposal.

The Department also reviewed Chrysler Canada's request to harmonize the CNG cylinder requirements of section 301.2 with those of the NHTSA's FMVSS 304. At present, the U.S. standard does not include environmental testing requirements that are equivalent to those of NGV-2 and CSA B-51; consequently, the Department was unable to accept FMVSS 304 as an alternative. Recently, tank failures have occurred with cylinders that were not tested to these environmental requirements.

Summary of Revisions Following Pre-publication in the Canada Gazette, Part I

The Department of Transport received comments from Ford Motor Company of Canada, General Motors of Canada, and the Canadian Vehicle Manufacturers' Association (CVMA) in response to pre-publication of its proposed changes.

Ford Motor Company of Canada and the CVMA both requested that the Department revise section 301.1 to allow some spillage of LPG after a barrier crash test. Ford argued that this requirement was needed in order to allow for a "small temporary discharge of fluid". The CVMA requested that the Department harmonize its requirements with those of section 301, but added that it would be willing to work with the Department to determine a lesser acceptable amount.

The Department of Transport has never had a concern with allowing a small temporary discharge of fluid during the 30 minutes following the barrier crash test of an LPG-fueled vehicle. Rather the Department's concern rests with allowing the same amount of spillage as permitted over the 60-minute period

Le ministère des Transports a pris en considération ces demandes et a accepté la position de Chrysler Canada, que General Motors avait présenté plus tôt, qualifiant de trop strictes les exigences stipulant que les contenants de GPL devaient demeurer attachés à tous les points de fixation. Toutefois, pour éviter la possibilité qu'un réservoir monté dans un milieu clos, comme un compartiment à bagages, ne se détache à tous ses points de fixation sans se détacher du véhicule, le libellé des articles 301.1 et 301.2 a été changé pour exiger que le contenant de carburant demeure fixé au véhicule à au moins un point de fixation.

Le ministère a rejeté la proposition de Chrysler Canada visant à limiter les exigences relatives aux essais de collision de articles 301.1 et 301.2 aux véhicules d'un PNBV de 4 536 kg ou moins. Le GNC et le GPL diffèrent substantiellement du diesel et de l'essence et ils présentent également des problèmes de sécurité différents. Comme solution de rechange aux essais, le ministère permettra aux fabricants de démontrer la conformité en suivant les normes nationales qui ont été incorporées dans la présente modification. Cette mesure allégera le fardeau des petits fabricants aussi bien que celui des fabricants de véhicules à production limitée.

De plus, le ministère des Transports rejette la position de Chrysler Canada selon laquelle l'écoulement de GPL devrait être permis dans les mêmes proportions que dans le cas des véhicules alimentés à l'essence ou au diesel. Le ministère aimerait souligner que les dispositifs actuels d'injection utilisés aussi bien dans le cas de l'essence que dans celui du diesel furent rarement lors d'essais de collision puisque la technologie existe actuellement pour empêcher tout écoulement de carburant. Chrysler Canada n'a pas présenté de raisons techniques pour étayer sa proposition et les exigences proposées originalement demeurent les mêmes.

Le ministère a aussi examiné la demande présentée par Chrysler Canada visant à harmoniser les exigences relatives aux contenants de GNC stipulées dans l'article 301.2 avec celles de la FMVSS 304 de la NHTSA. À l'heure actuelle, la norme américaine ne prévoit pas d'exigences en matière d'essais environnementaux équivalentes à celles incluses dans la NGV-2 et la CSA B-51, en conséquence, le ministère ne peut pas accepter la FMVSS 304 en tant que solution de rechange. Récemment, des défaillances ont été constatées dans le cas de contenants qui n'avaient pas été soumis à des essais environnementaux.

Sommaire des révisions apportées suite à la prépublication dans la Gazette du Canada Partie I

Le ministère des Transports a reçu des commentaires à la suite de la prépublication des changements proposés de Ford du Canada, de General Motors du Canada et de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV).

Ford du Canada et l'ACCV ont demandé au ministère de réviser l'article 301.1 pour permettre un certain écoulement de GPL après un essai de collision avec une barrière. Ford du Canada a fait valoir que cette exigence était nécessaire pour permettre un faible écoulement temporaire de liquide. L'ACCV a demandé que le ministère harmonise ses exigences avec celles de l'article 301, mais elle s'est dite prête à travailler avec le ministère à la détermination d'une quantité moindre acceptable.

Le ministère des Transports n'a jamais eu de crainte à permettre un faible écoulement temporaire de liquide d'un véhicule alimenté au GPL pendant les 30 minutes qui suivent un essai de collision avec une barrière. Le ministère se préoccupe plutôt de permettre la même quantité d'écoulement pendant les 60 minutes

required to test gasoline and diesel-powered vehicles because the leakage limits contained in section 301 were developed in the 1960's when vehicles were equipped with open carburetors. This amendment will allow the same amount of spillage in the 30 minutes following the testing of an LPG-fueled vehicle as is permitted during the first 5 minutes after the testing of a conventionally fueled vehicle. It should be noted that leaks in current fuel-injected gasoline-fueled vehicles are very rare. In any case, the 95 percent post-crash pressure requirement ensures that the amount of spillage will be minimal.

The revised requirement for the fuel container to remain attached by at least one point after a crash test was also the subject of comment. The CVMA requested that it be dropped entirely, noting that there is no similar requirement in section 301 or in the equivalent U.S. standard. The Department has not acceded to this request because the possibility that a fuel container could break loose is sufficient justification to require that it remain attached to the vehicle at a minimum of one attachment point. During the development of this amendment, the Department saw instances in which fuel containers became detached from the vehicle causing a potential safety hazard.

The CVMA also commented on the continuing regulation of LPG- and CNG-powered vehicles with a GVWR greater than 4 536 kg. It requested that the Department harmonizes sections 301.1 and 301.2 with section 301 and with the NHTSA's FMVSS 303 by removing the requirement for these vehicles to either be subjected to crash testing or built in accordance with industry standards. The Department did not accept this request because it believes that the fuel system integrity of heavier vehicles should be evaluated in the same manner as that of lighter ones. The Department acknowledges that, as the CVMA pointed out, conventionally powered vehicles over 4 536 kg are not subject to regulation; however, this has traditionally been the case because the majority operate on diesel fuel, which is safer than gaseous fuels.

Both the CVMA and Ford Motor Company of Canada requested that the stipulated date be removed for one of the standards to be used in certifying CNG cylinders. In its proposal, the Department specified that the 1998 version of the ANSI/AGA — NGV2 standard be followed, but permitted that the use of the most recent version of the Canadian Standards Association Standard CSA B-51. The CVMA and Ford requested that use of the most recent version of both standards be allowed. The CVMA also asked that the Department incorporate the requirements of the NHTSA's FMVSS 304 as a third certification alternative.

In response to the first request, the Department of Transport removed the date from the incorporated reference to ANSI/AGA — NGV2; however, it will monitor the revisions that are made to the standard in the future, and should unacceptable requirements be incorporated, section 301.2 will be amended accordingly. FMVSS 304 was not incorporated as a third alternative because it does not mandate an equivalent level of environmental testing.

The final comment received in response to pre-publication pertained to Test Methods 301.1 and 301.2, which specified that

requis pour mettre à l'essai les véhicules alimentés à l'essence et au diesel parce que les exigences concernant les limites d'écoulement contenues dans l'article 301 ont été établies dans les années 1960 alors que les véhicules étaient équipés de carburateurs ouverts. La présente modification permettra la même quantité d'écoulement pendant les 30 minutes qui suivent l'essai d'un véhicule alimenté au GPL que ce qui est permis pendant les cinq premières minutes qui suivent l'essai d'un véhicule alimenté avec un carburant conventionnel. Il est à remarquer que les écoulements dans les véhicules à injection d'essence actuels sont très rares. Si tel est le cas, l'exigence concernant une pression de 95 p. 100 après une collision assure que la quantité d'écoulement sera minime.

L'exigence révisée concernant le contenant de carburant qui doit demeurer fixé à au moins un point après un essai de collision a aussi fait l'objet de commentaires. L'ACCV a demandé qu'elle soit supprimée complètement, faisant remarquer que l'article 301 et la norme américaine équivalente ne prévoient pas d'exigence semblable. Le ministère n'a pas accédé à cette demande parce que la possibilité qu'un réservoir de carburant se détache est une justification suffisante pour exiger que celui-ci demeure fixé au véhicule à au moins un point de fixation. Au cours de l'élaboration de la présente modification, le ministère a vu des cas où des réservoirs de carburant se sont détachés du véhicule entraînant un danger potentiel pour la sécurité.

L'ACCV a aussi présenté un commentaire sur la réglementation continue des véhicules d'un PNBV de plus de 4 536 kg alimentés au GPL et au GNC. Elle a demandé au ministère d'harmoniser les articles 301.1 et 301.2 avec l'article 301 et avec la FMVSS 303 de la NHTSA, en éliminant l'exigence pour ces véhicules d'être soumis à des essais de collision ou d'être construits conformément aux normes de l'industrie. Le ministère n'a pas accepté cette demande parce qu'il croit que l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant des véhicules plus lourds doit être évaluée de la même manière que celle des véhicules plus légers. Le ministère reconnaît, comme l'a fait remarquer l'ACCV, que les véhicules de plus de 4 536 kg alimentés avec un carburant conventionnel ne sont pas assujettis à la réglementation; toutefois, ceci a traditionnellement été le cas parce que la majorité fonctionnent au carburant diesel, qui est plus sûr que les carburants gazeux.

L'ACCV et Ford du Canada ont demandé que la date stipulée soit enlevée pour une des normes qui servira à l'homologation des bouteilles à GNC. Dans sa proposition, le ministère précisait que la version de 1998 de la norme ANSI/AGA—NGV2 devait être suivie, mais permettait l'utilisation de la version plus récente de la norme CSA B-51 de l'Association canadienne de normalisation. L'ACCV et Ford ont demandé que l'utilisation de la version la plus récente des deux normes soit permise. L'ACCV a aussi réclamé que le ministère incorpore les exigences de la FMVSS 304 de la NHTSA comme troisième solution de rechange.

En réponse à la première demande, le ministère des Transports a supprimé la date du renvoi incorporé à la ANSI/AGA—NGV2, toutefois, il surveillera les révisions apportées à la norme dans le futur, et si des exigences non acceptables sont incorporées, l'article 301.2 sera modifié en conséquence. La FMVSS 304 n'a pas été incorporée comme troisième solution de rechange parce qu'elle n'exige pas un niveau équivalent d'essais environnementaux.

La dernière observation reçue en réponse à la prépublication concernait les Méthodes d'essai 301.1 et 301.2, qui précisait

the pressure on the high side of the fuel system be measured at the tank. General Motors of Canada found this requirement to be overly restrictive and requested that it be made to harmonize with FMVSS 303, which stipulates that the “pressure drop measurement is to be made using a location on the high-pressure side of the system in accordance with the vehicle manufacturer’s recommendation”. The Department accepted this suggestion and revised the wording to indicate that the pressure measurement is to be taken in a location suggested by the manufacturer.

The definition of the term “fuel spillage”, as contained in subsection 2(1) of the Regulations, was also revised in order to clarify the crash test requirements and facilitate enforcement. It was, however, later removed and does not form part of this amendment.

Clarification of the Testing Procedures

During routine compliance testing that was carried out after pre-publication, several difficulties in following the testing procedures proposed in Test Methods 301.1 and 301.2 came to light. In order to address these problems, the following changes were made to the test methods and the Regulatory Schedule.

Changes to Test Methods 301.1 and 301.2

- Eliminated the option of using compressed air during the crash test.
- Allowed the use of either nitrogen or argon for pressurizing the fuel system.
- Revised section 3.4 to more closely match the actual crash testing procedure.
- In Test Method 301.1, eliminated the option of using Stoddard solvent in the crash test.

Changes to the Regulatory Schedule

- The definition of “fuel spillage” was revised to indicate fuel spillage from the fuel system rather than fuel spillage from the vehicle.
- A definition for “fuel container” was added to address the fact that a container assembly may consist of one or more containers.
- A definition for “high-pressure portion of the fuel system” was added to the test methods and Regulatory Schedule to clarify the requirement for testing this portion of the fuel system.
- A wider range of dates was specified for the incorporated standards, and a requirement was added obliging manufacturers to provide information on the standards followed when requested.
- The new CSA standard B109 was incorporated by reference instead of CSA B149.4-M91.

After these revisions were made, the Department again consulted with the automotive industry and received comments from the CVMA, in response to which paragraph 301.1(2)(b) of the Regulatory Schedule was clarified to specify that the leakage is to be measured during the one-half hour period after motion of the vehicle ceases. The following other minor changes were also made to further clarify the requirements of the test methods.

que la pression sur le côté élevé du circuit d’alimentation en carburant devait être mesurée au réservoir. General Motors du Canada trouvait cette exigence trop restrictive et a demandé qu’elle soit harmonisée avec la FMVSS 303 qui stipule que la mesure de l’écoulement doit être prise à un point sur le côté élevé du circuit conformément à la recommandation du fabricant du véhicule. Le ministère a accepté cette suggestion et a révisé le libellé pour indiquer que la mesure de la pression devait se faire à un endroit recommandé par le fabricant.

La définition du terme « écoulement de carburant », telle qu’elle figure dans le paragraphe 2(1) du règlement, a aussi été révisée afin de clarifier les exigences relatives aux essais de collision et de faciliter l’application. Elle a cependant été enlevée plus tard et ne fait pas partie de la présente modification.

Clarification des procédures d’essai

Au cours d’essais de routine qui ont été effectués après la pré-publication, plusieurs difficultés se sont manifestées relativement aux procédures d’essai proposées dans les Méthodes d’essai 301.1 et 301.2. Afin de régler ces problèmes, les changements suivants ont été apportés aux méthodes d’essai et à l’annexe des modifications au règlement.

Changements aux Méthodes d’essai 301.1 et 301.2

- Suppression de l’option permettant d’utiliser de l’air comprimé au cours de l’essai de collision.
- Permission d’utiliser de l’azote ou de l’argon pour mettre sous pression les circuits d’alimentation en carburant.
- Révision de la section 3.4 pour mieux l’harmoniser avec la présente procédure d’essai de collision.
- Dans la Méthode d’essai 301.1, suppression de l’option permettant d’utiliser le solvant Stoddard au cours de l’essai de collision.

Changements à l’annexe des modifications au règlement

- Révision de la définition « écoulement de carburant » pour indiquer un écoulement de carburant du circuit d’alimentation en carburant plutôt qu’un écoulement de carburant du véhicule.
- Ajout d’une nouvelle définition « réservoir de carburant » pour indiquer la possibilité qu’un ensemble réservoir puisse être composé d’un ou de plusieurs réservoirs.
- Ajout de la définition « partie haute pression du circuit d’alimentation en carburant » aux méthodes d’essai et à l’annexe des modifications au règlement pour préciser l’exigence pour la mise à l’essai de cette partie du circuit d’alimentation en carburant.
- Autorisation d’une gamme plus vaste de dates pour les normes incorporées et ajout d’une exigence visant à obliger les fabricants à remettre, sur demande, les renseignements sur les normes suivies.
- Incorporation par renvoi de la nouvelle norme CSA B109 à la place de l’ancienne norme CSA B149.4-M91.

Après que ces révisions aient été apportées, le ministère a encore une fois consulté l’industrie de l’automobile et a reçu des commentaires de la part de l’ACCV, après quoi l’alinéa 301.1(2)(b) de l’annexe des modifications au règlement a été clarifié pour préciser que l’écoulement devait être mesuré durant la demi-heure qui suit l’immobilisation complète du véhicule. Les autres changements mineurs suivants ont aussi été apportés pour préciser davantage les exigences des méthodes d’essai.

- Removed the reference to the static rollover test from section 3.2.2 of both Test Methods 301.1 and 301.2 as it had been included by error.
- Deleted the last portion of section 3.4.2 from Test Method 301.1, which referenced section 3.4.3.
- Revised section 3.4.3 of Test Method 301.1 to specify that it is the high-pressure portion of the fuel system that should be pressurized.
- Clarified the requirement in Test Methods 301.1 and 301.2 that the measurement of the test pressure is to be taken in a location that is in accordance with the manufacturer's recommendations.
- Clarified section 3.4.7 of Test Method 301.1 and section 3.4.5 of Test Method 301.2 to include reference to electric valves.
- Clarified the intent of section 3.3.2 in Test Methods 301, 301.1 and 301.2 as to the method for loading vehicles over 4 536 kg.
- Suppression du renvoi à l'essai statique de capotage de la section 3.2.2 des Méthodes d'essai 301.1 et 301.2, puisqu'il y avait été inclus par erreur.
- Suppression de la dernière partie de la section 3.4.2 de la Méthode d'essai 301.1, qui faisait référence à la section 3.4.3.
- Révision de la section 3.4.3 de la Méthode d'essai 301.1 pour préciser que c'est la partie haute pression du circuit d'alimentation qui doit être mise sous pression.
- Clarification de l'exigence qui figure dans les Méthodes d'essai 301.1 et 301.2, selon laquelle la mesure de la pression doit se faire à un endroit recommandé par le fabricant.
- Clarification de la section 3.4.7 de la Méthode d'essai 301.1 et de la section 3.4.5 de la Méthode d'essai 301.2 pour faire référence aux robinets électriques.
- Clarification de l'esprit de la section 3.3.2 des Méthodes d'essai 301, 301.1 et 301.2 quant au moyen de chargement des véhicules de plus de 4 536 kg.

The Final Revisions

In January 2001, Department officials met with the CVMA-member companies to finalize the regulatory requirements, and further revisions were made. In response to the CVMA's argument that the use of one inert gas would provide more consistent test results, the option of using argon as a test gas was eliminated. The Department also agreed to defer revising the definition of "fuel spillage" because the CVMA was concerned about the lack of testing protocols for collecting fuel. The Department will review the issue of fuel spillage and propose changes at a future date. Several additional wording changes were also made to clarify the intended requirements and to ensure that pressure measurements would be made in a consistent manner. Finally, in response to a written request made by the CMVA in March 2001, the implementation date for sections 301.1 and 301.2 was extended to September 1, 2002, to allow manufacturers lead time in which to conform to the new requirements.

In preparing this amendment, the Department of Transport made every possible effort to respond to the concerns and suggestions of the automotive industry without reducing the safety of vehicles powered by alternative fuels. The Department also worked closely with the provinces and the Canadian Standards Association to develop up-to-date and effective construction standards that would provide manufacturers with a cost-effective alternative to barrier crash testing. The Department believes that the changes made by this amendment will ensure that safe, reasonably priced vehicles powered by alternative fuels will be available to Canadians in the future.

Compliance and Enforcement

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

Révisions finales

En janvier 2001, des représentants du ministère ont rencontré les compagnies membres de l'ACCV pour mettre la dernière main aux exigences réglementaires, et d'autres révisions ont été apportées. En réponse à l'argument avancé par l'ACCV à savoir que l'utilisation d'un seul gaz inerte fournirait des résultats d'essai plus cohérents, l'option d'utiliser l'argon comme gaz d'essai a été supprimée. Le ministère a aussi convenu de reporter la révision de la définition de « écoulement de carburant » parce que l'ACCV était préoccupée par le manque de protocoles d'essai pour recueillir le carburant. Le ministère examinera la question de l'écoulement de carburant et proposera des changements à une date ultérieure. Plusieurs autres changements au libellé ont été apportés pour clarifier les exigences prévues et s'assurer que les mesures de la pression soient faites de manière uniforme. En dernier lieu, en réponse à une demande écrite de l'ACCV datée de mars 2001, la date d'entrée en vigueur des articles 301.1 et 301.2 a été reportée jusqu'au 1^{er} septembre 2002 afin d'accorder aux fabricants assez de temps pour se conformer aux nouvelles exigences.

En rédigeant la présente modification, le ministère des Transports a fait tous les efforts possibles pour répondre aux questions et aux suggestions de l'industrie de l'automobile sans pour autant réduire la sécurité des véhicules alimentés avec des carburants de remplacement. Le ministère a travaillé en étroite collaboration avec les provinces et l'Association canadienne de normalisation pour établir des normes de fabrication efficaces et à jour qui devraient permettre aux fabricants d'utiliser une option de rechange rentable aux essais de collision avec une barrière. Le ministère est d'avis que les changements apportés par la présente modification assureront que les Canadiens pourront profiter dans l'avenir de véhicules alimentés avec des carburants de remplacement sûrs et raisonnables par rapport au coût.

Respect et exécution

Les fabricants de véhicules automobiles et les importateurs ont l'obligation de s'assurer que leurs produits soient conformes aux exigences du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Le ministère des Transports surveille leurs programmes d'autocertification en examinant leurs documents d'essai, en inspectant des véhicules et en mettant à l'essai des véhicules obtenus sur le marché commercial. Lorsqu'un défaut est décelé, le fabricant ou l'importateur doit émettre un avis de défaut à l'intention

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

Dan Davis
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Department of Transport
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Tel.: (613) 998-1956
FAX: (613) 990-2913
Internet address: DAVISDA@tc.gc.ca

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

Personne-ressource

Dan Davis
Direction générale de la sécurité routière et
de la réglementation automobile
Ministère des Transports
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Tél. : (613) 998-1956
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-2913
Courriel : DAVISDA@tc.gc.ca

Registration
SOR/2001-153 26 April, 2001

Enregistrement
DORS/2001-153 26 avril 2001

PILOTAGE ACT

LOI SUR LE PILOTAGE

Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations

Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique

P.C. 2001-700 26 April, 2001

C.P. 2001-700 26 avril 2001

Whereas the Pacific Pilotage Authority, pursuant to subsection 34(1)^a of the *Pilotage Act*, published in the *Canada Gazette*, Part I, on December 30, 2000, a copy of the proposed *Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations*, substantially in the form set out in the annexed Regulations;

Attendu que, conformément au paragraphe 34(1)^a de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration de pilotage du Pacifique a fait publier dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 30 décembre 2000, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique*, conforme en substance au texte ci-après;

And whereas one notice of objection to the proposed Regulations was filed with the Canadian Transportation Agency under subsection 34(2)^b of that Act, and the Agency will make an investigation of the proposed charges in order to make its recommendation to the Pacific Pilotage Authority pursuant to subsection 35(1)^c of that Act;

Attendu qu'un avis d'opposition au projet de règlement a été déposé auprès de l'Office des transports du Canada en vertu du paragraphe 34(2)^b de la *Loi sur le pilotage* et que celui-ci fera enquête relativement au projet de droit afin de faire à ce sujet une recommandation à l'Administration de pilotage du Pacifique conformément au paragraphe 35(1)^c de cette loi,

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 33(1) of the *Pilotage Act*, hereby approves the annexed *Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations*, made on February 8, 2001, by the Pacific Pilotage Authority.

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve le *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique*, ci-après, pris le 8 février 2001, par l'Administration de pilotage du Pacifique.

REGULATIONS AMENDING THE PACIFIC PILOTAGE TARIFF REGULATIONS

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES TARIFS DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

AMENDMENTS

MODIFICATIONS

1. Section 8¹ of the *Pacific Pilotage Tariff Regulations*² is replaced by the following:

1. L'article 8¹ du *Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique*² est remplacé par ce qui suit :

8. Despite sections 6 and 7, the total charges payable under those sections in respect of a ship are not less than \$587.56.

8. Malgré les articles 6 et 7, le total des droits exigibles à l'égard d'un navire en vertu de ces articles ne peut être inférieur à 587,56 \$.

2. The portion of items 1 to 3 of Schedule 2 to the Regulations in column 3¹ is replaced by the following:

2. La colonne 3¹ des articles 1 à 3 de l'annexe 2 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Column 3	
Item	Pilotage Charge (\$)
1.	2.527
2.	5.054
3.	2.527

Colonne 3	
Article	Droit de pilotage (\$)
1.	2,527
2.	5,054
3.	2,527

3. The portion of item 1 of Schedule 3 to the Regulations in column 2¹ is replaced by the following:

3. La colonne 2¹ de l'article 1 de l'annexe 3 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

^a S.C. 1998, c. 10, s. 150
^b S.C. 1996, c. 10, s. 251(2)
^c S.C. 1998, c. 10, s. 151
¹ SOR/2000-22
² SOR/85-583

^a L.C. 1998, ch. 10, art. 150
^b L.C. 1996, ch. 10, par. 251(2)
^c L.C. 1998, ch. 10, art. 151
¹ DORS/2000-22
² DORS/85-583

Column 2	
Item	Time Charge (\$)
1.	126.96

4. The portion of items 1 and 2 of Schedule 4 to the Regulations in column 2¹ is replaced by the following:

Column 2	
Item	Cancellation Charge (\$)
1.	381.59
2.	126.96

5. The portion of items 1 to 3 of Schedule 5 to the Regulations in column 2¹ is replaced by the following:

Column 2	
Item	Out-of-Region Charge (\$) (per hour or part of an hour)
1.	126.96
2.	126.96
3.	126.96

6. The portion of items 1 to 6 of Schedule 6 to the Regulations in column 2¹ is replaced by the following:

Column 2	
Item	Transportation Charges (\$)
1.	83
2.	115
3.	1,821
4.	260
5.	260
6.	83

7. The portion of items 1 to 7 of Schedule 7 to the Regulations in columns 2¹ and 3¹ is replaced by the following:

	Column 2	Column 3
Item	Charge (\$)	Additional Charge
1.	249	n/a
2.	925	n/a
3.	1,196	n/a
4.	4,000	n/a
5.	176	\$44 for each period of 15 minutes that a pilot boat is detained on standby
6.	516	n/a
7.	2,035	n/a

COMING INTO FORCE

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

Colonne 2	
Article	Droit horaire (\$)
1.	126,96

4. La colonne 2¹ des articles 1 et 2 de l'annexe 4 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Droit d'annulation (\$)
1.	381,59
2.	126,96

5. La colonne 2¹ des articles 1 à 3 de l'annexe 5 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Droit à l'extérieur de la région, par heure ou fraction d'heure (\$)
1.	126,96
2.	126,96
3.	126,96

6. La colonne 2¹ des articles 1 à 6 de l'annexe 6 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Droit de déplacement (\$)
1.	83
2.	115
3.	1 821
4.	260
5.	260
6.	83

7. Les colonnes 2¹ et 3¹ des articles 1 à 7 de l'annexe 7 du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

	Colonne 2	Colonne 3
Article	Droit (\$)	Droit supplémentaire
1.	249	s/o
2.	925	s/o
3.	1 196	s/o
4.	4 000	s/o
5.	176	44 \$ pour chaque période de 15 minutes durant laquelle un bateau-pilote est retenu en poste
6.	516	s/o
7.	2 035	s/o

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

The Pacific Pilotage Authority (the Authority) is responsible for administering, in the interests of safety, an efficient pilotage service within Canadian waters in and around the Province of British Columbia. In addition, the Authority prescribes tariffs of pilotage charges that are fair, reasonable and consistent with providing revenues sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

This tariff amendment of 2.75% is intended to provide the Authority with the means to maintain financial self-sufficiency. These tariff increases are consistent with the Authority's 2001 Corporate Plan and are intended to cover increased costs arising from pilotage and labour contract negotiations along with increased general operating costs in accordance with the projected rate of inflation.

As part of this tariff amendment the Authority is proposing a reduction of 9.9% for the Fraser River pilotage unit charge so that the new unit charge is the same as the Coastal pilotage unit charge for any ship, other than a ship when the propulsion system is not being used.

This tariff amendment will restructure the amounts charged to users for transportation of pilots. The Northern assignment transportation charge will be increased to reflect the fact this covers two pilots' expenses while the Southern assignment transportation charge will be reduced to reflect the cost of one pilot's travel expenses. The Authority's intent is to more closely match the actual expenditures for both one and two pilot assignments with the amounts collected from the users.

In general, these tariff amendments are necessary to offset the increased costs in providing pilotage services and in general operating expenses, thereby ensuring that the Authority will continue to operate on a self-sustaining financial basis.

Alternatives

The Authority is required to provide a safe and efficient pilotage service to ensure safe navigation and protection of the marine environment. Costs have been kept to the minimum consistent with providing a safe and effective service. Further reductions in pilotage charges are not an alternative since this would reduce the quality of service provided by the Authority.

Benefits and Costs

The 2.75% increase in the pilotage charges is consistent with the current costs of providing the service and it is anticipated that these amendments will result in an annual increase of \$800,000. In addition, the Authority has reduced the Fraser River pilotage charge for an assignment on any ship by 9.9%. This reduction is estimated to amount to \$140,000 per annum at current trip volumes. The restructuring of the pilot boat and helicopter charges will result in an increase of \$120,000 in revenue annually which will compensate for the increased costs of providing launch and helicopter services.

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

L'Administration de pilotage du Pacifique (l'Administration) a le mandat d'administrer, dans l'intérêt de la sécurité, un service de pilotage efficace dans les eaux intérieures et côtières de la province de Colombie-Britannique sises dans les eaux canadiennes. De plus, l'Administration fixe des tarifs de droits justes et raisonnables qui lui rapportent des revenus suffisants pour lui permettre le financement autonome de ses activités.

Cette augmentation tarifaire de 2,75 % a pour but de permettre à l'Administration de maintenir son autonomie financière. Cette majoration tarifaire est compatible avec les objectifs du plan d'entreprise de l'Administration pour 2001; la hausse tient compte de l'augmentation des coûts associée aux négociations contractuelles avec les pilotes et de l'augmentation générale des coûts d'exploitation associée au taux anticipé d'inflation, et permettra à l'Administration de couvrir ces coûts.

Dans le cadre de cette modification du tarif, l'Administration propose de réduire de 9,9 % le droit unitaire de pilotage pour le fleuve Fraser afin que le nouveau droit unitaire soit le même que le droit unitaire de pilotage côtier pour tout navire, à l'exception d'un navire dont le système de propulsion n'est pas utilisé.

Cette augmentation tarifaire modifiera les montants imposés aux utilisateurs pour le déplacement des pilotes. Le droit de déplacement en vue d'une affectation nord sera accru pour tenir compte du fait que le droit vise les dépenses liées à deux pilotes alors que le droit de déplacement en vue d'une affectation sud sera réduit en fonction du coût lié au déplacement d'un seul pilote. L'Administration a l'intention de faire correspondre plus étroitement les montants recueillis des utilisateurs avec les dépenses réelles associées aux affectations d'un et de deux pilotes.

En règle générale, ces augmentations tarifaires sont nécessaires pour compenser la hausse des coûts de prestation des services de pilotage et des frais d'exploitation généraux, ce qui permet à l'Administration de demeurer autosuffisante sur le plan financier.

Solutions envisagées

L'Administration doit fournir un service de pilotage sûr et efficace pour assurer la sécurité de la navigation et la protection du milieu marin. Les coûts ont été maintenus à un seuil minimum en tenant compte du fait qu'il faut assurer un service sécuritaire et efficace. Il n'est pas possible de réduire davantage les droits de pilotage car cela diminuerait la qualité du service offert par l'Administration.

Avantages et coûts

L'augmentation de 2,75 % des droits de pilotage correspond à ce qu'il en coûte actuellement pour assurer la prestation du service. On prévoit que ces modifications représenteront une hausse annuelle des droits de 800 000 \$ par année. Dans le cadre de ces modifications, l'Administration a réduit de 9,9 % les droits de pilotages exigibles pour toute affectation sur le fleuve Fraser. Cette réduction devrait représenter un montant de 140 000 \$ par année selon les volumes actuels de voyages. La restructuration des droits pour bateaux-pilotes et hélicoptères rapportera des recettes annuelles supplémentaires de 120 000 \$, ce qui contrebalancera l'augmentation des coûts de prestation des services de bateaux-pilotes et d'hélicoptères.

The restructuring of the travel and transportation charges will produce \$140,000 in revenue annually and is consistent with the current costs in providing air and ground transportation.

These charges, which will be absorbed by the shipping industry, are beneficial in that they will ensure the continued efficiency of the pilotage services and the Authority's capability to operate on a self-sustaining financial basis that is both fair and reasonable.

Consultation

The Authority met with the Chamber of Shipping of British Columbia (CSBC), who represents the shipping community on the West Coast of British Columbia, on August 22, 2000 and September 29, 2000 to discuss this amendment.

Following the pre-publication of this amendment in the *Canada Gazette*, Part I on December 30, 2000, a Notice of Objection was received from the CSBC. The objection is based on how the Authority has calculated some elements of the proposed tariff, such as:

- The justification used to account for the overall tariff increase of 2.75%;
- The continued inclusion of the Port-to-Port and Excess Hours (exceeding regular eight hours) charges to users;
- The calculation of travel charges; and
- The principle of Callbacks where a premium is paid to pilots who are called back from leave.

Pursuant to subsection 34(4) of the *Pilotage Act*, the Canadian Transportation Agency (CTA) is now conducting an investigation of the proposed tariff increase. The CTA is to render its decision no later than 120 days after receiving the objection, pursuant to subsection 35(2) of the *Pilotage Act*. The ruling from the CTA will be forthcoming on or before May 30, 2001.

Pursuant to subsection 35(4) of the *Pilotage Act*, if the CTA recommends a charge that is lower than that prescribed by the Authority, the Authority shall govern itself accordingly, and reimburse to any person who has paid the prescribed charge the difference between it and the recommended charge, with interest.

Compliance and Enforcement

Section 45 of the *Pilotage Act* provides the enforcement mechanism for these Regulations in that a Pilotage Authority can inform a customs officer at any port in Canada to withhold clearance from any ship for which pilotage charges are outstanding and unpaid.

La restructuration des droits associés au déplacement et au transport des pilotes produira des recettes de 140 000 \$ par année, ce qui correspondra aux frais encourus à l'heure actuelle pour la prestation du transport de surface et du transport aérien.

Ces droits, qui seront assumés par l'industrie du transport maritime, seront bénéfiques dans la mesure où ils assureront le maintien de l'efficacité des services de pilotage et de la capacité de l'Administration de poursuivre ses activités en s'autofinçant selon une formule juste et équitable.

Consultations

Les représentants de l'Administration se sont entretenus le 22 août 2000 et le 29 septembre 2000 avec des représentants de la Chamber of Shipping of British Columbia (CSBC), qui représente l'industrie du transport maritime sur la côte ouest de la Colombie-Britannique, pour discuter de cette modification.

À la suite de la publication préalable de la présente modification dans la *Gazette du Canada* Partie I le 30 décembre 2000, la CSBC nous a fait parvenir un avis d'opposition. L'opposition est fondée sur la méthode de calcul de certains éléments du tarif proposé, notamment :

- La justification utilisée pour tenir compte de la majoration tarifaire globale de 2,75 %;
- Le maintien de l'inclusion des droits de pilotage d'un port à un autre et des droits horaires prévus pour les heures de travail effectuées au-delà de la durée normale du travail (période dépassant les 8 heures de travail régulières), droits exigés des utilisateurs;
- Le calcul des frais de déplacement;
- Le principe des rappels selon lequel une prime est payée aux pilotes en congé qui sont rappelés au travail.

En vertu du paragraphe 34(4) de la *Loi sur le pilotage*, l'Office des transports du Canada (OTC) procède actuellement à une enquête relativement à l'augmentation de tarif proposée. L'OTC doit rendre sa décision dans les 120 jours suivant la réception de l'avis d'opposition, conformément au paragraphe 35(2) de la *Loi sur le pilotage*. La décision de l'OTC sera rendue le 30 mai 2001 au plus tard.

En vertu du paragraphe 35(4) de la *Loi sur le pilotage*, si l'OTC recommande un droit de pilotage inférieur à celui fixé par l'Administration, celle-ci devra se conformer à cette décision et elle est tenue de rembourser avec intérêts aux personnes qui ont payé le droit fixé la différence entre ce droit et celui qu'a recommandé l'Office.

Respect et exécution

L'article 45 de la *Loi sur le pilotage* fournit le mécanisme d'exécution requis pour l'application de cette réglementation du fait qu'une administration de pilotage peut aviser un agent des douanes qui est de service dans un port canadien de ne pas donner congé à un navire lorsque les droits de pilotage concernant le navire sont exigibles et impayés.

Contact

Mr. D.B. McLennan
Chief Executive Officer
Pacific Pilotage Authority
1130 West Pender Street
Suite 1000
Vancouver, British Columbia
V6E 4A4
Telephone: (604) 666-6771
FAX: (604) 666-1647

Personne-ressource

M. D.B. McLennan
Premier dirigeant
Administration de pilotage du Pacifique
1130, rue West Pender
Bureau 1000
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6E 4A4
Téléphone : (604) 666-6771
TÉLECOPIEUR : (604) 666-1647

Registration
SOR/2001-154 26 April, 2001

CANADA MARINE ACT

Public Ports and Public Port Facilities Regulations

P.C. 2001-701 26 April, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsections 65(1), (4) and (6) of the *Canada Marine Act*^a, hereby makes the annexed *Public Ports and Public Port Facilities Regulations*.

PUBLIC PORTS AND PUBLIC PORT FACILITIES REGULATIONS

PART 1

PUBLIC PORTS

Designation of Public Ports

1. The ports set out in Schedule 1 are designated as public ports and have the limits set out in that Schedule.

Repeal of Designation of Certain Public Ports

2. (1) The designation under section 1 of a public port set out in Schedule 2 is repealed, effective on the day on which the entire public port facility at the port or the last part of it is transferred to a person or body by Her Majesty in Right of Canada as represented by the Minister of Transport.

(2) The Minister shall ensure that the date of the transfer referred to in subsection (1) is published in the *Canada Gazette*, Part I, as soon as possible after that date.

3. (1) The designation under section 1 of a public port set out in Schedule 3 is repealed effective on the day on which the bed of the navigable waters at the port that is owned by Her Majesty in Right of Canada, or the last part of it, or, if applicable, the day on which the entire public port facility at the port, or the last part of it, is transferred to a person or body by Her Majesty in Right of Canada as represented by the Minister of Transport, whichever is later.

(2) The Minister shall ensure that the date of the transfer referred to in subsection (1) is published in the *Canada Gazette*, Part I, as soon as possible after that date.

PART 2

PUBLIC PORT FACILITIES

[4 to 10 reserved]

Enregistrement
DORS/2001-154 26 avril 2001

LOI MARITIME DU CANADA

Règlement sur les ports publics et installations portuaires publiques

C.P. 2001-701 26 avril 2001

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu des paragraphes 65(1), (4) et (6) de la *Loi maritime du Canada*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur les ports publics et installations portuaires publiques*, ci-après.

RÈGLEMENT SUR LES PORTS PUBLICS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLIQUES

PARTIE 1

PORTS PUBLICS

Désignation des ports publics

1. Les ports mentionnés à l'annexe 1 sont désignés comme ports publics et leur périmètre est celui qui figure à cette annexe.

Abrogation de la désignation de certains ports publics

2. (1) La désignation, en vertu de l'article 1, d'un port public mentionné à l'annexe 2 est abrogée, l'abrogation de celle-ci prenant effet à la date de la cession de toute l'installation portuaire publique au port, ou de la dernière partie de celle-ci, par Sa Majesté du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, à une personne ou à un organisme.

(2) Le ministre doit veiller à ce que la date de la cession visée au paragraphe (1) soit publiée dans la *Gazette du Canada* Partie I, aussitôt que possible après cette date.

3. (1) La désignation, en vertu de l'article 1, d'un port public mentionné à l'annexe 3 est abrogée, l'abrogation de celle-ci prenant effet à la date de la cession, à une personne ou à un organisme, par Sa Majesté du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, du lit des eaux navigables au port dont elle est propriétaire, ou de la dernière partie de celui-ci, ou, le cas échéant, à la date de cession de toute l'installation portuaire publique au port, ou de la dernière partie de celle-ci, selon la plus éloignée de ces dates.

(2) Le ministre doit veiller à ce que la date de la cession visée au paragraphe (1) soit publiée dans la *Gazette du Canada* Partie I, aussitôt que possible après cette date.

PARTIE 2

INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLIQUES

[4 à 10 réservés]

^a S.C. 1998, c. 10

^a L.C. 1998, ch. 10

PART 3

OPERATIONS

[11 to 40 reserved]

REPEAL

41. The Regulations Repealing the Designation of Certain Public Ports and Public Ports Facilities¹ are repealed.

COMING INTO FORCE

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

SCHEDULE 1
(Section 1)

DESIGNATED PUBLIC PORTS

PART 1

Province of Ontario

Collingwood

All the navigable waters, including any foreshore, of Nottawasaga Bay bounded by a line extending from the high-water mark on the shore due north astronomically to the point at lat. 44°32' N and long. 80°15' W; thence southeasterly to the high-water mark at the northern extremity of Sunset Point (44°30'33" N, 80°12'30"W).

Cornwall

All the navigable waters, including any foreshore, of the St. Lawrence River bounded by a line extending from the high-water mark on the shore due south astronomically to a point at lat. 45°0'44" and long. 74°42'52"; thence northeasterly to a point at lat. 45°0'49" and long. 74°42'00"; thence due north astronomically to the high-water mark on the shore.

Depot Harbour

All the navigable waters, including any foreshore, of Parry Sound to the south of a straight line drawn from Three Mile Point to Longs Island, bearing 73°50' W magnetic.

Kingston

All the navigable waters, including any foreshore, to the northward of a line joining Carruthers Point to Cedar Island light and to the westward of a line joining Cedar Island light to the southwesterly point of Point Henry, including the Cataraqui River southward of a line joining a point at lat. 44°14'27" N and long. 76°28'05" W, to a point at lat. 44°14'27" N and long. 76°28'53" W.

Kingsville

All navigable waters, including any foreshore, to the east, north and west of a line commencing at the high-water mark of Lake Erie

PARTIE 3

EXPLOITATION

[11 à 40 réservés]

ABROGATION

41. Le Règlement abrogeant la désignation de certains ports publics et installations portuaires publiques¹ est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

ANNEXE 1
(article 1)

PORTS PUBLICS DÉSIGNÉS

PARTIE 1

Province d'Ontario

Collingwood

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de la baie Nottawasaga limitées par une ligne courant de la ligne des hautes eaux sur le rivage en direction plein nord astronomique jusqu'au point situé par 44°32' de latitude N., 80°15' de longitude O.; de là, vers le sud-est jusqu'à la ligne des hautes eaux à l'extrémité nord de la pointe Sunset (44°30'33" N., 80°12'30" O.).

Cornwall

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, du fleuve Saint-Laurent limitées par une ligne courant de la ligne des hautes eaux sur le rivage en direction plein sud astronomique jusqu'au point situé par 45°0'44" de latitude et 74°42'52" de longitude; de là, en direction nord-est jusqu'au point situé à 45°0'49" de latitude et 74°42'00" de longitude; de là, en direction plein nord astronomique jusqu'à la ligne des hautes eaux sur le rivage.

Depot Harbour

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de Parry Sound au sud d'une ligne droite reliant Three Mile Point et Longs Island, au point 73°50' O. (magnétique).

Kingston

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, situées au nord d'une ligne reliant la pointe Carruthers au feu de l'île Cedar et à l'ouest d'une ligne reliant le feu de l'île Cedar à l'extrémité sud-ouest de la pointe Henry, y compris la rivière Cataraqui au sud d'une ligne reliant un point situé à une latitude de 44°14'27" N. et à une longitude de 76°28'05" O. jusqu'à un point situé à une latitude de 44°14'27" N. et à une longitude de 76°28'53" O.

Kingsville

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, à l'est, au nord et à l'ouest d'une ligne commençant à la ligne des hautes

¹ SOR/99-157

¹ DORS/99-157

and extending due south one nautical mile along the meridian 82°44'30" W; thence due east to the meridian 82°43'30" W; thence due north to the high-water mark of Lake Erie.

Owen Sound

All the navigable waters of Owen Sound, including any foreshore, and the navigable portions of all streams flowing into it, including any foreshore, south of a line drawn due west astronomically from the north extremity of the peninsula on the east side of the sound known as Squaw Point.

Parry Sound

All the navigable waters, including any foreshore, to the east of a line drawn from Red Rock to Lone Rock, the northern and southern limits being lines drawn due east from each of these, and including all navigable waters, including any foreshore, between Parry Island and the mainland, excluding those waters contained within the limits of Depot Harbour, being all the navigable waters of Parry Sound to the south of a straight line drawn from Three Mile Point to Longs Island, bearing 73°50' W magnetic.

Port Stanley

All the navigable waters, including any foreshore, of Lake Erie and Kettle Creek bounded on the east by the meridian 81°12' W and on the west by the meridian 81°14' W and on the south by parallel 42°39' N and on the north by parallel 42°40' N.

Sarnia

All the navigable waters, including any foreshore, of the St. Clair River extending from the southern limit of the international bridge between Point Edward, Ontario, and Port Huron, Michigan, and extending southward to include all the navigable waters, including any foreshore, of the St. Clair River and its several outlets into Lake St. Clair, including any dredged channels, east of the international boundary line between Canada and the United States of America.

Sault Ste. Marie

All the navigable waters, including any foreshore, of St. Mary's River north of the international boundary line, west of a line drawn due south (true) from the extreme of Partridge Point, and east of a line drawn due south (true) from Pointe aux Pins light-house.

PART 2

Province of Quebec

Baie-Comeau

All the navigable waters, including any foreshore, of English Bay lying northwest of a straight line drawn from Point Saint-Pancrace light, situated at lat. 49°15'14" N and long. 68°04'44" W extending in an astronomical direction of 220°15'37" to Point Saint-Gilles, situated at lat. 49°12'09" N and long. 68°08'43" W, as shown on Canadian Hydrographic Service Chart No. 1226, dated May 27th, 1983, reprinted May 3rd, 1991.

eaux du lac Érié et tracée directement vers le sud sur une distance de un mille marin le long du méridien 82°44'30" O.; de là, directement vers l'est jusqu'au méridien 82°43'30" O.; de là, directement vers le nord jusqu'à la ligne des hautes eaux du lac Érié.

Owen Sound

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, du détroit Owen et les parties navigables de tous les cours d'eau qui s'y jettent et, le cas échéant, leurs estrans, au sud d'une ligne tracée directement vers l'ouest (astronomique) à partir de l'extrémité nord de la péninsule Squaw Point, sur le côté est du détroit.

Parry Sound

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, à l'est d'une ligne reliant Red Rock et Lone Rock, bornées au nord et au sud par des lignes tracées directement vers l'est à partir de ces deux endroits, y compris toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, entre l'île Parry et la terre ferme, à l'exclusion des eaux sises dans les limites de Depot Harbour, lesquelles sont toutes les eaux navigables de Parry Sound au sud d'une ligne droite reliant Three Mile Point et Longs Island, au point 73°50' O. (magnétique).

Port Stanley

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, du lac Érié et du ruisseau Kettle, entre les méridiens 81°12' O., à l'est, et 81°14' O. à l'ouest et entre les parallèles 42°39' N. au sud et 42°40' N., au nord.

Sarnia

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de la rivière Sainte-Claire s'étendant depuis la limite sud du pont international entre Point Edward en Ontario et Port Huron au Michigan, et s'étendant vers le sud de manière à englober toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de la rivière Sainte-Claire et de ses nombreux exutoires dans le lac St. Clair, y compris tous les chenaux dragués, à l'est de la frontière internationale entre le Canada et les États-Unis d'Amérique.

Sault Ste. Marie

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de la rivière St. Mary's situées au nord de la frontière internationale, à l'ouest d'une ligne commençant à l'extrémité de la pointe Partridge et tracée directement vers le sud (vrai), et à l'est d'une ligne commençant au phare de pointe aux Pins et tracée directement vers le sud (vrai).

PARTIE 2

Province de Québec

Baie-Comeau

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de la baie des Anglais situées au nord-ouest de la ligne droite tirée du feu de pointe Saint-Pancrace, située à une latitude de 49°15'14" N. et à une longitude de 68°04'44" O., dans une direction astronomique de 220°15'37" jusqu'à pointe Saint-Gilles, située à une latitude de 49°12'09" N. et à une longitude de 68°08'43" O., tel qu'il est indiqué sur la carte n° 1226 du Service hydrographique du Canada, édition du 27 mai 1983, réimprimée le 3 mai 1991.

Cap-aux-Meules

All the navigable waters, including any foreshore, of Plaisance Bay and Leslie Cove within the following described boundaries:

Beginning at a point in the high-water mark at the easterly extremity of Cape Meules; thence following the said high-water mark in a general northerly direction to a point distant in a direct line one-half mile (nautical) from the point of beginning; thence in an easterly, southerly and westerly direction on an arc of a radius of one-half mile about the point of beginning to a point in the high-water mark on the shore of Cape Meules Island; thence in a northerly and easterly direction following the said high-water mark to the place of commencement.

Carleton

All the navigable waters, including any foreshore, of Tracadigache Bay lying within the following boundaries:

Beginning at a point situated on the shore of Tracadigache Point, at lat. 48°05'08" N and long. 66°07'33" W; thence, in an astronomical direction of 0°00' 00" to a point situated on the shore of Tracadigache Point, at lat. 48°05'15" N and long. 66°07'33" W; thence, in an astronomical direction of 16°34'56" to a point situated on the shore of Carleton Bank, at lat. 48°05'24" N and long. 66°07'29" W; thence, in a northwesterly and southwesterly direction, following the high-water mark of Tracadigache Bay to a point at lat. 48°06'21" N and long. 66°12'00" W; thence, in an astronomical direction of 251°16'21" to a point situated on the shore of Miguasha Point at lat. 48°05'33" N and long. 66°16'15" W; thence, in a southwesterly direction, following the high-water mark of Tracadigache Bay to Point Corbeaux at lat. 48°03'58" N and long. 66°17'11" W; thence, in an astronomical direction of 79°41'48" to the point of beginning, as shown on Canadian Hydrographic Service Chart No. 4486, edition of October 19, 1984, reprinted January 12, 1990.

Chandler

All the navigable waters, including any foreshore, of Chaleur Bay lying northwest of a line drawn from the extremity of the wharf at lat. 48°20'33" N and long. 64°39'32" W, extending in an astronomical direction of 213°54'22" to Grand Pabos Point at lat. 48°18'15" N and long. 64°41'51" W, excluding the waters of Grand Pabos Bay, as shown on Canadian Hydrographic Service Chart No. 4486, edition of October 19, 1984, reprinted January 12, 1990.

Gaspé

All the navigable waters, including any foreshore, of Gaspé harbour (northwest basin) lying within the following boundaries:

Beginning at the northern limit of the foreshore of Sandy Beach, at lat. 48°50'28" N and long. 64°24'48" W; thence, in an astronomical direction of 0°00' to a point situated on the high-water mark at lat. 48°51'20" N and long. 64°24'48" W; thence, following the southeast limit and the west limit of Penouille Peninsula to a point situated at lat. 48°51'20" N and long. 64°26'17" W, this point marking the entrance to Penouille Bay; thence, in an astronomical direction of 350°37'56" to a point situated on the high-water mark at lat. 48°51'24" N and long. 64°26'18" W, this point

Cap-aux-Meules

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de la baie de Plaisance et de l'anse Leslie dans les limites suivantes :

Commençant à un point de la ligne des hautes eaux situé à l'extrémité est du cap aux Meules; de là, dans une direction générale nord, le long de cette ligne des hautes eaux sur une distance d'un demi-mille marin; de là, en suivant vers l'est, le sud et l'ouest un arc s'étendant à un demi-mille du point de départ et s'arrêtant à un point de la ligne des hautes eaux sur la rive de l'île du cap aux Meules; de là, vers le nord et l'est en suivant la ligne des hautes eaux jusqu'au point de départ.

Carleton

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de la baie Tracadigache dans les limites suivantes :

Commençant à un point situé sur la rive de la pointe Tracadigache, ayant une latitude de 48°05'08" N. et une longitude de 66°07'33" O.; de là, dans une direction astronomique de 0°00'00" jusqu'à un point situé aussi sur la rive de la pointe Tracadigache, ayant une latitude de 48°05'15" N. et une longitude de 66°07'33" O.; de là, dans une direction astronomique de 16°34'56" jusqu'à un point situé sur la rive du banc de Carleton, ayant une latitude de 48°05'24" N. et une longitude de 66°07'29" O.; de là, dans une direction générale nord-ouest et sud-ouest, en suivant la ligne des hautes eaux de la baie Tracadigache jusqu'à un point ayant une latitude de 48°06'21" N. et une longitude de 66°12'00" O.; de là, dans une direction astronomique de 251°16'21" jusqu'à un point situé sur la rive de la pointe Miguasha, ayant une latitude de 48°05'33" N. et une longitude de 66°16'15" O.; de là, dans une direction générale sud-ouest, en suivant la ligne des hautes eaux de la baie Tracadigache jusqu'à la pointe aux Corbeaux, ayant une latitude de 48°03'58" N. et une longitude de 66°17'11" O.; de là, dans une direction astronomique de 79°41'48" jusqu'au point de départ, tel qu'il est indiqué sur la carte n° 4486 du Service hydrographique du Canada, édition du 19 octobre 1984, réimprimée le 12 janvier 1990.

Chandler

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de la baie des Chaleurs situées au nord-ouest de la ligne tirée à partir de la pointe du quai, ayant une latitude de 48°20'33" N. et une longitude de 64°39'32" O., dans une direction astronomique de 213°54'22" jusqu'à la pointe du Grand Pabos, ayant une latitude de 48°18'15" N. et une longitude de 64°41'51" O., à l'exclusion des eaux de la baie du Grand Pabos, tel qu'il est indiqué sur la carte n° 4486 du Service hydrographique du Canada, édition du 19 octobre 1984, réimprimée le 12 janvier 1990.

Gaspé

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, du havre de Gaspé (bassin du nord-ouest) dans les limites suivantes :

Commençant à la limite nord de l'estran de Sandy Beach, ayant une latitude de 48°50'28" N. et une longitude de 64°24'48" O.; de là, dans une direction astronomique de 0°00' jusqu'à un point situé sur la ligne des hautes eaux à une latitude de 48°51'20" N. et à une longitude de 64°24'48" O.; de là, en suivant la limite sud-est et la limite ouest de la presqu'île de Penouille jusqu'à un point situé à une latitude de 48°51'20" N. et à une longitude de 64°26'17" O., et qui marque l'entrée de la baie de Penouille; de là, dans une direction astronomique de 350°37'56" jusqu'à un

marking also the entrance to Penouille Bay; thence, in a north-westerly direction, following the high-water mark to Panard Point, at lat. 48°52'04" N and long. 64°29'59" W; thence, in an astronomical direction of 180°00' to a point situated on the high-water mark at lat. 48°50'50" N and long. 64°29'59" W; thence, in a northeasterly and a southeasterly direction, following the high-water mark of Gaspé harbour, to Jacques-Cartier Point, at lat. 48°50'12" N and long. 64°28'27" W; thence, in an astronomical direction of 133°19'01" to Lourdes Point, at lat. 48°49'39" N and long. 64°27'34" W; thence, in an easterly and southeasterly direction, following the high-water mark of Gaspé harbour, and in a northeasterly, a northerly and a northwesterly direction, following the shore of Sandy Beach bar, to the point of beginning, as shown on Canadian Hydrographic Service Chart No. 4416, dated January 7, 1983.

Gros-Cacouna

All the navigable waters, including any foreshore, of the St. Lawrence River, excluding the area designated on Canadian Hydrographic Service Chart No. 1235 as "Dumping Ground", lying within the following boundaries:

Beginning at a point situated on the high-water mark of the St. Lawrence River at Persil Cove, at lat. 47°52'28" N and long. 69°33'08" W; thence, in an astronomical direction of 293°39'28" to a point at lat. 47°53'16" N and long. 69°35'51" W; thence, in an astronomical direction of 21°49'50", to a point at lat. 47°59'43" N and long. 69°32'00" W; thence, in an astronomical direction of 110°41'29", to Bout d'en Haut Point, situated at the southwestern extremity of Verte Island, at lat. 47°59'09" N and long. 69°29'46" W; thence, in an astronomical direction of 113°06'47", to a point situated on the high-water mark of the St. Lawrence River at lat. 47°58'30" N and long. 69°27'30" W; thence, in a southwesterly direction, following the high-water mark of the St. Lawrence River, to the point of beginning as shown on Canadian Hydrographic Service Chart No. 1235, edition of December 27, 1991.

Havre-Saint-Pierre

All the navigable waters, including any foreshore, of the St. Lawrence River lying between Havre Island and the mainland north side, east of the meridian of long. 63°38' W and west of a line drawn from Cape Corbeau at lat. 50°13'27" N and long. 63°35'34" W, in an astronomical direction of 0°00' to the high-water mark of the St. Lawrence River, as shown on Canadian Hydrographic Service Chart No. 4429, edition of January 4, 1985.

Les Escoumins

All the navigable waters, including any foreshore, of the St. Lawrence River west of a line drawn southeast astronomically from Moulin Point; east of a line drawn southeast astronomically from Cape Bon-Désir; and north of a line drawn parallel to the shoreline and at a distance of three nautical miles therefrom.

point situé sur la ligne des hautes eaux à une latitude de 48°51'24" N. et à une longitude de 64°26'18" O., et qui marque aussi l'entrée de la baie de Penouille; de là, dans une direction générale nord-ouest, en suivant la ligne des hautes eaux jusqu'à la pointe Panard, ayant une latitude de 48°52'04" N. et une longitude de 64°29'59" O.; de là, dans une direction astronomique de 180°00' jusqu'à un point situé sur la ligne des hautes eaux à une latitude de 48°50'50" N. et à une longitude de 64°29'59" O.; de là, dans une direction générale nord-est et sud-est, en suivant la ligne des hautes eaux du havre de Gaspé, jusqu'à la pointe Jacques-Cartier, ayant une latitude de 48°50'12" N. et une longitude de 64°28'27" O.; de là, dans une direction astronomique de 133°19'01" jusqu'à la pointe de Lourdes, ayant une latitude de 48°49'39" N. et une longitude de 64°27'34" O.; de là, dans une direction générale est et sud-est, en suivant la ligne des hautes eaux du havre de Gaspé, et dans une direction nord-est, nord et nord-ouest, en suivant la rive de la barre de Sandy Beach, jusqu'au point de départ, tel qu'il est indiqué sur la carte n° 4416 du Service hydrographique du Canada, édition du 7 janvier 1983.

Gros-Cacouna

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, du fleuve Saint-Laurent, à l'exclusion de l'aire désignée sur la carte n° 1235 du Service hydrographique du Canada comme « aire de déversement », dans les limites suivantes :

Commençant à un point situé sur la ligne des hautes eaux du fleuve Saint-Laurent à l'anse au Persil, ayant une latitude de 47°52'28" N. et une longitude de 69°33'08" O.; de là, dans une direction astronomique de 293°39'28" jusqu'à un point ayant une latitude de 47°53'16" N. et une longitude de 69°35'51" O.; de là, dans une direction astronomique de 21°49'50" jusqu'à un point ayant une latitude de 47°59'43" N. et une longitude de 69°32'00" O.; de là, dans une direction astronomique de 110°41'29", jusqu'à la pointe du Bout d'en Haut, située à l'extrémité sud-ouest de l'île Verte, ayant une latitude de 47°59'09" N. et une longitude de 69°29'46" O.; de là, dans une direction astronomique de 113°06'47", jusqu'à une pointe située sur la ligne des hautes eaux du fleuve Saint-Laurent, ayant une latitude de 47°58'30" N. et une longitude de 69°27'30" O.; de là, dans une direction générale sud-ouest, en suivant la ligne des hautes eaux du fleuve Saint-Laurent, jusqu'au point de départ, tel qu'il est indiqué sur la carte n° 1235 du Service hydrographique du Canada, édition du 27 décembre 1991.

Havre-Saint-Pierre

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, du fleuve Saint-Laurent situées entre l'île du Havre et la terre ferme du côté nord, à l'est du méridien de longitude 63°38' O. et à l'ouest de la ligne tirée à partir du cap du Corbeau, ayant une latitude de 50°13'27" N. et une longitude de 63°35'34" O. dans une direction astronomique de 0°00' jusqu'à la ligne des hautes eaux du fleuve Saint-Laurent, tel qu'il est indiqué sur la carte n° 4429 du Service hydrographique du Canada, édition du 4 janvier 1985.

Les Escoumins

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, du fleuve Saint-Laurent situées à l'ouest d'une ligne tracée à partir de la pointe du Moulin vers le sud-ouest (astronomique); à l'est d'une ligne tracée à partir du cap de Bon-Désir vers le sud-est (astronomique); et au nord d'une ligne qui est parallèle à la rive et tracée à trois milles marins de celle-ci.

Matane

All the navigable waters, including any foreshore, of the St. Lawrence River lying within the following boundaries:

Beginning at a point situated on the high-water mark of the St. Lawrence River at lat. 48°50'05" N and long. 67°34'36" W; thence in an astronomical direction of 320°20'54" to a point situated at lat. 48°50'48" N and long. 67°35'30" W; thence, in an astronomical direction of 62°06'35" to a point situated at lat. 48°52'18" N and long. 67°31'12" W; thence, in an astronomical direction of 180°00' to the high-water mark of the St. Lawrence River at lat. 48°51'13" N and long. 67°31'12" W; thence, following the high-water mark of the St. Lawrence River in a southwesterly direction to the point of beginning, as shown on Canadian Hydrographic Service Chart No. 1236, edition of December 27, 1991.

Paspébiac

All the navigable waters, including any foreshore, of Paspébiac Bay lying within the following boundaries:

Beginning at Paspébiac Point, at lat. 48°00'50" N and long. 65°14'57" W; thence, in an astronomical direction of 256°23'29" to a point situated at lat. 48°00'30" N and long. 65°17'00" W; thence, in an astronomical direction of 0°00' to the high-water mark of Paspébiac Bay at a point at lat. 48°01'16" N and long. 65°17'00" W; thence, in an easterly direction, following the high-water mark of Paspébiac Bay to the point of beginning, as shown on Canadian Hydrographic Service Chart No. 4921, dated April 12, 1985.

Rimouski

All the navigable waters, including any foreshore, of the St. Lawrence River lying within the following boundaries:

Starting at Cape Caribou, situated on the high-water mark of the St. Lawrence River, at lat. 48°23'45" N and long. 68°40'45" W; thence, in an astronomical direction of 311°32'50" to a point at lat. 48°27'20" N and long. 68°46'50" W; thence, in an astronomical direction of 51°31'57", to a point at lat. of 48°33'05" N and long. 68°35'55" W; thence, in an astronomical direction of 130°51'24", to a point situated on the high-water mark of the St. Lawrence River at lat. 48°29'35" N and long. 68°29'50" W; thence, following the high-water mark of the St. Lawrence River in a southwesterly direction, to the point of beginning, as shown on Canadian Hydrographic Service Chart No. 1236, edition of December 27, 1991.

Sorel

All the navigable waters, including any foreshore, of the St. Lawrence River and the Richelieu River lying within the following boundaries:

Beginning at the northwestern corner of wharf No. 1, situated at the mouth of the Richelieu River, on the east side, at lat. 46°02'56" N and long. 73°07'06" W; thence, in a southwesterly direction following the face of wharf No. 1 to the high-water mark on the east side of the Richelieu River; thence, following

Matane

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, du fleuve Saint-Laurent dans les limites suivantes :

Commençant à un point situé sur la ligne des hautes eaux du fleuve Saint-Laurent, à une latitude de 48°50'05" N. et à une longitude de 67°34'36" O.; de là, dans une direction astronomique de 320°20'54" jusqu'à un point situé à une latitude de 48°50'48" N. et à une longitude de 67°35'30" O.; de là, dans une direction astronomique de 62°06'35" jusqu'à un point situé à une latitude de 48°52'18" N. et à une longitude de 67°31'12" O.; de là, dans une direction astronomique de 180°00' jusqu'à la ligne des hautes eaux du fleuve Saint-Laurent à une latitude de 48°51'13" N. et à une longitude de 67°31'12" O.; de là, en suivant la ligne des hautes eaux du fleuve Saint-Laurent dans une direction générale sud-ouest jusqu'au point de départ, tel qu'il est indiqué sur la carte n° 1236 du Service hydrographique du Canada, édition du 27 décembre 1991.

Paspébiac

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de la baie de Paspébiac dans les limites suivantes :

Commençant à la pointe de Paspébiac, située à une latitude de 48°00'50" N. et à une longitude de 65°14'57" O.; de là, dans une direction astronomique de 256°23'29" jusqu'à un point situé à une latitude de 48°00'30" N. et à une longitude de 65°17'00" O.; de là, dans une direction astronomique de 0°00' jusqu'à la ligne des hautes eaux de la baie de Paspébiac à un point situé à une latitude de 48°01'16" N. et à une longitude de 65°17'00" O.; de là, dans une direction générale est, en suivant la ligne des hautes eaux de la baie de Paspébiac jusqu'au point de départ, tel qu'il est indiqué sur la carte n° 4921 du Service hydrographique du Canada, édition du 12 avril 1985.

Rimouski

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, du fleuve Saint-Laurent dans les limites suivantes :

Commençant au cap du Caribou, situé sur la ligne des hautes eaux du fleuve Saint-Laurent, à une latitude de 48°23'45" N. et à une longitude de 68°40'45" O.; de là, dans une direction astronomique de 311°32'50" jusqu'à un point ayant une latitude de 48°27'20" N. et une longitude de 68°46'50" O.; de là, dans une direction astronomique de 51°31'57" jusqu'à un point ayant une latitude de 48°33'05" N. et une longitude de 68°35'55" O.; de là, dans une direction astronomique de 130°51'24" jusqu'à un point situé sur la ligne des hautes eaux du fleuve Saint-Laurent à une latitude de 48°29'35" N. et à une longitude de 68°29'50" O.; de là, en suivant la ligne des hautes eaux du fleuve Saint-Laurent dans une direction générale sud-ouest jusqu'au point de départ, tel qu'il est indiqué sur la carte n° 1236 du Service hydrographique du Canada, édition du 27 décembre 1991.

Sorel

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Richelieu dans les limites suivantes :

Commençant à l'angle nord-ouest du quai n° 1, situé à l'embouchure de la rivière Richelieu, du côté est, ayant une latitude de 46°02'56" N. et une longitude de 73°07'06" O.; de là, dans une direction générale sud-ouest, en suivant la face du quai n° 1 jusqu'à la ligne des hautes eaux du côté est de la rivière Richelieu;

the said high-water mark of the Richelieu River, in a southerly direction, to a point at lat. 45°58'00" N and long. 73°08'32" W; thence, in an astronomical direction of 279°03'10" to a point at lat. 45°58'01" N and long. 73°08'41" W and situated on the high-water mark on the west side of the Richelieu River; thence, in a northerly direction following the said high-water mark of the Richelieu River, to the St. Lawrence River at a point at lat. of 46°02'56" N and long. 73°07'24" W; thence, in a southwesterly direction, following the high-water mark of the St. Lawrence River to a point at lat. 46°00'46" N and long. 73°09'52" W; thence, in an astronomical direction of 285°23'49" to a point at lat. 46°01'00" N and long. 73°11'05" W and situated on the high-water mark of the St. Lawrence River; thence, in a northerly direction, following the said high-water mark of the St. Lawrence River, to a point at lat. 46°02'35" N and long. 73°10'46" W; thence, in an astronomical direction of 54°59'04" to the northeast extremity of Foins Island at a point at lat. 46°02'55" N and long. 73°10'05" W; thence, in an astronomical direction of 56°27'21" to the southwest extremity of Saint-Ignace Island (Pères Point) at a point at lat. 46°03'19" N and long. 73°09'13" W; thence, in a northeasterly direction, following the south shore of Saint-Ignace Island, to a point at lat. 46°05'23" N and long. 73°04'42" W; thence, in an astronomical direction of 70°13'58" to the south extremity of Ours Island at a point at lat. 46°05'32" N and long. 73°04'06" W; thence, in a northeasterly direction, following the southeast shore of Ours Island, to a point at lat. 46°06'36" N and long. 73°02'54" W; thence, in an astronomical direction of 49°24'46" to the southwestern extremity of Grande Île at a point at lat. 46°07'04" N and long. 73°02'07" W; thence, in an astronomical direction of 36°06'21", across Grande Île, to a point at lat. 46°09'05" N and long. 73°00'00" W; thence, in an astronomical direction of 137°32'22" to a point situated on the north shore of Îlets Percés at lat. 46°06'55" N and long. 72°57'09" W; thence, in a southwesterly direction, following the north shore of Percés Islets and Moine Island, to the west extremity of Moine Island at a point at lat. 46°03'56" N and long. 73°01'32" W; thence, in an astronomical direction of 214°50'36" to a point situated on the high-water mark of the St. Lawrence River and at lat. 46°03'50" N and long. 73°01'38" W; thence, in a southwesterly direction, following the high-water mark of the St. Lawrence River to wharf No. 1; thence, following the face of wharf No.1, to the point of beginning.

Saving and excepting a channel in the St. Lawrence River 600 feet wide through the entire length of the above-described harbour, the said channel extending 300 feet on each side of the axis of the St. Lawrence River ship channel.

The whole as shown on Canadian Hydrographic Service Chart No. 1338, edition of July 6, 1984, reprinted October 20, 1989.

Tadoussac

All the navigable waters, including any foreshore, of the St. Lawrence River and Saguenay River to the west of a line

de là, en suivant ladite ligne des hautes eaux de la rivière Richelieu dans une direction générale sud, jusqu'à un point ayant une latitude de 45°58'00" N. et une longitude de 73°08'32" O.; de là, dans une direction astronomique de 279°03'10" jusqu'à un point ayant une latitude de 45°58'01" N. et une longitude de 73°08'41" O. et situé sur la ligne des hautes eaux du côté ouest de la rivière Richelieu; de là, dans une direction générale nord, en suivant la ligne des hautes eaux de la rivière Richelieu, jusqu'au fleuve Saint-Laurent à un point ayant une latitude de 46°02'56" N. et une longitude de 73°07'24" O.; de là, dans une direction générale sud-ouest, en suivant la ligne des hautes eaux du fleuve Saint-Laurent jusqu'à un point ayant une latitude de 46°00'46" N. et une longitude de 73°09'52" O.; de là, dans une direction astronomique de 285°23'49" jusqu'à un point ayant une latitude de 46°01'00" N. et une longitude de 73°11'05" O. et situé sur la ligne des hautes eaux du fleuve Saint-Laurent; de là, dans une direction générale nord, en suivant la ligne des hautes eaux du fleuve Saint-Laurent, jusqu'à un point ayant une latitude de 46°02'35" N. et une longitude de 73°10'46" O.; de là, dans une direction astronomique de 54°59'04" jusqu'à l'extrémité nord-est de l'île aux Foins à un point ayant une latitude de 46°02'55" N. et une longitude de 73°10'05" O.; de là, dans une direction astronomique de 56°27'21" jusqu'à l'extrémité sud-ouest de l'île Saint-Ignace (pointe des Pères) à un point ayant une latitude de 46°03'19" N. et une longitude de 73°09'13" O.; de là, dans une direction générale nord-est, en suivant la rive sud de l'île Saint-Ignace, jusqu'à un point ayant une latitude de 46°05'23" N. et une longitude de 73°04'42" O.; de là, dans une direction astronomique de 70°13'58" jusqu'à l'extrémité sud de l'île aux Ours à un point ayant une latitude de 46°05'32" N. et une longitude de 73°04'06" O.; de là, dans une direction générale nord-est, en suivant la rive sud-est de l'île aux Ours, jusqu'à un point ayant une latitude de 46°06'36" N. et une longitude de 73°02'54" O.; de là, dans une direction astronomique de 49°24'46" jusqu'à l'extrémité sud-ouest de la Grande Île à un point ayant une latitude de 46°07'04" N. et une longitude de 73°02'07" O.; de là, dans une direction astronomique de 36°06'21", traversant la Grande Île, jusqu'à un point ayant une latitude de 46°09'05" N. et une longitude de 73°00'00" O.; de là, dans une direction astronomique de 137°32'22" jusqu'à un point situé sur la rive nord des îlets Percés ayant une latitude de 46°06'55" N. et une longitude de 72°57'09" O.; de là, dans une direction générale sud-ouest, en suivant la rive nord des îlets Percés et de l'île du Moine, jusqu'à l'extrémité ouest de l'île du Moine à un point ayant une latitude de 46°03'56" N. et une longitude de 73°01'32" O.; de là, dans une direction astronomique de 214°50'36" jusqu'à un point situé sur la ligne des hautes eaux du fleuve Saint-Laurent, ayant une latitude de 46°03'50" N. et une longitude de 73°01'38" O.; de là, dans une direction générale sud-ouest, en suivant la ligne des hautes eaux du fleuve Saint-Laurent jusqu'au quai n° 1; de là, en suivant la face du quai n° 1, jusqu'au point de départ.

Sauf et à distraire, un chenal d'une largeur de 600 pieds dans le fleuve Saint-Laurent et traversant le port décrit précédemment sur toute sa longueur, le chenal s'étendant 300 pieds de chaque côté de l'axe de la voie maritime du Saint-Laurent.

Le tout tel qu'il est indiqué sur la carte n° 1338 du Service hydrographique du Canada, édition du 6 juillet 1984, réimprimée le 20 octobre 1989.

Tadoussac

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Saguenay situées à l'ouest d'une

drawn from Point John to the western extremity of Rouge Island; thence to Cape Nid aux Corbeaux, and east of a line commencing at Cape Sainte-Marguerite drawn due south to the opposite shoreline.

Trois-Pistoles

All the navigable waters, including any foreshore, of the St. Lawrence River with its bays and inlets to the east of a line from Point Loupe to the northeast tip of Pommès Island; thence to the south of a line drawn in a northeasterly direction to the western tip of Rasade Nord-Est Island; thence to the west of a line drawn to Cape Aigle.

PART 3

Province of Nova Scotia

Annapolis Royal

All the navigable waters, including any foreshore, of Annapolis Basin and its tributaries east of a line drawn from the lighthouse on Shafner Point to the western extremity of Goat Island and thence due south magnetically to the opposite shore.

Bridgewater

All the navigable waters, including any foreshore, of the LaHave River north of a line drawn due east and west across the river through the centre of Bear Hill.

Digby

All the navigable waters, including any foreshore, of Annapolis Basin south of lat. 44°40' N and west of long. 65°42' W.

Hantsport

All the navigable waters, including any foreshore, of the Avon River south of a line drawn between the fog signal at Horton Bluff and Indian Point.

Liverpool

All the navigable waters, including any foreshore, of Liverpool Bay contained to the west of a straight line extending from the northern extremity of Moose Point breakwater to the southern extremity of Eastern Head, on the opposite shore; and extending upstream along the Mersey River to the first highway bridge at Liverpool.

Louisbourg

All the navigable waters, including any foreshore, of Louisbourg Harbour contained to the west of a line commencing at the southern extremity of Nag Head; thence extending southward to the eastern extremity of Battery Island; thence southwesterly following the high-water mark of the north shore of the island, then extending southwesterly from the western extremity of Battery Island to the eastern extremity of Rochefort Point on the opposite shore.

Lunenburg

All the navigable waters, including any foreshore, of Lunenburg Bay, north of a line adjoining the light of Battery Point breakwater on a bearing of 259° to the southern extremity of Mason Point.

ligne reliant la pointe à John et l'extrémité ouest de l'île Rouge; de là, jusqu'au cap du Nid aux Corbeaux, et à l'est d'une ligne commençant au cap Sainte-Marguerite et s'étirant plein vers le sud jusqu'à la rive opposée.

Trois-Pistoles

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, du fleuve Saint-Laurent, ainsi que celles de ses baies et anses, à l'est d'une ligne reliant la pointe à la Loupe et l'extrémité nord-est de l'île aux Pommès; de là, au sud d'une ligne tracée vers le nord-est jusqu'à l'extrémité ouest de l'île Rasade Nord-Est; de-là, à l'ouest d'une ligne s'étirant jusqu'au cap à l'Aigle.

PARTIE 3

Province de la Nouvelle-Écosse

Annapolis Royal

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, du bassin d'Annapolis et de ses tributaires à l'est d'une ligne tirée à partir du phare de la pointe Shafner jusqu'à l'extrémité ouest de l'île Goat et, de là, en direction plein sud jusqu'à l'autre rive.

Bridgewater

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de la rivière LaHave au nord d'une ligne tracée en direction plein est-ouest de l'autre côté de la rivière à travers le centre de la colline Bear.

Digby

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, du bassin d'Annapolis au sud de la latitude 44°40' N. et à l'ouest de la longitude 65°42' O.

Hantsport

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de la rivière Avon au sud d'une ligne partant de la corne de brume de Horton Bluff, s'étirant jusqu'à la pointe Indian.

Liverpool

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de la baie Liverpool à l'ouest d'une ligne droite tirée à partir de l'extrémité nord du brise-lames de la pointe Moose jusqu'à l'extrémité sud du promontoire Eastern sur l'autre rive, et s'étendant vers l'amont le long de la rivière Mersey jusqu'au premier pont routier à Liverpool.

Louisbourg

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, du port de Louisbourg à l'ouest d'une ligne commençant à l'extrémité la plus au sud du promontoire Nag; de là, courant vers le sud jusqu'à l'extrémité est de l'île Battery; de là, vers le sud-ouest en suivant la ligne des hautes eaux sur la rive nord de l'île, puis courant vers le sud-ouest de l'extrémité ouest de l'île Battery jusqu'à l'extrémité est de la pointe Rochefort sur la rive opposée.

Lunenburg

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de la baie Lunenburg, au nord d'une ligne à partir du feu du brise-lames de la pointe Battery et suivant un gisement de 259° jusqu'à l'extrémité sud de la pointe Mason.

Mulgrave

All the navigable waters, including any foreshore, westward of a line starting at a point mid-channel on the south side of the Canso Causeway and following mid-channel of the Strait of Canso southward to a line drawn between the eastern extremity of Susies Island and Madden Point.

North Sydney

All the navigable waters, including any foreshore, below the high-water mark of the West Arm of Sydney Harbour and of streams emptying therein, inside lines drawn from the lighthouse on the shoal off Southeast Bar south 20° W astronomically to the extremity of Edward Point and north 50° W astronomically to the west shore.

Parrsboro

All the navigable waters, including any foreshore, of Minas Basin and the Parrsboro River contained to the north of a line commencing at the eastern extremity of Partridge Island and extending eastward to the southern extremity of Clarke Head on the opposite shore.

Pictou

All the navigable waters, including any foreshore, of Pictou Harbour lying west of a line joining Logan Point to Roaring Bull Point and north of lat. 46°40' N.

Port Hastings

All the navigable waters, including any foreshore, of the Gut of Canso and all other bodies of water adjacent thereto, including any foreshore, south of a line drawn due southwest astronomically from the lighthouse on McMillan (Balache) Point, north of a line drawn due southwest astronomically from the point situated two miles southeast of the said McMillan Point, and east of mid-channel of the said Gut of Canso.

Port Hawkesbury

All navigable waters, including any foreshore, of the Strait of Canso north and west of a line drawn between Red Head on Cape Argos and Peninsula Point on Janvrin Island to the Canso Causeway, excluding the waters contained within the limits of Mulgrave.

Port Williams

All the navigable waters, including any foreshore, of the Cornwallis River extending one nautical mile above and one nautical mile below the highway bridge at Port Williams, measured along the low-water channel of the river.

Pugwash

All the navigable waters, including any foreshore, of Pugwash Harbour south and west of a line drawn between Biglow Point on the south shore and Fishing Point on the north shore.

Mulgrave

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, situées à l'ouest d'une ligne commençant à un point situé sur le côté sud de la chaussée Canso au milieu du chenal et suivant le milieu du chenal du détroit de Canso vers le sud, jusqu'à l'intersection d'une ligne reliant l'extrémité est de l'île Susies et la pointe Madden.

North Sydney

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, délimitées par la ligne des hautes eaux de la baie West Arm du port de Sydney et des cours d'eau qui s'y jettent; par une ligne tracée vers le sud 20° O. (astronomique) à partir du phare, sur le haut-fond, au large de la plage Southeast Bar, jusqu'à l'extrémité de la pointe Edward; et par une ligne tracée vers le nord 50° O. (astronomique) jusqu'à la rive ouest.

Parrsboro

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, du bassin Minas et de la rivière Parrsboro au nord d'une ligne commençant à l'extrémité est de l'île Partridge et s'étirant vers l'est jusqu'à l'extrémité sud du promontoire Clarke sur la rive opposée.

Pictou

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, du port de Pictou à l'ouest d'une ligne reliant la pointe Logal à la pointe Roaring Bull et au nord de la latitude 46°40' N.

Port Hastings

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, du détroit de Canso et tous les autres plans d'eau adjacents et, le cas échéant, l'estran, au sud d'une ligne droite tracée vers le sud-ouest (astronomique) à partir du phare de la pointe McMillan (Balache); au nord d'une ligne tracée directement vers le sud-ouest (astronomique) à partir d'un point situé à deux milles au sud-est de la pointe McMillan; et à l'est du milieu du chenal du détroit de Canso.

Port Hawkesbury

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, du détroit de Canso au nord et à l'ouest d'une ligne tirée entre le promontoire Red sur le cap Argos et la pointe Peninsula sur l'île Janvrin jusqu'à la chaussée de Canso, à l'exclusion des eaux situées dans les limites de Mulgrave.

Port Williams

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de la rivière Cornwallis sur un mille marin en amont du pont routier de Port Williams et sur un mille marin en aval de ce pont, mesurés le long du chenal peu profond de la rivière.

Pugwash

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, du port de Pugwash au sud et à l'ouest d'une ligne tirée entre la pointe Biglow sur la rive sud et la pointe Fishing sur la rive nord.

Shelburne

All the navigable waters, including any foreshore, lying northward of an imaginary line drawn due east and west, touching the north end of McNutt's Island.

Sydney

All navigable waters, including any foreshore, of the South Arm of Sydney Harbour inside a line drawn from the lighthouse at Southeast Bar, south 20° W astronomically to the extremity of Edward Point.

Tiverton

All the navigable waters, including any foreshore, of the Bay of Fundy, Petit Passage and St. Mary's Bay that lie within a radius of two nautical miles of Boar's Head lighthouse, at the north end of Petit Passage.

Yarmouth

All the navigable waters, including any foreshore, within Yarmouth Harbour affected by the tide, from Lake Milo to a line drawn from the southern extremity of Cat Rock to Sunday Point.

PART 4

Province of New Brunswick

Bathurst

All the navigable waters, including any foreshore, of Nepisiguit Bay and Bathurst Harbour contained to the south of parallel 47°40' N, extending upstream along the Nepisiguit River to the highway bridge at East Bathurst, and extending upstream along the Middle River to the highway bridge at West Bathurst.

Dalhousie

All the navigable waters, including any foreshore, of the Restigouche River contained within a line extending from the high-water mark on the south shore, due north along the meridian 66°25' W to a point mid-channel of the Restigouche River; thence following the mid-channel easterly and southeasterly; thence due west along parallel 48°03' N to the high-water mark on the south shore.

Miramichi

All the navigable waters, including any foreshore, of the Miramichi River and the Bay of Miramichi bounded on the east by the meridian of 64°57' W and on the west by long. 65°20' W.

PART 5

Province of Manitoba

Churchill

All the navigable waters, including any foreshore, of the Churchill River and Hudson Bay contained southward of a line commencing at a point on the southern shore of Hudson Bay; thence extending due north along the meridian 94°11' W; thence due west along parallel 58°48' N to a point on the shore north of the mouth of the Churchill River; and extending upstream along the Churchill River to parallel 56°48' N.

Shelburne

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, situées au nord d'une ligne imaginaire tracée directement dans le sens est-ouest et touchant l'extrémité nord de l'île McNutt's.

Sydney

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de la baie South Arm du port de Sydney, à l'intérieur d'une ligne tirée du phare de la barre Southeast en direction du sud 20° O. astronomiquement jusqu'à l'extrémité de la pointe Edward.

Tiverton

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de la baie de Fundy, de Petit Passage et de la baie St. Mary's dans un rayon de deux milles marins du phare du promontoire Boar's, à l'extrémité nord de Petit Passage.

Yarmouth

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, du port de Yarmouth exposées à la marée, du lac Milo jusqu'à une ligne reliant l'extrémité sud de Cat Rock et la pointe Sunday.

PARTIE 4

Province du Nouveau-Brunswick

Bathurst

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de la baie Nepisiguit et du port de Bathurst au sud du parallèle par 47°40' N., s'étendant vers l'amont le long de la rivière Nepisiguit jusqu'au pont routier à East Bathurst et s'étendant vers l'amont le long de la rivière Middle jusqu'au pont routier à West Bathurst.

Dalhousie

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de la rivière Restigouche en deçà d'une ligne courant plein nord le long du méridien par 66°25' O., depuis la ligne des hautes eaux sur la rive sud jusqu'à un point situé au milieu du chenal de la rivière Restigouche; de là, suivant le milieu du chenal vers l'est et le sud-est; de là, plein ouest le long du parallèle par 48°03' N. jusqu'à la ligne des hautes eaux sur la rive sud.

Miramichi

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de la rivière Miramichi et de la baie Miramichi délimitées à l'est par le méridien par 64°57' O. et à l'ouest par la longitude 65°20' O.

PARTIE 5

Province du Manitoba

Churchill

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de la rivière Churchill et de la baie d'Hudson au sud d'une ligne commençant en un point de la rive sud de la baie d'Hudson; de là, courant plein nord le long du méridien par 94°11' O.; de là, plein ouest le long du parallèle par 58°48' N. jusqu'à un point de la rive au nord de l'embouchure de la rivière Churchill et s'étendant vers l'amont le long de la rivière Churchill jusqu'au parallèle par 56°48' N.

PART 6

*Province of British Columbia***Bamfield**

All the navigable waters, including any foreshore, south astronomically of a line drawn east astronomically from the high-water mark at Aguilar Point to the high-water mark of the easterly shore of the creek.

Campbell River

All the navigable waters, including any foreshore, of Discovery Passage bounded by the high-water marks on both shores, between a line drawn from the eastern extremity of Middle Point (lat. 50°05'26" N, long. 125°18'24" W) on Vancouver Island in a 086°30' direction (true) to Copper Cliffs on Quadra Island and a line drawn from the southern extremity of Cape Mudge (lat. 49°59'42" N, long. 125°11'01" W) in a 270°00' direction (true) to the opposite shore.

Esquimalt

All the navigable waters, including any foreshore, northward from a line running east and west astronomically through the southernmost tip of the southernmost of the Brothers Islands.

Gold River

All the navigable waters, including any foreshore, of Muchalat Inlet bounded by the high-water mark, east of a line drawn from Muchalat Inlet south shore light in a 000° direction (true) to the north shore.

Horseshoe Bay

All the navigable waters, including any foreshore, of Queen Charlotte Channel lying eastward and southward of a line beginning at Port Atkinson lighthouse; thence west one-quarter nautical mile; thence in a northwesterly direction to a point located west one-quarter nautical mile from Whitecliff Point; thence in a northeasterly direction to a point located northeast one-quarter nautical mile from Lookout Point; thence in a northeasterly direction to a point located north one-quarter nautical mile from Tyee Point; thence continuing on the same course to the east shore of Horseshoe Bay.

Nanoose Bay

All the navigable waters, including any foreshore, west of a line drawn south astronomically from the high-water mark at Wallis Point to the high-water mark of the southerly shore of the harbour.

Powell River

All the navigable waters, including any foreshore, of the Strait of Georgia commencing at Grief Point at the entrance to Malaspina Strait; thence in a straight line to Grilse Point at the northeast extremity of Texada Island; thence in a straight line to the westerly extremity of Savary Island; thence along the high-water mark of Savary Island to its northwest extremity; thence in a straight line to Hurtado Point; thence by the high-water mark to the point of commencement.

PARTIE 6

*Province de la Colombie-Britannique***Bamfield**

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, au sud (astronomique) d'une ligne tracée vers l'est (astronomique) à partir de la ligne des hautes eaux de la pointe Aguilar jusqu'à la ligne des hautes eaux de la rive est du crique.

Campbell River

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, du passage Discovery limitées par la ligne des hautes eaux sur les deux rives, entre une ligne tracée depuis l'extrémité est de la pointe Middle (latitude 50°05'26" N., longitude 125°18'24" O.) sur l'île de Vancouver dans la direction de 086°30' (vraie) jusqu'à Copper Cliffs sur l'île Quadra et une ligne tracée depuis l'extrémité sud du cap Mudge (latitude 49°59'42" N., longitude 125°11'01" O.) dans la direction de 270°00' (vraie) jusqu'à la rive opposée.

Esquimalt

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, situées au nord d'une ligne tracée dans le sens est-ouest (astronomique) et passant par l'extrémité sud de l'île la plus au sud des îles Brothers.

Gold River

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, du bras Muchalat limitées par la ligne des hautes eaux, à l'est d'une ligne tracée depuis le feu de la rive sud du bras Muchalat dans la direction 000° (vraie) jusqu'à la rive nord.

Horseshoe Bay

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, du chenal de la Reine-Charlotte situées à l'est et au sud d'une ligne commençant au phare de Port Atkinson; de là, vers l'ouest sur un quart de mille marin; de là, dans la direction du nord-ouest jusqu'à un point situé à un quart de mille marin de la pointe Whitecliff; de là, dans la direction du nord-est jusqu'à un point situé à un quart de mille marin au nord de la pointe Lookout; de là, dans la direction du nord-est jusqu'à un point situé à un quart de mille marin au nord de la pointe Tyee et, de là, en continuant dans la même direction jusqu'à la rive est de la baie Horseshoe.

Nanoose Bay

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, situées à l'ouest d'une ligne commençant à la ligne des hautes eaux de la pointe Wallis et tracée vers le sud (astronomique) jusqu'à la ligne des hautes eaux de la rive sud du port.

Powell River

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, du détroit de Georgia, commençant à la pointe Grief à l'entrée du détroit de Malaspina; de là, en ligne droite jusqu'à la pointe Grilse à l'extrémité nord-est de l'île Texada; de là, en ligne droite jusqu'à l'extrémité ouest de l'île Savary; de là, le long de la ligne des hautes eaux de l'île Savary jusqu'à son extrémité nord-ouest; de là, en ligne droite jusqu'à la pointe Hurtado et, de là, en suivant la ligne des hautes eaux jusqu'au point de départ.

Snug Cove

All the navigable waters, including any foreshore, surrounding Bowen Island bounded by a line commencing at Hope Point and extending due east astronomically to the point of intersection with a line running due north and south through the western extremity of Passage Island; thence due south to parallel 49°19'50" N; thence due west to a line extending due south from the eastern extremity of Worlcombe Island; thence due north to the eastern extremity of Worlcombe Island; thence to the eastern extremity of Mickey Island; thence to the point of commencement.

Stewart

All the navigable waters, including any foreshore, of the Portland Canal within the jurisdiction of Canada north of a line drawn from Glacier Point (lat. 55°49'08" N, long. 130°06'38" W) on an azimuth of 172° (true) to Engineers Point on the opposite shore.

Ucluelet Arm

All the navigable waters, including any foreshore, of Ucluelet Arm northward of a line drawn east and west (astronomically) from the southernmost point of Francis Island.

Victoria

All the navigable waters, including any foreshore, of Juan de Fuca Strait north of a line drawn from the southern tip of Trial Island to the southern extremity of Albert Head and including Selkirk Water and the navigable streams flowing into Victoria Harbour. Excluded from this area are the waters within Esquimalt Harbour.

PART 7*Province of Prince Edward Island***Charlottetown**

All the navigable waters, including any foreshore, of Hillsborough Bay and Charlottetown Harbour to the north of a line extending from Holland Cove Point to Lobster Point on the opposite shore, contained to the east by a line 200 feet west of Old Bridge Pier, to the west by a line extending from Canceaux Point to York Point, and to the north by a line extending from York Point to a point at lat. 46°13'50" N and long. 63°08'54" W.

Georgetown

All the navigable waters, including any foreshore, of Cardigan Bay and Georgetown Harbour to the west of a line commencing at the eastern extremity of Grave Point and extending to the point of tangency with Cardigan Point on the opposite shore; bounded to the west by a line commencing from the southern extremity of Parkers Point westward to the eastern extremity of Brudenell Point, and thence due south to the high-water mark on the opposite shore.

Souris

All the navigable waters, including any foreshore, of Colville Bay north of a line joining the southern extremities of Souris Head and Swanton Point and extending northward along the Souris River to the Gowan Brae Highway Bridge.

Snug Cove

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, entourant l'île Bowen, délimitées par une ligne commençant à la pointe Hope et tracée directement vers l'est (astronomique) jusqu'au point d'intersection d'une ligne tracée dans le sens franc nord et franc sud et passant par l'extrémité ouest de l'île Passage; puis, de ce point d'intersection, directement vers le sud jusqu'au parallèle 49°19'50" N.; de là, directement vers l'ouest jusqu'à une ligne commençant à l'extrémité est de l'île Worlcombe et tracée directement vers le sud; de là, directement vers le nord jusqu'à l'extrémité est de l'île Worlcombe; de là, jusqu'à l'extrémité est de l'île Mickey; de là, jusqu'au point de départ.

Stewart

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, du canal Portland relevant de la compétence du Canada, au nord d'une ligne tirée de la pointe Glacier (55°49'08" de latitude N. et 130°06'38" de longitude O.) suivant un azimut de 172° (vrai) jusqu'à la pointe Engineers sur la rive opposée.

Ucluelet Arm

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, soumises aux marées du bras Ucluelet au nord d'une ligne est-ouest (astronomique) tracée depuis le point le plus au sud de l'île Francis.

Victoria

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, du détroit de Juan de Fuca au nord d'une ligne tracée à partir de l'extrémité sud de l'île Trial jusqu'à l'extrémité sud de la pointe Albert et y compris l'anse Selkirk Water et les cours d'eau navigables qui se jettent dans les eaux du port de Victoria. Les eaux du port d'Esquimalt sont exclues de ce secteur.

PARTIE 7*Province de l'Île-du-Prince-Édouard***Charlottetown**

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de la baie Hillsborough et du port de Charlottetown au nord d'une ligne s'étendant de la pointe Holland Cove à la pointe Lobster sur la rive opposée, limitées à l'est par une ligne à 200 pieds à l'ouest de la jetée Old Bridge, à l'ouest par une ligne s'étendant de la pointe Canceaux à la pointe York, et au nord par une ligne s'étendant de la pointe York à un point situé à 46°13'50" de latitude N. et 63°08'54" de longitude O.

Georgetown

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de la baie Cardigan et du port de Georgetown à l'ouest d'une ligne commençant à l'extrémité est de la pointe Grave et courant jusqu'au point de tangence avec la pointe Cardigan sur la rive opposée; limitées à l'ouest par une ligne commençant à l'extrémité sud de la pointe Parkers, courant à l'ouest jusqu'à l'extrémité est de la pointe Brudenell et, de là, plein sud jusqu'à la ligne des hautes eaux sur la rive opposée.

Souris

Les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de la baie Colville au nord d'une ligne reliant les extrémités sud du promontoire Souris et de la pointe Swanton et s'étendant vers le nord le long de la rivière Souris jusqu'au pont routier Gowan Brae.

Summerside

All the navigable waters, including any foreshore, of the Dunk River and Bedeque Bay contained to the east of a line drawn due north from the northern extremity of Indian Spit to the high-water mark on the opposite shore.

PART 8

Province of Newfoundland

Botwood

All the navigable waters, including any foreshore, of the Bay of Exploits south of a straight line drawn from Phillips Head to Lower Sandy Point.

Come by Chance

All the navigable waters, including any foreshore, of Placentia Bay bounded to the south by a straight line drawn from a point on the high-water mark in approximate position 47°41'14" N, 53°58'12" W to Long Island Point Light; thence in a straight line to the southern extremity of James Point on Bar Haven Island; and bounded to the south-west by a straight line drawn from the western extremity of Carroll Point on Bar Haven Island in a 321° direction (true) to the high-water mark on the opposite shore.

Corner Brook

All the navigable waters, including any foreshore, of Humber Arm lying east of long. 58°04' W and including the Humber River to the bridge crossing at lat. 48°57'12" N, long. 57°53'18" W (approximately).

Fortune

All the navigable waters, including any foreshore, of Fortune Bay lying inside and south of a straight line drawn from Fortune Head light station at lat. 47°04'28" N, long. 55°51'36" W; thence in a northeasterly direction to the most seaward point of Grand Bank Head.

Goose Bay

All the navigable waters, including any foreshore, of Lake Melville, Goose Bay and Terrington Basin south and west of a straight line joining the northern extremity of Northwest Point and the western extremity of Épinette Point.

Holyrood

All the navigable waters, including any foreshore, of Holyrood Bay south of a line drawn from the high-water mark at the northern extremity of Harbour Main Point at lat. 47°26'58" N, long. 53°08'26" W in a 070°00' direction (true) to the high-water mark on the opposite shore.

Lewisporte

All the navigable waters, including any foreshore, of Burnt Bay and Lewisporte Harbour within the jurisdiction of Canada south of a line drawn from a point in Jobs Cove at lat. 49°17'42.5" N and long. 55°00'51" W, on an azimuth of 086° (true) northwards of St. Michael's Island, to the opposite shore.

Summerside

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de la rivière Dunk et de la baie Bedeque à l'est d'une ligne tracée en direction plein nord depuis l'extrémité nord de l'épi Indian jusqu'à la ligne des hautes eaux sur la rive opposée.

PARTIE 8

Province de Terre-Neuve

Botwood

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de la baie des Exploits au sud d'une ligne droite tracée entre le promontoire Phillips et la pointe Lower Sandy.

Come by Chance

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de la baie Placentia délimitées au sud par une ligne droite tirée à partir d'un point de la ligne des hautes eaux à la position approximative de 47°41'14" N., 53°58'12" O. jusqu'au phare de la pointe Long Island; de là, en ligne droite jusqu'à l'extrémité sud de la pointe James sur l'île Bar Haven; et limitées au sud-ouest par une ligne droite tirée de l'extrémité ouest de la pointe Carroll sur l'île Bar Haven dans la direction 321° (vraie) jusqu'à la ligne des hautes eaux sur l'autre rive.

Corner Brook

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, du bras Humber situées à l'est par 58°04' de longitude O. et y compris la rivière Humber jusqu'au pont la traversant par 48°57'12" de latitude N., 57°53'18" de longitude O. (approximativement).

Fortune

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de la baie Fortune situées en deçà et au sud d'une ligne droite tracée depuis la station de phare du promontoire Fortune par 47°04'28" de latitude N., 55°51'36" de longitude O. et, de là, dans la direction nord-est jusqu'au point le plus au large du promontoire Grand Bank.

Goose Bay

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, du lac Melville, de la baie Goose et du bassin Terrington au sud et à l'ouest d'une ligne droite reliant l'extrémité nord de la pointe Northwest à l'extrémité ouest de la pointe Epinette.

Holyrood

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de la baie Holyrood au sud d'une ligne tracée depuis la ligne des hautes eaux à l'extrémité nord de la pointe Harbour Main par 47°26'58" de latitude N., 53°08'26" de longitude O., dans la direction 070°00' (vraie) jusqu'à la ligne des hautes eaux sur la rive opposée.

Lewisporte

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de la baie Burnt et du port de Lewisporte relevant de la compétence du Canada au sud d'une ligne tracée depuis un point dans l'anse Jobs ayant une latitude de 49°17'42,5" N. et une longitude de 55°00'51" O., suivant un azimut de 086° (vrai) et passant au nord de l'île St. Michael's jusqu'à la rive opposée.

Long Harbour

All the navigable waters, including any foreshore, of Placentia Bay east of a line drawn from the high-water mark at the western extremity of St. Croix Point, at lat. 47°25'32" N and long. 53°55'28" W, in a 180°00' direction (true) to the high-water mark on the opposite shore.

Long Pond

All the navigable waters, including any foreshore, of Long Pond and Conception Bay between lat. 47°30'30" N and lat. 47°32'00" N, and between long. 52°57'30" W and long. 52°59'00" W.

Marystown

All the navigable waters, including any foreshore, of Mortier Bay within the jurisdiction of Canada north of a line drawn from Skiffsail Point at lat. 47°08'43.5" N and long. 55°03'40.7" W, on an azimuth of 217° (true), to a point south of Blow Me Down on the opposite shore.

Port aux Basques

All the navigable waters, including any foreshore, of Port aux Basques west of long. 59°07' W and north of lat. 47°34' N.

Stephenville

All the navigable waters, including any foreshore, of Stephenville Pond and Inner Pond and the waters of Bay St. George beginning at Indian Head at lat. 48°29'58" N and long. 58°31'49.5" W; thence running true 210° for a distance of 1500 yards; thence running true 320° for a distance of 6000 yards; thence running true north for a distance of 2100 yards more or less to the high-water mark.

Long Harbour

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de la baie Placentia à l'est d'une ligne tracée depuis la ligne des hautes eaux à l'extrémité ouest de la pointe St. Croix ayant une latitude de 47°25'32" N. et une longitude de 53°55'28" O., dans la direction de 180°00' (vraie) jusqu'à la ligne des hautes eaux sur la rive opposée.

Long Pond

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de Long Pond et de la baie Conception entre les latitudes de 47°30'30" N. et 47°32'00" N., et entre les longitudes de 52°57'30" O. et 52°59'00" O.

Marystown

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de la baie Mortier relevant de la compétence du Canada au nord d'une ligne tracée suivant un azimuth de 217° (vrai) entre la pointe Skiffsail ayant une latitude de 47°08'43,5" N. et une longitude de 55°03'40,7" O., et un point au sud de Blow Me Down sur la rive opposée.

Port aux Basques

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, soumises aux marées à Port aux Basques à l'ouest par 59°07' de longitude O. et au nord par 47°34' de latitude N.

Stephenville

Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de Stephenville Pond et d'Inner Pond et les eaux de la baie St. George commençant au promontoire Indian à une latitude de 48°29'58" N. et une longitude de 58°31'49,5" O.; de là, à 210° (vrai) sur une distance de 1 500 verges; de là, à 320° (vrai) sur une distance de 6 000 verges; de là, en direction nord (vrai) sur une distance de plus ou moins 2 100 verges jusqu'à la ligne des hautes eaux.

SCHEDULE 2 / ANNEXE 2
(Section 2 / article 2)

REPEALS OF PUBLIC PORT DESIGNATIONS UNDER SUBSECTION 2(1) /
ABROGATIONS DES DÉSIGNATIONS DES PORTS PUBLICS EN VERTU DU PARAGRAPHE 2(1)

Province of Ontario / Province d'Ontario

Cornwall	Depot Harbour	Parry Sound
----------	---------------	-------------

Province of Quebec / Province de Québec

Baie-Comeau	Gros-Cacouna	Rimouski
Cap-aux-Meules	Havre-Saint-Pierre	Sorel
Carleton	Les Escoumins	Tadoussac
Chandler	Matane	Trois-Pistoles
Gaspé	Paspébiac	

SCHEDULE 2 — *Continued* / ANNEXE 2 (*suite*)

Province of Nova Scotia / Province de la Nouvelle-Écosse

Annapolis Royal	Port Williams
Parrsboro	Tiverton

Province of New Brunswick / Province du Nouveau-Brunswick

Bathurst	Dalhousie
----------	-----------

Province of British Columbia / Province de la Colombie-Britannique

Bamfield	Horseshoe Bay	Stewart
Campbell River	Powell River	Ucluelet Arm
Gold River	Snug Cove	

SCHEDULE 3 / ANNEXE 3

(*Section 3 / article 3*)

REPEALS OF PUBLIC PORT DESIGNATIONS UNDER SUBSECTION 3(1) /
ABROGATIONS DES DÉSIGNATIONS DES PORTS PUBLICS EN VERTU DU PARAGRAPHE 3(1)

Province of Ontario / Province d'Ontario

Collingwood	Owen Sound	Sault Ste. Marie
Kingston	Port Stanley	
Kingsville	Sarnia	

Province of Nova Scotia / Province de la Nouvelle-Écosse

Bridgewater	Lunenburg	Port Hawkesbury
Digby	Mulgrave	Pugwash
Hantsport	North Sydney	Shelburne
Liverpool	Pictou	Sydney
Louisbourg	Port Hastings	Yarmouth

Province of New Brunswick / Province du Nouveau-Brunswick

Miramichi

Province of Manitoba / Province du Manitoba

Churchill

Province of Prince Edward Island / Province de l'Île-du-Prince-Édouard

Charlottetown	Souris
Georgetown	Summerside

Province of Newfoundland / Province de Terre-Neuve

Botwood	Goose Bay	Long Pond
Come by Chance	Holyrood	Marystown
Corner Brook	Lewisporte	Port aux Basques
Fortune	Long Harbour	Stephenville

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

Pursuant to subsection 65(2) of the *Canada Marine Act* (CMA), public harbours previously considered to have had public status under the *Public Harbours and Port Facilities Act* (PHPFA) were automatically designated as public ports on March 1, 2000.

The ports previously declared under the PHPFA were not, however, identified in a comprehensive list of descriptions or boundaries for all such public ports. Pursuant to subsection 65(1) of the CMA, the Governor in Council is authorized to designate as a public port, by regulation, any navigable waters, including any foreshore, within the jurisdiction of Parliament, and to define the limits of the public port. For greater certainty, therefore, the proposed *Public Ports and Public Port Facilities Regulations* will formally designate as public ports certain navigable waters, including any foreshore, within the jurisdiction of Parliament, thereby creating a comprehensive list of public ports and their boundaries and resolving issues related to outdated landmarks and vague references. It is important to note that designation of navigable waters as public ports under these Regulations merely defines the geographic areas within the regulatory authority of Transport Canada, and does not affect the ownership of the foreshore or harbour beds within those areas.

The Regulations will also continue the exercise of repealing the designation of public ports previously begun by the *Regulations Repealing the Designations of Certain Public Ports and Public Port Facilities* which came into force on March 31, 1999. Under the Regulation, the repeal of the designation of a public port will be effective on the day on which either

- (a) the public port facility at the port, or the last part of it, is transferred to a third party (Schedule 2); or
- (b) in the case where the Minister also owns a portion of the harbour bed at the port, on the day on which the bed of the navigable waters and, if applicable, the entire public port facility at the port, or the last part of it, are transferred to a third party (Schedule 3).

The result of this initiative is that all public port designations will be repealed once the ownership interests of Transport Canada in public port facilities and harbour beds at the ports have been divested.

Alternatives

The status quo was rejected because without this designation there would be no single regulation which brings the existing administratively complex system of orders pertaining to public ports under one umbrella. The alternative of not proceeding with the current regulatory initiative would be continued uncertainty respecting public port descriptions.

By designating public ports, the Regulation also clarify which ports are governed by regulations made under section 74 of the CMA relating to the management, control, development and use of public ports and public port facilities.

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

En vertu du paragraphe 65(2) de la *Loi maritime du Canada* (LMC), tout port public précédemment considéré comme public au titre de la *Loi sur les ports et installations portuaires publics* (LPIPP) a automatiquement été désigné port public le 1^{er} mars 2000.

Les ports précédemment déclarés publics en vertu de la LPIPP n'étaient toutefois pas inclus dans une liste exhaustive des descriptions ou périmètres des ports publics. En vertu du paragraphe 65(1) de la LMC, le gouverneur en conseil est autorisé à désigner port public, par règlement, tout plan d'eau navigable, y compris l'estran, relevant du Parlement, et à en fixer le périmètre. Dans le but d'instaurer une plus grande certitude, le *Règlement sur les ports publics et installations portuaires publiques* désignera donc officiellement comme ports publics certains plans d'eau navigables, y compris l'estran, relevant du Parlement. Ceci permettra d'établir une liste exhaustive des ports publics faisant état de leurs périmètres respectifs et, de ce fait, de résoudre les problèmes posés par les points de repère désuets et les références imprécises. Il est important de noter que la désignation des plans d'eau navigables à titre de ports publics en vertu de ce nouveau règlement ne fait que préciser les secteurs géographiques relevant du pouvoir réglementaire de Transports Canada, et n'affecte nullement la propriété de l'estran ou des lits des ports visés.

Le règlement permettra également de poursuivre l'abrogation des désignations de ports publics précédemment entreprise en vertu du *Règlement abrogeant la désignation de certains ports publics et installations portuaires publiques*, entré en vigueur le 31 mars 1999. En vertu du nouveau règlement, l'abrogation de la désignation d'un port public entrera en vigueur au moment de l'une ou l'autre des éventualités suivantes :

- a) lorsque l'installation portuaire publique d'un port, ou la dernière partie de celle-ci, est cédée à une tierce partie (annexe 2);
- b) lorsque, dans le cas où le ministre est également propriétaire d'une portion du lit du port, le lit du plan d'eau navigable et, s'il y a lieu, la totalité de l'installation portuaire publique, ou la dernière partie de celle-ci, sont cédés à une tierce partie (annexe 3).

Cette façon de procéder permettra d'abroger toutes les désignations de port public dès que Transports Canada cédera ses droits de propriété au titre des installations portuaires publiques et des lits de ports visés.

Solutions envisagées

Le statu quo a été rejeté parce que sans cette désignation, aucun règlement ne chapeauterait le système actuel de décrets, d'ailleurs fort complexe d'un point de vue administratif, relatif aux ports publics. Le fait de ne pas retenir le règlement ne ferait que maintenir la situation d'incertitude qui prévaut quant à la description des ports publics.

En désignant des ports publics, le nouveau règlement précise également quels ports sont régis par le règlement pris en vertu de l'article 74 de la LMC qui porte sur la gestion, le contrôle, l'exploitation et l'utilisation des ports publics et des installations portuaires publiques.

Benefits and Costs

The portion of the Regulations that designates public ports simplifies the administration of public ports by amalgamating the previous designations of public harbours and creating one list of public ports. This exercise also clarifies the limits and boundaries of the public ports where previous descriptions were vague or uncertain. In this regard, it will also clarify the geographic areas in which Transport Canada has regulatory authority.

The portion of the Regulations that repeals the designation of public ports continues the 1998/99 deproclamation initiative of Transport Canada in relation to public harbours and public port facilities within its jurisdiction.

There is no change expected in the cost to industry resulting from this Regulation, and there are no environmental impacts associated with this initiative.

Consultation

The pre-consultation period was held in September and October 2000, in which 923 letters were issued to all national and regional users and stakeholders of Transport Canada's public ports, informing them of this regulatory initiative. The feedback received was minimal and did not result in any changes to the proposed Regulations. However, the public port of Chemainus, British Columbia, was removed from the listing of public ports as its designation was repealed when the public port facility was divested.

Following the pre-consultation period, the Regulations were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I on January 20, 2001, for a period of thirty days. In addition to the Regulations being pre-published, letters were sent to 1,051 public port users and stakeholders, including national marine organizations as well as federal, provincial, and municipal governments, informing them of the pre-publication of the Regulations, and inviting them to submit their comments by February 19, 2001. A total of nine queries were received. Five stakeholders requested clarification concerning the intent of the Regulations. It was explained that the purpose of the Regulations is to clearly define the limits and boundaries of the public ports and clarify the geographic areas in which Transport Canada has regulatory authority. The differences between what constitutes a repeal under sections 2 and 3 were also explained. Four stakeholders requested clarification concerning the effects the repeal of the designations would have on public ports. It was explained that the federal government's regulatory jurisdiction over navigation will not be relinquished and that the federal government will continue to maintain its regulations in these waters. In addition to the above, the Regulations were posted on Transport Canada's Internet site and a notice concerning the pre-publication of the Regulations was also published in the Fisheries and Oceans Canada "Notice to Mariners". No further comments respecting this regulatory initiative were received from users and stakeholders.

No changes were made to the Regulations as a result of the consultations. However, the public ports of Nanoose, Esquimalt, and Victoria, British Columbia, were inadvertently included in the schedules to repeal the designation of a public port and have therefore been removed from those schedules in order to maintain consistency with the *Regulations Repealing the Designations of Certain Public Ports and Public Port Facilities*, which were published in the *Canada Gazette*, Part II on April 14, 1999. The

Avantages et coûts

La partie du règlement qui porte sur la désignation des ports publics simplifie l'administration de ces derniers en regroupant les désignations antérieures pour établir une liste des ports publics. Cet exercice permet également de préciser le périmètre et les limites des ports publics dont les descriptions étaient vagues ou imprécises. À cet égard, il établira les secteurs géographiques relevant du pouvoir réglementaire de Transports Canada.

La partie du règlement qui abroge la désignation de ports publics permet la poursuite de l'initiative de commercialisation que Transports Canada a mise de l'avant en 1998-1999 pour les ports publics et les installations portuaires publiques relevant de sa compétence.

L'application de ce règlement ne devrait ni modifier les coûts imputés à l'industrie ni entraîner des conséquences environnementales.

Consultations

Pendant la période de consultations préalables, qui a eu lieu en septembre et octobre 2000, 923 lettres ont été envoyées à tous les utilisateurs et intervenants régionaux et nationaux des ports publics de Transports Canada pour les informer de cette initiative réglementaire. La rétroaction était minime et n'a pas entraîné de changements au projet de règlement. Cependant, le port public de Chemainus (Colombie-Britannique) a été rayé de la liste des ports publics puisque sa désignation a été abrogée lors de la cession de l'installation portuaire publique.

À la suite de la période de consultations préalables, le projet de règlement a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 20 janvier 2001 pendant une période de 30 jours. En plus de la publication préalable du règlement, des lettres ont été envoyées à 1 051 utilisateurs et intervenants de ports publics, y compris les organisations maritimes nationales ainsi que les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux, les informant de la publication préalable du règlement et les invitant à soumettre leurs commentaires avant le 19 février 2001. Il y a eu au total neuf demandes de renseignements. Cinq intervenants ont demandé des clarifications concernant l'intention du règlement. On leur a expliqué que le but du règlement est de définir clairement les limites et le périmètre des ports publics et de clarifier les zones géographiques où Transports Canada exerce un pouvoir réglementaire. La différence entre ce qui constitue une abrogation selon l'article 2 et l'article 3 a aussi été expliquée. Quatre intervenants ont demandé des clarifications sur les effets que l'abrogation des désignations aurait sur les ports publics. On leur a expliqué que la compétence réglementaire du gouvernement fédéral en matière de navigation ne sera pas délaissée et que le gouvernement fédéral continuera à appliquer son règlement dans ces eaux. De plus, le règlement a été affiché sur le site Internet de Transports Canada, et un avis concernant sa publication préalable a aussi été publié dans l'« Avis aux marins » de Pêches et Océans Canada. Aucun autre commentaire concernant cette initiative réglementaire n'a été reçu de la part des utilisateurs et des intervenants.

Aucun changement n'a été apporté au projet de règlement après les consultations. Les ports publics de Nanoose, Esquimalt et Victoria (Colombie-Britannique) avaient cependant été inclus par mégarde dans les annexes du règlement visant d'abrogation des désignations de ports publics. Ils ont donc été retirés de ces annexes afin d'assurer la compatibilité avec le *Règlement abrogeant la désignation de certains ports publics et installations portuaires publiques*, qui a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie II

public ports of Little Bras d'Or Lake (Iona) and Walton, Nova Scotia, have also been removed from the Regulations because they were deproclaimed when the public port facilities at these locations were recently transferred to two separate local entities.

Compliance and Enforcement

Given that this Regulation is administrative in nature, there is no requirement for a compliance mechanism. The need for users to comply with existing collateral federal legislation relating to public ports will remain unchanged.

Contact

Mary Taylor
Director
Port Corporations and Port Property
Port Programs and Divestiture
Transport Canada
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: (613) 990-3049
FAX: (613) 954-0838

le 14 avril 1999. Les ports publics de Little Bras d'Or Lake (Iona) et Walton, (Nouvelle-Écosse) ont aussi été retirés du règlement parce qu'ils ont été déclassés lorsque les installations portuaires publiques à ces endroits ont récemment été transférées à deux organismes locaux indépendants.

Respect et exécution

Compte tenu de la nature administrative du règlement, aucun mécanisme de contrôle d'application ne s'impose. Les utilisateurs devront comme par le passé continuer de respecter la législation fédérale en vigueur qui s'applique aux ports publics.

Personne-ressource

Mary Taylor
Directrice
Sociétés et biens portuaires
Programmes portuaires et cessions
Transports Canada
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 990-3049
TÉLÉCOPIEUR : (613) 954-0838

Registration
SOR/2001-155 26 April, 2001

BANKRUPTCY AND INSOLVENCY ACT
FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Rules Amending the Bankruptcy and Insolvency General Rules

P.C. 2001-702 26 April, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry and the Treasury Board, pursuant to subsection 209(1) of the *Bankruptcy and Insolvency Act*^a and paragraph 19(1)(a)^b of the *Financial Administration Act*, hereby makes the annexed *Rules Amending the Bankruptcy and Insolvency General Rules*.

RULES AMENDING THE BANKRUPTCY AND INSOLVENCY GENERAL RULES

AMENDMENTS

1. (1) The portion of subsection 123(1)¹ of the *Bankruptcy and Insolvency General Rules*² before paragraph (a) is replaced by the following:

123. (1) Subject to subsections (2) and (3), the rate of levy payable on all payments, pursuant to section 147 of the Act, is

(2) Section 123 of the Rules is amended by adding the following after subsection (2):

(3) The rate of levy payable for an estate under summary administration is

(a) 100 per cent, where the amount of payments is \$200 or less; or

(b) 100 per cent of the first \$200 plus zero per cent of the amount in excess of \$200, where the amount of payments exceeds \$200.

(4) The rate of levy set out in subsection (3) applies to all estates under summary administration for which the final statement of receipts and disbursements has been received by the Division Office on or after the date of coming into force of that subsection.

2. Section 132¹ of the Rules is replaced by the following:

132. (1) The total fee to file all documents relating to an estate with the official receiver is as follows:

(a) \$75 for an estate under summary administration in respect of an individual bankrupt who has never before been bankrupt under the laws of Canada or of any jurisdiction prescribed under section 168.1 of the Act and, in the case of any other bankruptcy, \$150, payable at the time of filing an assignment pursuant to subsection 49(3) of the Act or at the time of the making of a receiving order pursuant to subsection 43(6) of the Act;

Enregistrement
DORS/2001-155 26 avril 2001

LOI SUR LA FAILLITE ET L'INSOLVABILITÉ
LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Règles modifiant les Règles générales sur la faillite et l'insolvabilité

C.P. 2001-702 26 avril 2001

Sur recommandation du ministre de l'Industrie et du Conseil du Trésor et en vertu du paragraphe 209(1) de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité*^a et de l'alinéa 19(1)a)^b de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil établit les *Règles modifiant les Règles générales sur la faillite et l'insolvabilité*, ci-après.

RÈGLES MODIFIANT LES RÈGLES GÉNÉRALES SUR LA FAILLITE ET L'INSOLVABILITÉ

MODIFICATIONS

1. (1) Le passage du paragraphe 123(1)¹ des *Règles générales sur la faillite et l'insolvabilité*² précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

123. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), le taux de prélèvement effectué, conformément à l'article 147 de la Loi, sur tout paiement est de :

(2) L'article 123 des mêmes règles est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(3) Dans le cas où les paiements sont faits dans le cadre de l'administration sommaire d'un actif, le taux de prélèvement est de :

a) cent pour cent, dans le cas des paiements d'au plus 200 \$;

b) cent pour cent pour les deux cents premiers dollars et zéro pour cent pour le montant en sus de 200 \$, dans le cas des paiements supérieurs à 200 \$.

(4) Le taux de prélèvement fixé au paragraphe (3) s'applique à toute administration sommaire dont l'état définitif des recettes et des débours est reçu par le bureau de division à la date d'entrée en vigueur de ce paragraphe ou après cette date.

2. L'article 132¹ des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

132. (1) Les frais forfaitaires de dépôt, auprès du séquestre officiel, de tous les documents concernant un actif sont les suivants :

a) dans le cas de l'administration sommaire d'un actif d'un particulier qui fait faillite pour la première fois sous le régime du droit canadien ou de tout pays prescrit en application de l'article 168.1 de la Loi, 75 \$ ou, dans le cas de toute autre faillite, 150 \$, payables lors du dépôt d'une cession aux termes du paragraphe 49(3) de la Loi ou lorsqu'une ordonnance de séquestre est rendue aux termes du paragraphe 43(6) de la Loi;

^a S.C. 1992, c. 27, s. 2

^b S.C. 1991, c. 24, s. 6

¹ SOR/98-240

² C.R.C., c. 368; SOR/98-240

^a L.C. 1992, ch. 27, art. 2

^b L.C. 1991, ch. 24, art. 6

¹ DORS/98-240

² C.R.C., ch. 368; DORS/98-240

(b) in the case of a proposal made by an insolvent person, \$150, payable at the time of filing a copy of the proposal pursuant to subsection 62(1) of the Act;

(c) in the case of a consumer proposal made by a consumer debtor, \$100, payable at the time of filing a copy of the consumer proposal pursuant to paragraph 66.13(2)(d) of the Act; and

(d) if the official receiver directs, pursuant to subsection 49(8) of the Act, that subsection 49(6) of the Act ceases to apply in respect of a bankrupt, \$75, payable at the time of the official receiver's direction.

(2) The fees set out in paragraphs (1)(a), (c) and (d) apply to all documents filed on or after the coming into force of those paragraphs.

3. Subsection 134(2)¹ of the Rules is replaced by the following:

(2) For the purposes of subsection 13.2(2) of the Act, the annual fee payable by a trustee is \$850.

4. The Rules are amended by adding the following after section 136:

136.1 (1) The fee payable by a creditor who applies for payment of a dividend pursuant to subsection 154(2) of the Act is \$30 for each dividend applied for.

(2) The fee set out in subsection (1) applies to all applications for dividends made on or after the coming into force of that subsection.

COMING INTO FORCE

5. These Rules come into force on the 30th day after their publication.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Rules.)

Description

The Office of the Superintendent of Bankruptcy's ("OSB") mandate, as set out in the *Bankruptcy and Insolvency Act* (BIA), is to supervise the administration of all estates and matters to which the Act applies. By doing so, the OSB protects the integrity of the insolvency system. It also plays an important role in Industry Canada's marketplace services framework, as it contributes to the efficient and effective functioning of the marketplace, maintains investor confidence, and provides a source of strategic information for business.

The objective of Canadian bankruptcy and insolvency legislation is to provide a fair and effective system for the restoration of assets to productive use, while providing a framework for debtor rehabilitation, a deterrent to fraud, and a public record of estates.

The Challenge

The OSB carries out its mandate within an environment that is subject to large volatile file volume fluctuations with a corresponding increase in workload. More specifically, over the last

b) dans le cas d'une proposition faite par une personne insolvable, 150 \$, payables lors du dépôt d'une copie de la proposition aux termes du paragraphe 62(1) de la Loi;

c) dans le cas d'une proposition de consommateur faite par un débiteur consommateur, 100 \$, payables lors du dépôt d'une copie de la proposition aux termes de l'alinéa 66.13(2)d) de la Loi;

d) dans le cas où le séquestre officiel ordonne, conformément au paragraphe 49(8) de la Loi, que cesse de s'appliquer au failli le paragraphe 49(6) de la Loi, 75 \$, payables au moment où est ordonnée cette mesure.

(2) Les frais forfaitaires fixés aux alinéas (1)a), c) et d) s'appliquent au dépôt de documents fait à la date d'entrée en vigueur de ces alinéas ou après cette date.

3. Le paragraphe 134(2)¹ des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

(2) Pour l'application du paragraphe 13.2(2) de la Loi, les droits annuels payables par le syndic sont de 850 \$.

4. Les mêmes règles sont modifiées par adjonction, après l'article 136, de ce qui suit :

136.1 (1) Les frais forfaitaires payables par un créancier sur présentation d'une demande de dividende visée au paragraphe 154(2) de la Loi sont de 30 \$ pour chaque dividende réclamé.

(2) Les frais forfaitaires fixés au paragraphe (1) s'appliquent à toute demande de dividende présentée à la date d'entrée en vigueur de ce paragraphe ou après cette date.

ENTRÉE EN VIGUEUR

5. Les présentes règles entrent en vigueur le trentième jour après la date de leur publication.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie des règles.)

Description

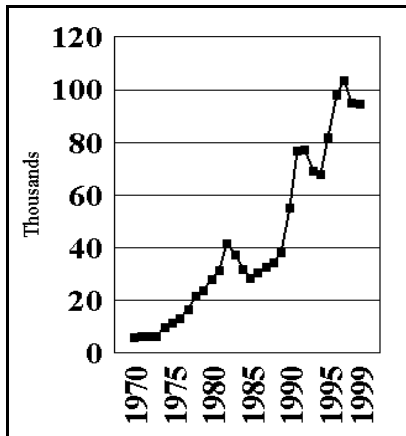
Le mandat dévolu au Bureau du surintendant des faillites (BSF) aux termes de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité* (LFI) consiste à contrôler l'administration des affaires et des actifs régis par la Loi. Ce faisant, le BSF protège l'intégrité du système d'insolvabilité. Il joue en outre un rôle important dans le cadre des services relatifs au marché offerts par Industrie Canada, du fait qu'il contribue au fonctionnement efficient et efficace du marché, maintient la confiance des investisseurs et constitue une source d'information stratégique pour les entreprises.

La législation canadienne sur la faillite et l'insolvabilité vise à créer un système équitable et efficace destiné à réaffecter l'actif à une utilisation productive tout en établissant un cadre pour la réhabilitation des débiteurs, en décourageant la fraude et en constituant un registre public des actifs.

Le défi

Le BSF exerce son mandat dans un contexte où le nombre de dossiers fluctue grandement, ce qui a pour effet d'accroître proportionnellement la charge de travail. Plus précisément, le

30 years, total insolvency filings¹ have followed a cycle whereby, on average, they have increased for a period of 5 years by 21% per year, and decreased for a period of 2.5 years by 9% per year. Overall, there has been an average compound increase of approximately 10% per year in total insolvency filings since 1970. Overall, with only a few exceptions, volumes have been steadily increasing over the past 30 years.



Total Insolvency Filings: 1970 to 1999

Since 1996, an average of approximately 100,000 Canadian individuals and corporations have filed an assignment in bankruptcy or a proposal each year. Of this 100,000 insolvencies, 96% are made by individuals and 4% are made by corporations. Analysis of file volumes has also shown that while bankruptcy is a lagging economic indicator of market performance, individual bankruptcies have maintained a strong growth rate even in good economic times as a result of the increased use and availability of consumer credit.

As files volumes increase, so does the chance for trustee and debtor non-compliance or fraud. In addition, the non discretionary administrative activities associated with this increase (such as registering proceedings) draw resources away from limited compliance activities. This problem was last experienced in the early 1990's when file volume increases diminished OSB's ability to supervise the insolvency system.

As we face the next five years of forecast file volume increases, the OSB must address the challenge of how best to ensure that it maintains sufficient resources to fulfill its core compliance mandate.

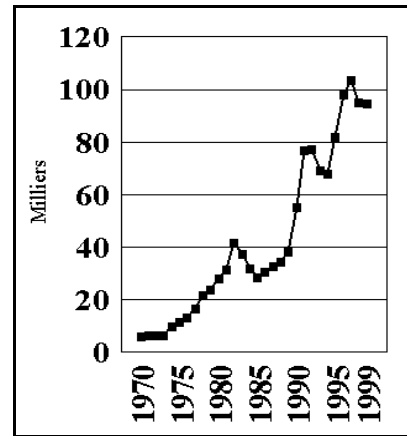
Meeting the Challenge

The OSB has undertaken a number of concrete measures to address the challenge of how to increase the effectiveness of its compliance role supervising greater volumes.

- The OSB has shifted its compliance emphasis from insolvency file supervision to trustee monitoring to achieve

¹ Insolvency filings include bankruptcies and proposals; a proposal is an arrangement "settlement" made by an insolvent person, in accordance with the BIA, to his creditors to avoid bankruptcy

nombre de dossiers¹ suit depuis trente ans un cycle selon lequel il augmente de 21 p. 100 en moyenne par an pendant cinq ans, après quoi il diminue de 9 p. 100 par an pendant deux ans et demi. Depuis 1970, le nombre de dossiers a enregistré une croissance composée moyenne d'environ 10 p. 100 par an et la tendance en ce qui a trait au nombre total de dossiers est principalement à la hausse, ponctuée de brèves périodes pendant lesquelles il baisse temporairement.



Nombre de dossiers entre 1970 et 1999

Chaque année depuis 1996, le BSF a traité en moyenne 100 000 cessions de faillite ou propositions, dont 96 p. 100 concernaient des particuliers et 4 p. 100, des personnes morales. En analysant le nombre de dossiers, on a également constaté que si les faillites constituent un indicateur tardif de la performance du marché, le nombre de faillites de consommateurs a augmenté de façon soutenue, même lorsque l'économie se portait bien, en raison de l'utilisation et de la disponibilité accrues du crédit à la consommation.

Les risques de non-conformité ou de fraude de la part des syndic et des débiteurs sont directement proportionnels à l'augmentation du nombre de dossiers. En outre, les activités administratives non discrétionnaires associées à cette augmentation (par exemple, la procédure d'enregistrement) se traduisent par une diminution des ressources disponibles pour les activités limitées destinées à faire respecter la Loi. C'est au début des années 90 que l'on a éprouvé ce problème pour la dernière fois, lorsque l'augmentation du nombre de dossiers a réduit la capacité du BSF à superviser le système d'insolvabilité.

Comme l'on prévoit une augmentation du nombre de dossiers au cours des cinq prochains exercices, le BSF doit déterminer la meilleure façon de disposer de ressources suffisantes pour remplir son mandat premier, qui consiste à faire respecter la Loi.

Un défi à relever

Le BSF a pris plusieurs mesures concrètes pour relever le défi consistant à déterminer comment accroître son efficacité au chapitre de la supervision d'un nombre accru de dossiers dans le cadre de ses activités destinées à faire respecter la Loi :

¹ Le nombre total de dossiers comprend les faillites et les propositions. Une proposition est une entente conclue par une personne insolvable avec ses créiteurs, conformément à la LFI, pour éviter la faillite

compliance goals more cost-effectively. For example, new trustee and debtor compliance strategies have been developed to ensure limited compliance resources are focused on the greatest risks; a greater percentage of trustees are now monitored or audited each year while fewer routine debtor examinations or creditor meetings are now held. Registration and review of consumer files are now being done by junior bankruptcy officers instead of senior officers and new databases are now being used to better track overall trustee performance. Further, the OSB has just established a Consumer Insolvency Task Force to examine, amongst other issues, how the low asset, low issue consumer bankruptcy system can be streamlined. The objective of these measures is to further delink workload fluctuations from those of insolvency file volumes, thus ensuring that as insolvency file volumes increase a less than proportionate increase in resources will be required.

- E-filing savings are estimated at \$1.5 million in 2005-2006.
- The OSB has changed its governance structure to a *Special Operating Agency*, resulting in more authority and flexibility to meet clients' needs, added transparency in its activities and greater accountability for results. The OSB has also implemented a Management Advisory Board which is composed of a cross section of key stakeholders (e.g., representatives from trustee and insolvency lawyers associations, Canadian Bankers Association, Administrators for proposals and credit counseling groups) and non partisan business leaders. In addition, the OSB has developed and implemented a new performance management system and has conducted client surveys.
- The OSB is seeking to implement a new fee structure that will ensure that fees associated with consumer bankruptcies are sufficient to cover associated costs.

The OSB's Current Funding Structure

The OSB's compliance and administrative activities are currently funded through a combination of monies paid by clients (fees and levy), and appropriations (monies voted by Parliament from general tax revenues).

In 2000-2001, the OSB's estimated full cost of providing services is \$26.4 million; of this total, \$20.7 million represents direct costs incurred to the OSB including salaries \$13.0 M; non-salaries \$6.0 M; and corporate common service charges of \$2.0 M.

Fees and levies are expected to generate approximately \$18.2 million in revenues, leaving a gap of \$8.2 million. The \$18.2 million in revenues was generated from four sources, namely:

- En ce qui a trait à la conformité, le Bureau accorde maintenant moins d'importance au suivi des dossiers d'insolvabilité et davantage à la surveillance des syndicis, afin d'obtenir un meilleur rapport coût-efficacité dans ses activités dans le domaine. Par exemple, il a mis en place de nouvelles stratégies en matière de conformité des syndicis et des débiteurs pour s'assurer que les ressources limitées affectées à la conformité sont canalisées vers les cas à risque élevé; il soumet maintenant une proportion plus élevée de syndicis à une surveillance et à des vérifications annuelles, tandis qu'il a réduit le nombre d'interrogatoires systématiques des débiteurs et de réunions des créanciers. Il confie désormais l'enregistrement et l'examen des dossiers des consommateurs aux agents subalternes des faillites, au lieu des agents principaux, et utilise de nouvelles bases de données pour suivre de plus près le rendement des syndicis en général. De surcroît, le BSF a récemment créé le Groupe de travail sur l'insolvabilité des consommateurs, qui doit notamment déterminer comment rationaliser le système des faillites de consommateurs pour les dossiers d'actifs peu élevés dont les enjeux sont moindres. Ces mesures visent à dissocier davantage les fluctuations de la charge de travail et celles du nombre de dossiers d'insolvabilité, pour réduire ainsi les besoins en ressources supplémentaires liés à l'augmentation du nombre de dossiers.
- D'après les estimations, le dépôt électronique de documents permettra d'économiser 1,5 million de dollars en 2005-2006.
- Comme le BSF est devenu un *organisme de service spécial*, il a plus de pouvoirs et dispose d'une plus grande marge de manoeuvre pour répondre aux besoins de ses clients, il fait preuve d'une plus grande transparence dans ses activités et il assume une responsabilité accrue à l'égard des résultats obtenus. Le BSF a par ailleurs créé un Conseil consultatif de gestion, dont la composition est représentative des principaux intervenants du milieu (par exemple, les associations de syndicis et d'avocats spécialisés en insolvabilité, l'Association des banquiers canadiens, les administrateurs de propositions et les groupes de conseillers en crédit y sont représentés) et de chefs d'entreprises non partisans. En outre, il a élaboré et mis en oeuvre un nouveau système de gestion du rendement et mené des enquêtes auprès de ses clients.
- Il travaille à la mise en place d'un nouveau barème des droits dans le but de s'assurer que les frais imposés à l'égard des faillites de consommateurs suffisent à couvrir les coûts connexes.

Structure de financement actuelle du BSF

Les activités du BSF en matière de conformité et d'administration sont actuellement financées au moyen des divers droits et prélèvements versés par les clients et des crédits qui lui sont alloués par le Parlement à même les recettes fiscales générales.

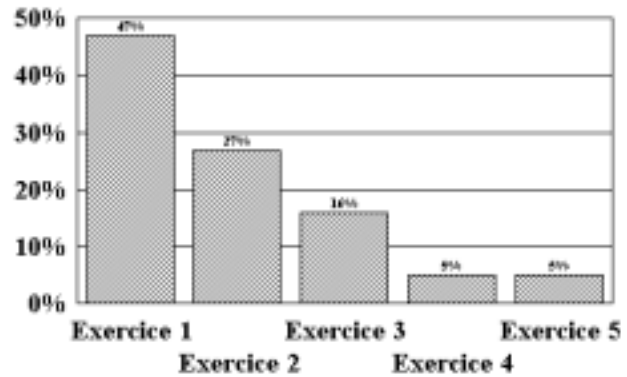
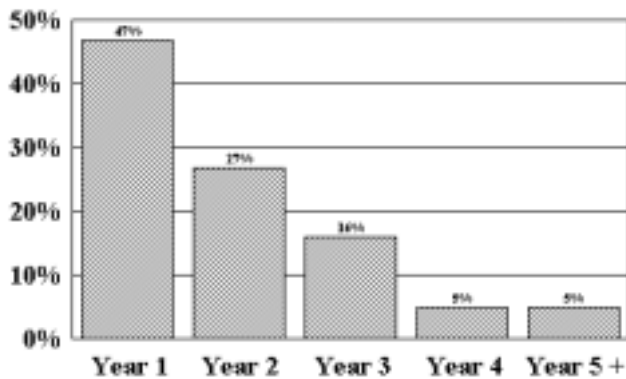
Le coût total de la prestation des services par le BSF en 2000-2001 est estimé à 26,4 millions de dollars, dont 20,7 millions représentent les coûts assumés par le BSF lui-même (13 millions pour les salaires, 6 millions pour les dépenses non salariales et 2 millions pour les services ministériels communs).

Le BSF devrait par ailleurs enregistrer des recettes de 18,2 millions – soit un écart de 8,2 millions – provenant de quatre sources différentes :

- The **Superintendent's levy**, which is paid as a percentage of dividends distributed at the close of an insolvency proceeding which represents approximately 63% of total revenues;
 - **Registration fees**, which are charged when the bankruptcy, proposal or receivership is registered and represents 26% of total revenues;
 - **Trustee licence fees** an initial fee payable on issuance of a trustee licence and an annual renewal fee represent 2% of total revenues; and
 - **Information inquiry fees**, which are charged when individuals use the name search system to determine the status of current and past bankrupts and represents 9% of total revenues.
- les **prélèvements du surintendant**, qui correspondent à un pourcentage des dividendes distribués au moment de la liquidation de la faillite – ces prélèvements représentent environ 63 p. 100 des recettes du BSF;
 - les **droits d'enregistrement**, qui sont perçus au moment où la faillite, la proposition ou la mise sous séquestre est enregistrée – ces droits représentent 26 p. 100 des recettes du BSF;
 - les **droits de licence de syndic**, qui comprennent les droits perçus lors du premier enregistrement de la licence ainsi que les droits annuels versés au moment de son renouvellement – ces droits représentent 2 p. 100 des recettes du BSF;
 - les **droits sur les demandes de renseignements**, qui sont perçus lorsque des particuliers utilisent le service de recherche de noms pour connaître le statut de faillites courantes et antérieures – ces droits représentent 9 p. 100 des recettes du BSF.

It is also important to note that, although the bulk of OSB's work occurs in the first year of the insolvency, approximately 53% of total revenues are paid in subsequent years. This is due to the Superintendent's levy which is only paid upon the closing of the insolvency file. This considerable lag time impacts on the OSB's available funds to carry out its activities.

Fait à signaler, bien que le BSF effectue la plus grande partie du travail au cours de l'exercice suivant l'enregistrement, il touche environ 53 p. 100 des recettes au cours des exercices ultérieurs, car le prélèvement du surintendant n'est versé qu'une fois le dossier clos. Ce délai considérable influe sur les fonds dont dispose le BSF pour mener à bien ses activités.



The greatest shortfall between costs and revenues occurs with consumer and business summary bankruptcies (i.e., estates with net assets less than \$10,000). This is also the area with the greatest number of files and the greatest potential for continued volume increases. Moreover, growth in consumer bankruptcies appears to be driven by factors other than economic conditions (e.g., availability of consumer credit). Based on Bank of Canada statistics, from 1990 to 2000, consumer credit has increased by 82%, and summary administration filings have increased by exactly the same percentage or 82%. Corporate ordinary filings have been decreasing over the same time period, experiencing a decline of 36%.

Le domaine des faillites de consommateurs et des faillites commerciales d'administration sommaire (c'est-à-dire les dossiers où l'actif net est inférieur à 10 000 \$) donne lieu à l'écart le plus important entre les coûts et les recettes. C'est également le domaine où les dossiers sont les plus nombreux et où les probabilités de croissance continue sont les plus fortes. En outre, l'augmentation du nombre de faillites de consommateurs semble liée à des éléments autres que la conjoncture économique (par exemple, la disponibilité du crédit à la consommation). Selon les statistiques de la Banque du Canada, le crédit à la consommation et le nombre de dossiers d'administration sommaire de faillites ont tous deux augmenté dans la même mesure entre 1990 et 2000, soit de 82 p. 100. Pendant la même période, le nombre de dossiers d'administration ordinaire de faillites commerciales a diminué de 36 p. 100.

Another contributing factor to this shortfall is the cost of maintaining professional standards in the trustee community (i.e., monitoring, audits, licensing and discipline) which far exceeds the revenues generated from trustee licence fees. Moreover, it is expected that fluctuating volumes and revenues, rising workloads

Les coûts liés au respect des normes professionnelles auxquelles sont assujettis les syndics (surveillance, vérifications, octroi de licences et sanctions disciplinaires), qui excèdent de beaucoup les recettes issues des droits de licence de syndic, contribuent aussi à accentuer l'écart. De surcroît, on prévoit que la fluctuation du

due to change in legislation and growing operating expenses will increase the gap over the coming five-year planning period if the funding structure remains status quo.

Despite taking important steps toward meeting the challenge, the OSB's cost-revenue gap persists, and the ability of the OSB to remain an effective marketplace regulator is threatened. Accordingly, the OSB must adopt a new revenue structure which will ensure full cost recovery.

The amended *Bankruptcy and Insolvency Rules* would enable the OSB to bridge the existing gap between what it costs over five years to provide services and the revenues available to fund them.

More specifically, the OSB will increase registration fees for summary administrations (i.e., estates with net assets of less than \$10,000), consumer proposals and repeat bankrupts in summary administrations. The OSB will also increase the levy on dividends in summary bankruptcies, increase the annual trustee licence fee and introduce two additional fees for services already rendered for which there is no current fee. These two new additional fees are charges imposed for changing a registration from a summary administration to an ordinary administration and a flat fee for claims made against the OSB's unclaimed dividends trust fund.

Alternatives

In December 1999, the OSB published its revenue options discussion paper *Meeting the Challenge*. This paper provided stakeholders with 15 options for addressing the forecast net gap (after e-filing savings are accrued) of approximately \$6.5 million between full costs and revenues, as well as a set of seven (7) evaluating criteria:

- equity*: those that benefit from a service should pay for it;
- fair share*: when the benefits of a service accrue to the entire community, all participants should pay their fair share of the costs;
- simplicity*: fees should not be unnecessarily complex;
- public good*: fees should support public policy objectives, such as accessibility to the system, debtor rehabilitation and timely return of assets to productive use;
- value*: fees should reflect the cost of providing the service;
- flexibility*: the fee structure should be flexible enough to permit the OSB to respond to future marketplace and client needs; and
- transparency*: the rationale, or conceptual basis, for the fee should be evident to clients and stakeholders.

After revising its file volume forecast and examining the number of low asset estates, the OSB developed three fee scenarios which reflect various balances between registration fees and levy over the next five fiscal years:

nombre de dossiers et des recettes, l'augmentation de la charge de travail attribuable aux modifications législatives ainsi que l'augmentation des dépenses de fonctionnement accentueront l'écart au cours de la période de planification de cinq ans si la structure de financement demeure telle quelle.

Malgré les mesures importantes prises pour relever le défi, l'écart entre les coûts et les recettes persiste et la capacité du BSF à jouer efficacement son rôle d'organisme de réglementation du marché est compromise. C'est pourquoi il doit adopter un nouveau barème des droits qui assurera le recouvrement intégral des coûts.

Les *Règles sur la faillite et l'insolvabilité*, sous leur forme modifiée, devraient permettre au BSF de combler l'écart actuel entre le coût de la prestation de ses services sur cinq ans et les recettes dont il dispose pour les financer.

Plus précisément, le Bureau majorera les droits d'enregistrement des administrations sommaires (c'est-à-dire les dossiers où l'actif net est inférieur à 10 000 \$), des propositions de consommateurs et des faillites d'administration sommaire répétées. Il majorera en outre le prélèvement sur les dividendes dans les administrations sommaires ainsi que les droits annuels de renouvellement des licences de syndic et introduira deux nouveaux droits à l'égard de services offerts gratuitement à l'heure actuelle. Il s'agit d'imposer des frais pour passer d'une administration sommaire à une administration ordinaire et des frais fixes pour traiter chaque demande de remboursement de dividendes non réclamés administrés en fiducie par le BSF.

Solutions envisagées

En décembre 1999, le BSF a publié un document de travail intitulé *Un défi à relever*, qui présentait aux intervenants 15 mécanismes de financement possibles pour combler l'écart net prévu (en tenant compte des économies découlant du dépôt électronique de documents) d'environ 6,5 millions de dollars entre ses coûts et ses recettes, ainsi que sept critères d'évaluation :

- Équité* : ceux qui bénéficient d'un service doivent en assumer le coût;
- Juste part* : quand un service profite à toute la collectivité, tous les membres de celle-ci doivent payer leur juste part des frais;
- Simplicité* : le calcul et la perception des droits ne doivent pas être indûment complexes;
- Bien public* : les droits doivent favoriser la réalisation des objectifs de la politique officielle, tels que l'accessibilité au système, la réhabilitation des débiteurs et le retour rapide à une situation où les avoirs sont utilisés à des fins productives;
- Valeur* : les droits doivent correspondre à ce qu'il en coûte pour assurer le service;
- Flexibilité* : le barème des droits doit être suffisamment souple pour permettre au BSF de répondre aux besoins du marché et des clients dans l'avenir;
- Transparence* : la raison d'être ou la justification des droits doivent être évidentes pour les clients et les intervenants.

Après avoir examiné le nombre de dossiers prévu et le nombre de dossiers d'actifs peu élevés, le BSF a mis au point trois scénarios qui reflètent divers équilibres entre les droits d'enregistrement et les prélèvements pour les cinq prochains exercices :

Option 1 - Emphasis on registration fee revenue

Raise the registration fee to \$100 on summary bankruptcies and consumer proposals; raise the fee for repeat bankrupts to \$150; and set the levy on summary bankruptcies at 100% of the first \$140 in dividends.

Option 2 - Balance between registration fees and levy

Raise the registration fee to \$75 on summary bankruptcies and to \$100 for consumer proposals; raise the fee for repeat bankrupts to \$150; and set the levy on summary bankruptcies at 100% of the first \$200 in dividends.

Option 3 - Emphasis on levy revenue

Maintain the registration fee for summary bankruptcies at \$50; raise the fee for consumer proposals to \$100; raise the fee for repeat bankrupts to \$150; and set the levy on summary bankruptcies at 100% of the first \$300 in dividends.

An analysis of these options revealed that all three would generate the revenue required to move the OSB to full cost recovery over the next four to five fiscal years. The main difference between the options is whether the emphasis should be placed on the front-end registration fee (Option 1) or on the back-end levy (Option 3).

In order to achieve the optimum balance between the public good (i.e., access to the system by low income debtors) and the need for a strong financial framework for the future, the OSB selected Option 2, more specifically the following:

- Increase the registration fee for summary administrations from \$50 to \$75.
- Increase the registration fee for consumer proposals from \$50 to \$100.
- Increase the registration fee for repeat bankrupts in summary estates from \$50 to \$150.
- Increase the levy to 100% of the first \$200 of dividends in summary bankruptcies with no further levy payable on additional amounts.
- Increase the annual trustee licence fee from \$400 to \$850.
- Charge a \$75 fee to change a registration fee from a summary administration to an ordinary administration.
- Charge creditors a \$30 fee for each claim made against the unclaimed dividends trust fund.

Option 1 - Prédominance des recettes issues des droits d'enregistrement

Faire passer les droits d'enregistrement à 100 \$ pour les administrations sommaires et les propositions de consommateurs et à 150 \$ dans le cas des faillites répétées; établir le prélèvement pour les administrations sommaires à la totalité des 140 premiers dollars de dividendes.

Option 2 - Équilibre entre les droits d'enregistrement et les prélèvements

Faire passer les droits d'enregistrement à 75 \$ pour les administrations sommaires, à 100 \$ dans le cas des propositions de consommateurs et à 150 \$ dans celui des faillites répétées; établir le prélèvement pour les administrations sommaires à la totalité des 200 premiers dollars de dividendes.

Option 3 - Prédominance des recettes issues des prélèvements

Maintenir les droits d'enregistrement à 50 \$ pour les administrations sommaires, les faire passer à 100 \$ dans le cas des propositions de consommateurs et à 150 \$ dans celui des faillites répétées; établir le prélèvement pour les administrations sommaires à la totalité des 300 premiers dollars de dividendes.

Une analyse de ces options a révélé que les trois permettraient de générer les recettes nécessaires pour que le BSF parvienne au recouvrement intégral des coûts au cours des quatre ou cinq prochains exercices. La principale différence entre les options réside dans la question de savoir s'il faut mettre l'accent sur les droits d'enregistrement à l'entrée dans le système (option 1) ou sur le prélèvement lorsque le dossier est clos (option 3).

Afin de parvenir au meilleur équilibre possible entre le bien public (en permettant aux débiteurs à faible revenu d'avoir accès au système) et la nécessité d'établir un solide cadre financier pour l'avenir, le BSF a retenu l'option 2, c'est-à-dire :

- Faire passer de 50 à 75 \$ les droits d'enregistrement pour les administrations sommaires.
- Les faire passer de 50 à 100 \$ dans le cas des propositions de consommateurs.
- Les faire passer de 50 à 150 \$ dans le cas des faillites d'administration sommaire répétées.
- Faire passer le prélèvement du surintendant à la totalité des 200 premiers dollars de dividendes payables pour les administrations sommaires et abolir le prélèvement sur les dividendes supplémentaires.
- Faire passer de 400 à 850 \$ les droits annuels de licence de syndic.
- Imposer des droits de 75 \$ pour passer d'une administration sommaire à une administration ordinaire.
- Imposer aux créanciers des droits de 30 \$ pour traiter chaque demande de remboursement de dividendes non réclamés administrés en fiducie par le BSF.

REGISTRATION FEES	Current Rate Structure	New Rate Structure	%increase of
▼ Bankruptcy (summary administration)	\$ 50.00	\$ 75.00	50%
▼ Bankruptcy (ordinary administration)	\$ 150.00	\$ 150.00	0%
▼ Consumer Proposals	\$ 50.00	\$ 100.00	100%
▼ Commercial Proposals	\$ 150.00	\$ 150.00	0%
▼ Receivership	\$ 70.00	\$ 70.00	0%
▼ Repeat Bankruptcies in summary estates	\$ 50.00	\$ 150.00	300%
▼ Change from a summary administration to an ordinary administration	none	\$ 75.00	N/A
TRUSTEE LICENCE FEE	\$ 400.00	\$ 850.00	113%
SUPERINTENDENT'S LEVY	▼5% of first million \$ of dividends in summary administrations ▼1¼% of next million \$ ▼¼% > 2 million \$	▼100% of the first \$200 of dividends in summary administrations with no further levy payable on additional amounts	
INFORMATION PRODUCTS			
▼Name search/per request	\$ 8.00	\$ 8.00	0%
▼Charge to creditors for each claim made against unclaimed dividends trust fund	none	\$ 30.00	N/A
APPROPRIATIONS	approx. 25.2%	none	-100%

DROITS D'ENREGISTREMENT	Barème actuel	Nouveau barème	Augmen- tation
▼ Faillite (administration sommaire)	50 \$	75 \$	50 %
▼ Faillite (administration ordinaire)	150 \$	150 \$	0 %
▼ Proposition de consommateur	50 \$	100 \$	100 %
▼ Proposition commerciale	150 \$	150 \$	0 %
▼ Mise sous séquestre	70 \$	70 \$	0 %
▼ Faillite d'administration sommaire répétée	50 \$	150 \$	300 %
▼ Passage d'une administration sommaire à une administration ordinaire	Aucun	75 \$	s.o
DROIT DE LICENCE DE SYNDIC	400 \$	850 \$	113 %
PRÉLÈVEMENT DU SURINTENDANT	▼5 p. 100 du premier million de dollars de dividendes dans les administrations sommaires ▼1¼ p. 100 du deuxième million de dollars ▼¼ p. 100 des dividendes au-delà de deux millions de dollars	▼100 p. 100 des 200 premiers dollars de dividendes payables pour les administrations sommaires; aucun prélèvement sur les dividendes supplémentaires.	
PRODUITS D'INFORMATION			
▼Recherche de noms (par demande)	8 \$	8 \$	0 %
▼ Droits imposés au créancier pour chaque demande de remboursement de dividendes non réclamés administrés en fiducie par le BSF	Aucun	30 \$	s.o
CRÉDITS PARLEMENTAIRES	env. 25, 2 %	Aucun	-100 %

Benefits and Costs

Overall Impact

Aside from deriving an indirect benefit from knowing the insolvency system is continuing to function well, this fee initiative will have minimal direct impact on Canadian society as a whole. Instead, the Rules are directed at the 0.3% of the Canadian population (i.e., approximately 100,000 insolvencies out of a population of 30 million) that use the insolvency system to deal with their financial problems each year.

In 1999, \$655 million was realized from bankruptcies and proposals by insolvency trustees for the payment of administrative fees, expenses and dividends. The initiative is designed to eliminate the \$8.2 million forecasted cost-revenue gap and represents approximately 1.25% of the total realization by trustees (\$8.2 M/\$655 M=1.25%). Accordingly, with the projected increase in file volumes over the next few years, the OSB does not anticipate that the new Rules will generate extra revenues over and above full cost. It is estimated that the OSB will reach full cost-recovery in 2005-2006. The OSB would seek to reprofile any excess revenue to future years when the cycle calls for a decline in filings.

Overall, the new Rules will not have a cumulative impact on Canadians in general as the new fee structure is intended to direct

Avantages et coûts

Incidence globale

L'initiative aura peu d'incidence sur la société canadienne dans son ensemble, si ce n'est l'avantage indirect de savoir que le système d'insolvabilité continue de bien fonctionner. Les règles s'adressent aux 0,3 p. 100 de la population canadienne (c'est-à-dire environ 100 000 dossiers pour une population de 30 millions d'habitants) qui, chaque année, ont recours au système d'insolvabilité pour résoudre leurs problèmes financiers.

En 1999, les syndics ont réalisé 655 millions de dollars sur les faillites et les propositions pour le paiement des frais d'administration, des dépenses et des dividendes. L'initiative a pour objet de combler l'écart prévu de 8,2 millions de dollars entre les coûts et les recettes, qui représente environ 1,25 p. 100 de la réalisation totale par les syndics (8,2 millions de dollars/655 millions de dollars = 1,25 p. 100). Par conséquent, compte tenu de l'augmentation prévue du nombre de dossiers au cours des prochains exercices, le BSF ne prévoit pas que les nouvelles règles généreront des recettes supplémentaires supérieures à l'ensemble des coûts. Le BSF devrait parvenir au recouvrement intégral des coûts en 2005-2006. Il s'efforcera de reporter les recettes excédentaires pour les appliquer aux périodes du cycle où le nombre d'enregistrements va en diminuant.

Dans l'ensemble, les nouvelles règles n'auront aucune incidence cumulative sur la population en général, car le nouveau

costs attributed towards a distinct, identifiable beneficiary of a specific service (i.e., creditors, debtors and trustees).

Impact on Individual Debtors

The additional costs to the debtor as a result of the Rules are expected to be minimal. These additional costs will represent a transfer of resources from the debtor to the OSB. For the period of 1990 through 2000, individual bankrupts have been indebted on average by \$72,000 (approximately \$48,000 of which is unsecured debt). The new registration fee of \$75 therefore, represents less than 0.1% of the average debts of the typical bankrupt filing a summary administration bankruptcy (\$75/\$72,000).

Further, given that, on average, debtors (or more accurately, their estates) are currently paying between \$1600 to \$1800 in trustee and administrative costs to file an insolvency, a \$25 increase in registration fees represents less than a 1.5% increase in total costs.

The increase in levy to 100% of the first \$200 in dividends will have no effect on the typical bankrupt debtor as they are paid on dividends distributed after fees, trustee and other administrative costs are paid by the debtor.

With respect to whether the trustee licence increase will be passed on to debtors, it should be noted that the trustee's fees in summary (e.g., consumer) estates are governed by a tariff established by the Superintendent and therefore these costs will not be passed on to the debtor.

Finally, with regard to the issue of access to the insolvency system by low income debtors, it should be noted that only 400 of the 80,000 individuals (0.5%) who filed for bankruptcy in 1999 needed to use the Bankruptcy Assistance Program (according to OSB records), we believe that the impact on low-income debtors will be minimal.

Impact on Individual Creditors

Although the changes to the OSB fee structure will result in fewer dividends to creditors, the impact on any one creditor is expected to be minimal. These additional costs will represent a transfer of resources from the creditors to the OSB.

The new levy of 100% of the first \$200 in gross dividends will not affect the 49.3% of files that currently pay no dividends. Rather, the new fee structure will impact negatively on those that currently pay dividends between \$1 and \$200 and positively on those estates that pay dividends in excess of \$200.

Under the current levy, the average summary administration file has 9 creditors and generates approximately \$609 in gross dividends. The average summary administration file currently pays \$30.45 in levy (5% of \$609). This being the case, there is a wide range in dividends paid to creditors in individual summary administration estates. Of summary administration files closed in 1999, 49.3% paid no dividends; 9.7% paid dividends between \$1 and \$200; and 41% paid dividends in excess of \$200.

barème des droits vise à faire en sorte que le coût d'un service particulier bénéficiant à une clientèle distincte et identifiable soit assumé par ces utilisateurs (c'est-à-dire les créanciers, les débiteurs et les syndicis).

Incidence sur le débiteur

Les coûts supplémentaires que devra assumer le débiteur par suite de l'introduction des nouvelles règles devraient être minimes. Il s'agit en l'occurrence d'un transfert de ressources du débiteur au BSF. Entre 1990 et 2000, les particuliers faillis étaient endettés de 72 000 \$ en moyenne (dont environ 48 000 \$ de créances non garanties). Les nouveaux droits d'enregistrement de 75 \$ représentent moins de 0,1 p. 100 des dettes moyennes dans le cas de l'administration sommaire type (75 \$/72 000 \$).

En outre, puisque les débiteurs versent actuellement (ou, plus précisément, prélèvent sur les actifs) entre 1 600 \$ et 1 800 \$ sous forme d'honoraires de syndicis et de frais d'administration, une majoration de 25 \$ au titre des droits d'enregistrement équivaut à moins de 1,5 p. 100 des coûts.

Par ailleurs, le fait de porter le prélèvement à la totalité des 200 premiers dollars de dividendes n'aura aucune incidence sur le débiteur insolvable type, ce prélèvement provenant des dividendes répartis après que le débiteur a payé les droits, les honoraires des syndicis et d'autres frais d'administration.

Quant à savoir si la majoration des droits de licence de syndic se répercutera sur le débiteur, il faut souligner que les honoraires des syndicis dans les dossiers d'administration sommaire (par exemple, ceux qui visent les consommateurs) sont déterminés selon un barème établi par le surintendant. Ces coûts ne se répercuteront donc pas sur le débiteur.

Enfin, en ce qui concerne l'accès au système pour les débiteurs à faible revenu, nous croyons que l'incidence sur cette catégorie de débiteurs sera minime, car seulement 400 des 80 000 particuliers (0,5 p. 100) ayant déclaré faillite en 1999 ont dû avoir recours au Programme d'accès à la faillite (d'après les registres du BSF).

Incidence sur le créancier

Les modifications au barème des droits du BSF entraîneront une diminution des dividendes versés aux créanciers, mais l'incidence sur chaque créancier devrait être minime. Les coûts supplémentaires que devra assumer le créancier prendront la forme d'un transfert de ressources au BSF.

Le nouveau prélèvement correspondant à la totalité des 200 premiers dollars de dividendes bruts n'aura aucune incidence sur les 49,3 p. 100 de dossiers où aucun dividende n'est versé à l'heure actuelle. Par suite de l'adoption du nouveau barème, le prélèvement diminuera dans les dossiers où les dividendes varient entre 1 et 200 \$ et il augmentera dans ceux où ils dépassent 200 \$.

En vertu du mécanisme actuellement en place pour le prélèvement du surintendant, les dossiers d'administration sommaire, en moyenne, comptent neuf créanciers et génèrent quelque 609 \$ en dividendes bruts. Ces dossiers rapportent actuellement une moyenne de 30,45 \$ sous forme de prélèvement (5 p. 100 de 609 \$). La valeur des dividendes versés aux créanciers dans les dossiers d'administration sommaire varie considérablement. Ainsi, sur l'ensemble de ces dossiers clos en 1999, 49,3 p. 100 n'ont donné lieu à aucun dividende, tandis que 9,7 p. 100 ont généré des dividendes se situant entre 1 et 200 \$ et 41 p. 100, des dividendes supérieurs à 200 \$.

Of the 9.7% of files which pay dividends between \$1 and \$200, the average gross dividend is \$107. Under the current fee structure, an average file with \$107 in gross dividends would yield \$101.65 in net dividends and \$5.35 in levy (95% of \$107=\$101.65; 5% of \$107=\$5.35). With an average of 9 creditors per estate, this implies that each creditor would receive a cheque in the amount of \$11.29. Under the new fee structure, the OSB will receive the first \$200 in levy. In this case the average file would pay the full \$107 with no further levy payable afterwards, thus reduce the cost of processing and issuing small dividend cheques to creditors. The new levy will therefore yield a net benefit for creditors.

Of the 41% of files which pay in excess of \$200 in dividends, the average gross dividend is \$1581. Under the current fee structure, an average file with \$1581 in gross dividends would yield \$1501.95 in net dividends and \$79.05 in levy (95% of \$1581=\$1501.95; 5% of \$1581=\$79.05).

Under the new fee structure, the OSB will receive the first \$200 in levy with no further levy payable afterwards and creditors would receive the remaining \$1381 to be distributed amongst the 9 creditors (\$1581-\$200=\$1381). This implies that each creditor would receive a cheque in the amount of \$153.44 (\$1381/9cr=\$153.44).

Summary of impact on Creditors
of current vs. new levy payable in a
summary administration estate

	Files which pay no dividend	Files which pay between \$1 and \$200 in dividends	Files which pay in excess of \$200 in dividends
% of files	49.3%	9.7%	41.0%
Average levy (old fee structure)	\$0.00	\$5.35	\$79.05
Average levy (new fee structure)	\$0.00	\$107	\$200
Average dividend payable to each creditor (old fee structure)	\$0.00	\$11.29	\$175.67
Average dividend payable to each creditor (new fee structure)	\$0.00	\$0.00	\$153.44

With respect to increased registration fees, it is important to remember that roughly 50% of consumer files will pay no dividends, and therefore creditors will see no change with these files as a result of the new registration fee structure. However, in the small number of estates where receipts will exceed \$2000, creditors will see, as a result of the trustee tariff structure, a decrease of about \$12.50 in total dividends distributed to creditors (or \$1.38 for each of the 9 creditors on average).

Finally, for those creditors who have neglected to inform the trustee of their change of address during the insolvency and who are now seeking to secure their unclaimed dividend from the trust

Sur les 9,7 p. 100 de dossiers où les dividendes se situent entre 1 et 200 \$, les dividendes bruts s'établissent en moyenne à 107 \$. Suivant le barème actuel, un dossier donnant aujourd'hui lieu à des dividendes bruts de 107 \$ rapporterait 101,65 \$ en dividendes nets et 5,35 \$ en prélèvement du surintendant (95 p. 100 de 107 \$ = 101,65 \$; 5 p. 100 de 107 \$ = 5,35 \$). Comme il y a en moyenne neuf créanciers par dossier, chacun recevrait un chèque de 11,29 \$. En vertu du nouveau barème, le BSF toucherait à titre de prélèvement la totalité des 200 premiers dollars. Dans ce cas, le dossier moyen rapporterait la totalité des 107 \$, auxquels ne s'ajouterait aucun autre prélèvement, ce qui réduirait les coûts liés au traitement et à la distribution de petits chèques de dividendes. Le nouveau prélèvement représentera donc un avantage net pour les créanciers.

Sur la proportion de 41 p. 100 des dossiers où les dividendes dépassent 200 \$, les dividendes bruts se chiffrent à 1 581 \$ en moyenne. En vertu du barème actuel, un dossier où les dividendes bruts atteignent 1 581 \$ rapporterait 1 501,95 \$ en dividendes nets et 79,05 \$ sous forme de prélèvement (95 p. 100 de 1 581 \$ = 1 501,95 \$; 5 p. 100 de 1 581 \$ = 79,05 \$).

Selon le nouveau barème, le BSF toucherait la totalité des 200 premiers dollars de dividendes, auxquels ne s'ajouterait aucun autre prélèvement, tandis que les 1 381 \$ restants (1 581 \$ - 200 \$) seraient répartis entre les neuf créanciers. Chaque créancier recevrait donc un chèque de 153,44 \$ (1 381 \$ ÷ 9 créanciers = 153,44 \$ par créancier).

Résumé de l'incidence comparative de l'ancien et du
nouveau prélèvement sur les créanciers dans
les dossiers d'administration sommaire

	Dossiers ne donnant lieu à aucun dividende	Dossiers où les dividendes se situent entre 1 et 200 \$	Dossiers où les dividendes dépassent 200 \$
Proportion de dossiers	49,3 %	9,7 %	41,0 %
Prélèvement moyen (barème actuel)	0 \$	5,35 \$	79,05 \$
Prélèvement moyen (nouveau barème)	0 \$	107,00 \$	200,00 \$
Dividendes moyens versés à chaque créancier (barème actuel)	0 \$	11,29 \$	175,67 \$
Dividendes moyens versés à chaque créancier (nouveau barème)	0 \$	0 \$	153,44 \$

En ce qui concerne la majoration des droits d'enregistrement, soulignons qu'aucun dividende ne sera versé dans environ 50 p. 100 des dossiers de consommateurs. Le nouveau barème des droits d'enregistrement n'aura donc aucune incidence sur les créanciers dans ces dossiers. Toutefois, dans le petit nombre de dossiers donnant lieu à des recettes supérieures à 2 000 \$, le nouveau barème pourrait réduire d'environ 12,50 \$ (soit 1,38 \$ pour chaque créancier, selon la moyenne de neuf créanciers) les dividendes versés aux créanciers.

Enfin, en ce qui a trait aux créanciers qui ont négligé d'aviser le syndic d'un changement d'adresse au cours des procédures d'insolvabilité et qui demandent par la suite des dividendes non

fund being administered by the OSB, the new \$30.00 fee will simply cover OSB's costs in examining and processing their claims. The impact is expected to be minimal. For example, in 1999/2000 3109 transactions were processed with a total value of \$563,350 (or \$181.20 per transaction).

Impact on Insolvency Trustees

The Rules are expected to have an impact on trustees. These additional costs will represent a transfer of resources from the trustees to the OSB.

More specifically, although the registration fee increase could increase the difficulty of the trustee realizing their full fee in very low asset estates, and could reduce their share of dividends in larger estates by \$12.50, neither group has sufficient numbers to make this an issue.

The change in the levy structure, on the other hand, is expected to lower costs for the trustee, as it will reduce the number of small dividend cheques that the trustee must process for disbursement to creditors. (Currently the average levy in summary administration files is \$30 and this is expected to increase to \$85 with the Rules whereas small dividend payments to creditors are expected to be reduced.)

With regard to the \$450.00 increase in the annual licence fee, it is important to consider that: (a) the impact per file will roughly be \$4.00 per estate (as approximately 875 trustees are administering 100,000 estates annually); (b) this will raise their professional fees to a level similar to other professionals, and (c) it will still not cover the rising OSB costs of licencing, auditing, and disciplining the trustee community. It should also be noted that some trustees may also pay fees as members of other professional associations such as the Chartered Accountants Association and/or be members of the Canadian Insolvency Practitioners Association.

Impact on OSB

The OSB funding arrangements cover its financial requirements in a manner which reflects the cost of providing services to clients and stakeholders, and thereby reflects the government user-pay policy which strives to ensure that services that benefit a distinct, identifiable clientele be paid for entirely by those users.

The Rules are also flexible. They do not require complex legislative change and could be modified in the future through client consultation and regulatory amendment. In addition, the Rules meet the requirement for transparency. Based on the submissions received in response to *Meeting the Challenge*, it would appear that most clients understand the rationale behind the fee restructuring. The Rules are consistent with the OSB's intent to eliminate its cost-recovery shortfall.

In developing this fee package, the OSB is committed to providing efficiency gains for its clients. In particular, this fee

réclamés administrés en fiducie par le BSF, les nouveaux droits de 30 \$ couvriraient simplement les frais d'examen et de traitement des demandes par le Bureau. L'incidence de ces nouveaux frais devrait être minime. Par exemple, en 1999-2000, le BSF a traité 3 109 transactions d'une valeur totale de 563 350 \$ (ou 181,20 \$ par transaction).

Incidence sur le syndic

Les coûts supplémentaires que devra assumer le syndic par suite de l'introduction des nouvelles règles devraient également être minimes. Il s'agit alors d'un transfert de ressources du syndic au BSF.

De façon plus précise, un syndic pourrait avoir davantage de difficulté à réaliser un montant représentant la totalité de ses honoraires dans les dossiers ayant un actif très peu élevé et sa part de dividendes pourrait être réduite de 12,50 \$ dans les dossiers ayant un actif élevé, mais aucun groupe n'a jugé les montants assez importants pour soulever une controverse.

Par contre, la modification du barème de prélèvements devrait réduire les coûts qui incombent au syndic, puisqu'elle diminuera le nombre de petits chèques de dividendes qu'il doit traiter pour rembourser les créanciers. (Le prélèvement moyen dans les dossiers d'administration sommaire se situe actuellement à 30 \$ et il devrait passer à 85 \$ par suite de l'entrée en vigueur des nouvelles règles, alors que le nombre de dividendes peu élevés à verser aux créanciers devrait diminuer.)

En ce qui concerne la majoration de 450 \$ au chapitre des droits de licence annuels, il faut tenir compte de différents éléments : il s'agit d'une augmentation d'environ 4 \$ par dossier (puisque l'on compte environ 875 syndics qui administrent 100 000 dossiers chaque année); les honoraires professionnels des syndics seront portés à un niveau similaire à ceux d'autres professionnels; les droits ne couvriront pas encore les coûts croissants du BSF au chapitre de l'octroi de licences, des vérifications et des sanctions disciplinaires à l'endroit des syndics. Fait à souligner, certains syndics versent également des droits pour faire partie d'autres associations professionnelles (par exemple, l'association des comptables agréés ou l'Association canadienne des professionnels de l'insolvabilité).

Incidence sur le BSF

Les mécanismes de financement choisis pour le BSF lui permettent de répondre à ses besoins financiers d'une manière correspondant à ce qu'il lui en coûte pour assurer les services à ses clients et aux intervenants. Par conséquent, ces mécanismes respectent le principe de l'utilisateur-payeur adopté par le gouvernement, selon lequel le coût d'un service bénéficiant à une clientèle distincte et identifiable doit être assumé entièrement par ces utilisateurs.

Les règles sont par ailleurs conformes au principe de flexibilité. Elles ne nécessitent aucun changement législatif complexe et elles pourraient être modifiées dans l'avenir, après consultation des clients et modification des règlements. En outre, les règles satisfont au principe de transparence. D'après les présentations et les mémoires reçus en réponse au document de travail intitulé *Un défi à relever*, il semble que la majorité des clients comprennent les motifs justifiant la restructuration du barème des droits. Enfin, les règles devraient permettre au BSF d'atteindre son objectif d'élimination de l'écart entre les coûts et les recettes.

En établissant le nouveau barème, le BSF s'engage à améliorer l'efficacité au bénéfice de ses clients. En particulier, ce barème

package takes into account anticipated savings from automating its non-compliance activities.

It is important to emphasize that from the onset of our discussions with stakeholders, the OSB was seeking ways to automate its non-compliance services to accrue savings. Although a proposed private sector partnership did not materialize as intended, the OSB remains committed to this approach and plans to proceed shortly with a request for a proposal to design, build and implement an e-filing system.

The efficiency gains of this initiative are projected to begin in 2002-2003 and increase from \$245,000 to \$1.5 million by 2005-2006.

This funding initiative therefore addresses more the issue of how the OSB can continue to provide effective services as regulator of the insolvency marketplace, and less to do with traditional service improvement initiatives. Further, it deals more with ensuring that current service standards can be maintained as opposed to enhancing or developing new ones. This approach has been communicated to stakeholders throughout our consultations and feedback indicates that stakeholders understand and support this position.

Summary of Benefits and Costs

The public interest is safeguarded since the stakeholders (i.e., debtors, creditors and trustees) all benefit from the bankruptcy and insolvency system and pay their "fair share". The new Rules are primarily geared towards individual bankruptcies as this is the area in which the largest gap between costs and revenues exist and represent in excess of 90% of all Canadian insolvencies. The new Rules therefore ensure that consumer debtors pay their fair share through the increase in the registration fee for consumer bankruptcies, creditors through the increase in levy, and trustees through the increase in the licensing fee.

Overall, these Rules are not expected to cause hardship for users. Increases to the fees merely recover the portion of the rising costs of operating and protecting Canada's insolvency system. Fees have been scheduled to affect those users of the OSB's services who receive a distinct, identifiable benefit above that of the general public.

Consultation

Consultation Process

This proposed regulatory initiative was published in the 1999 *Departmental Regulatory Plan* on September 12, 2000.

In January 1999, the OSB published in its *Insolvency Bulletin* and on the OSB Web site, a discussion paper entitled "*Meeting the Challenge*". This paper explained the need for full cost recovery; asked stakeholders to provide their input into how the OSB should best move to full cost recovery; and presented several options to facilitate the discussion.

The OSB received thirty-two (32) written submissions and briefs which were subsequently analyzed by an internal project team against the seven criteria (*equity, fair share, simplicity, public good, value, flexibility and transparency*).

tient compte des économies prévues grâce à l'automatisation de ses activités liées aux cas de non-conformité.

Il est important de souligner que dès le début des discussions avec les intervenants, le BSF a cherché des moyens d'automatiser ses services en ce qui a trait aux cas de non-conformité de manière à accroître les économies. Bien que le BSF n'ait pas conclu de partenariat avec le secteur privé comme prévu, cette avenue continue de lui tenir à coeur et il prévoit publier sous peu une demande de propositions pour la conception, l'élaboration et la mise en oeuvre d'un système de dépôt électronique des documents.

Les gains d'efficience liés à l'initiative devraient commencer en 2002-2003 et passer de 245 000 \$ à 1,5 million de dollars en 2005-2006.

Cette initiative de financement, qui repose donc davantage sur la question de savoir comment le BSF pourra continuer à offrir des services efficaces en qualité d'organisme de réglementation du marché de l'insolvabilité, se démarque ainsi des initiatives traditionnelles destinées à améliorer la prestation de services. En outre, elle vise davantage à assurer le respect des normes de service actuelles qu'à les améliorer ou à en élaborer de nouvelles. Nous avons fait connaître cette démarche aux intervenants tout au long des consultations et les commentaires reçus indiquent qu'ils comprennent et appuient la position adoptée.

Résumé des avantages et des coûts

Le bien public est protégé, car les intervenants (c'est-à-dire les débiteurs, les créanciers et les syndics) profitent tous du système des faillites et de l'insolvabilité et paient leur juste part. Les nouvelles règles sont principalement centrées sur les faillites de consommateurs, car il s'agit du domaine où l'écart entre les coûts et les recettes est le plus important et qui comprend plus de 90 p. 100 des dossiers. Les nouvelles règles font donc en sorte que chacun paie sa juste part, soit les débiteurs consommateurs grâce à la majoration des droits d'enregistrement pour les faillites de consommateurs, les créanciers grâce à la majoration du prélèvement et les syndics grâce à la majoration des droits de licence.

Dans l'ensemble, les règles ne devraient avoir que des répercussions minimales sur les utilisateurs. Les majorations permettent simplement de recouvrer une portion des coûts croissants liés au fonctionnement et à la protection du système d'insolvabilité du Canada. Le barème des droits a été établi de manière à cibler les utilisateurs des services du BSF qui reçoivent un avantage distinct et concret que n'a pas le grand public.

Consultations

Processus de consultation

L'initiative de réglementation proposée a été présentée le 12 septembre 2000 dans les *Projets de réglementation ministérielle de 1999*.

En janvier 1999, le BSF a publié dans son *Bulletin sur l'insolvabilité* et dans son site Web un document de travail intitulé *Un défi à relever*. Ce document faisait état de la nécessité d'en arriver au recouvrement intégral des coûts, invitait les intervenants à exprimer leur point de vue quant aux mesures que devrait prendre le BSF pour y arriver et présentait plusieurs options afin de faciliter le débat.

Le BSF a reçu 32 présentations et mémoires, qui ont par la suite été analysés par une équipe de projet interne d'après les sept critères retenus (*équité, juste part, simplicité, bien public, valeur, flexibilité et transparence*).

On May 7th, 1999, the project team presented its findings and draft recommendations to the Superintendent of Bankruptcy and the OSB Management Advisory Board which is comprised of representatives from the private sector and provincial governments across Canada.

Following the review of the Management Advisory Board and comments received by stakeholders, one of the initial recommendations was revised to ensure that accessibility to the insolvency system was maintained (i.e., the proposed increase in registration fees was reduced from \$100 to \$75 and the levy was increased from \$150 to \$200 in order to recoup the shortfall).

In November 1999, a second consultation paper “*Funding Options – A response to Meeting the Challenge*”, was published in the *Insolvency Bulletin* and on the OSB Web site. Twelve briefs were received and a meeting was held with the Canadian Insolvency Practitioners Association. To ensure adequate creditor input, several of the major creditors were also canvassed and the OSB was informed that there was no change in their position.

On June 12, 2000, all seven recommendations for the OSB’s new fee structure were reviewed and fully endorsed by the OSB Management Advisory Board.

Client Feedback

Overall, strong support was received from clients for setting the levy in summary estates at 100% of the first \$200 in dividends available to creditors, and 0% afterwards as it (a) is directed only at summary estates (where the largest gap between costs and revenues exists); (b) better reflects the OSB’s costs in providing the service; and (c) would eliminate the costs of distributing and handling numerous small dividend cheques.

In general, creditors also supported using registration fees to reach full cost recovery as they better reflect the true costs of delivering the service, while trustees and consumer counselors expressed concern over the effect higher fees might have on access to the system by low income debtors.

There was some opposition expressed by the trustee community to the increase in trustee license fees. Others pointed out that due to the limited size of the trustee community (i.e., approx. 875 active trustees), these fee increases would have little impact in bridging the revenue shortfall and would bring licensing fees in line with membership fees of other professions.

Finally, there was some support for reasonable administrative fees such as establishing new fees for existing services and offer new services for which fees would be charged (e.g., new administrative fee of \$30 fee charged to creditors for processing claims against the OSB’s Unclaimed Dividend Trust Fund).

Results from pre-publication in the Canada Gazette, Part I

The proposed Rules were pre-published for a 30-day comment period in the *Canada Gazette, Part I*, on March 3, 2001.

Le 7 mai 1999, l’équipe de projet a présenté ses conclusions et ses recommandations provisoires au surintendant des faillites et au Conseil consultatif de gestion du BSF, formé de représentants du secteur privé et des gouvernements provinciaux de tout le Canada.

À la lumière de l’examen effectué par le Conseil consultatif de gestion et des commentaires formulés par les intervenants, l’une des recommandations initiales a été modifiée de manière à assurer le maintien de l’accessibilité au système d’insolvabilité (c’est-à-dire que les droits majorés prévus ont été ramenés de 100 à 75 \$, tandis que le prélèvement est passé de 150 à 200 \$ pour permettre de combler l’écart).

Un deuxième document de travail, intitulé *Les mécanismes de financement possibles : réponse au document de travail Un défi à relever*, a été publié en novembre 1999 dans le *Bulletin sur l’insolvabilité* et dans le site Web du BSF. Le Bureau a reçu 12 mémoires et tenu une réunion avec l’Association canadienne des professionnels de l’insolvabilité. En interviewant plusieurs créanciers importants pour s’assurer de bien connaître le point de vue de ce groupe, le BSF a appris que leur opinion n’avait pas changé.

Le 12 juin 2000, le Conseil consultatif de gestion du BSF a examiné et approuvé sans réserve les sept recommandations se rapportant au nouveau barème de droits du Bureau.

Réaction des clients

Dans l’ensemble, les clients étaient très favorables à un prélèvement s’établissant dans le cas des administrations sommaires à la totalité des 200 premiers dollars de dividendes offerts aux créanciers et à l’abolition du prélèvement sur les dividendes supplémentaires, car le prélèvement ne s’applique qu’aux administrations sommaires (domaine où l’écart entre les coûts et les recettes est le plus important); il correspond davantage aux coûts véritables de la prestation des services par le BSF; et il élimine les coûts liés à la distribution et au traitement de petits chèques de dividendes.

En général, les créanciers préconisaient aussi une majoration des droits d’enregistrement pour recouvrer intégralement les coûts, car ces droits correspondent mieux aux coûts véritables de la prestation des services. Pour leur part, les syndicats et les conseillers des consommateurs se disaient inquiets de l’effet que la majoration de ces droits risquait d’avoir sur l’accès des débiteurs à faible revenu au système des faillites et de l’insolvabilité.

L’idée de majorer les droits de licence a suscité une certaine opposition parmi les syndicats. Certains syndicats ont par ailleurs signalé que la majoration des droits de licence n’influerait guère sur l’écart entre les coûts et les recettes en raison du nombre limité de syndicats (environ 875 syndicats actifs) et qu’elle porterait ces droits au niveau de ceux payés dans d’autres professions.

Enfin, les syndicats ont indiqué qu’ils accepteraient une hausse « raisonnable » des frais d’administration, par exemple, l’établissement de nouveaux droits à l’égard de services existants et la prestation de nouveaux services pour lesquels des droits seraient exigés (par exemple, de nouveaux frais d’administration de 30 \$ imposés aux créanciers pour le traitement de chaque demande de remboursement de dividendes non réclamés administrés en fiducie par le BSF).

Résultats de la publication préalable des règles dans la Gazette du Canada Partie I

Une période de 30 jours a été allouée aux fins de commentaires à la suite de la publication préalable des nouvelles règles dans la

Stakeholders feedback was limited and does not warrant changes to the proposed Rules.

During the comment period, four submissions were received by the OSB, three from trustees and one from an agent for unclaimed dividends. The OSB also received a number of inquiries as to when the new fee structure would come into force. No comments were received from creditor or consumer groups.

The three trustees' submissions voiced concerns regarding the increase to the licence fee. Their concerns primarily focused on two issues:

- additional cost for those who have decided to maintain both a corporate and an individual licence and;
- the added cost for those trustees who have chosen to hold other professional designation.

The two issues had been addressed in earlier consultation, from the perspective of the OSB. It is important to note that trustees are not required to incorporate their practice nor hold other professional designations. If they choose to maintain multiple professional designations, for various benefits, they should be prepared to pay the associated costs.

Moreover, the proposed increase would bring the trustee licensing fee more in line with rates charged for other annual professional fees. This increase would not represent the full cost incurred by the OSB in overseeing and providing services to the trustee community.

Other issues raised in the four submissions related to whether or not

- the OSB could further reduce its costs?
- low income debtors would be harmed?
- corporate bankruptcies should pay more? and
- why a new unclaimed dividend fee is needed given the federal surplus and interest earned on the trust account? (Note: No interest is generated from the trust accounts.)

The OSB has carefully considered these issues and believes that they were either addressed in the Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS) or are not significant enough to warrant changes to the proposed Rules.

Compliance and Enforcement

These Rules will be enforced by the application of the *Bankruptcy and Insolvency Act*. There are existing sanctions such as suspensions and/or pecuniary fines for non-compliance. For example, where a trustee fails to pay the annual licensing fee, payable to the Superintendent, his licence is cancelled and in accordance with Rule 134, can only be re-instated with a satisfactory explanation and payment of a penalty amount of \$100. Accordingly, new compliance and enforcement provisions will not be required nor will additional resources in personnel be required to monitor the regulatory changes.

Gazette du Canada Partie I le 3 mars 2001. Les commentaires des intervenants à l'issue du processus sont peu nombreux et ne sont pas d'une portée suffisante pour justifier des changements aux règles proposées.

Le BSF a reçu des commentaires provenant de quatre sources différentes, soit trois syndic et un agent chargé des dividendes non réclamés. Il a également reçu de nombreuses demandes de renseignements concernant l'entrée en vigueur du nouveau barème de droits. Aucun commentaire n'a été reçu de la part de groupe de créanciers ou de consommateurs.

Les trois mémoires provenant de syndic font état de préoccupations quant à l'augmentation des droits de licence, notamment en ce qui concerne :

- les frais additionnels pour ceux qui décident d'exploiter à la fois une licence de syndic d'entreprise et de particulier;
- les frais additionnels pour les syndic qui choisissent de conserver d'autres affiliations professionnelles.

Ces préoccupations ont été considérées lors des consultations antérieures et le BSF avait alors précisé que les syndic ne sont pas tenus de constituer leur firme en société ni d'avoir d'autres affiliations professionnelles. La décision de maintenir des affiliations professionnelles multiples est prise en fonction des avantages qu'elles procurent et il est normal de payer les pleins frais reliés à chacune des affiliations.

En outre, l'augmentation proposée portera les frais de licence à un niveau similaire à ceux d'autres professions. Par ailleurs, les nouveaux frais de licence ne couvriront pas la totalité des coûts engagés par le BSF pour la surveillance et la prestation de services aux syndic licenciés.

Les questions suivantes ont en outre été soulevées dans les commentaires reçus :

- le BSF pourrait-il réduire encore ses frais?
- les débiteurs à faible revenu seront-ils pénalisés?
- les faillites d'entreprise devraient-elles être plus rentables?
- pourquoi faut-il imposer d'autres frais pour les dividendes non réclamés puisque, d'une part, le gouvernement fédéral enregistre des surplus et, d'autre part, il tire des intérêts des comptes en fiducie? (Remarque : les comptes en fiducie ne donnent lieu à aucun intérêt.)

Après avoir étudié attentivement les questions soulevées, le BSF considère qu'elles ont été prises en compte dans le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation ou que leur portée n'est pas suffisante pour justifier des changements aux règles proposées.

Respect et exécution

Les règles entreront en vigueur dans le cadre de l'application de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité*. Certaines sanctions sont déjà prévues, notamment une suspension, une amende ou les deux, dans les cas de non-conformité. Par exemple, si un syndic omet de verser au surintendant les droits annuels de renouvellement de sa licence, cette dernière sera suspendue et, conformément à la règle n° 134, il devra payer une amende de 100 \$ et donner une explication satisfaisante pour la faire rétablir. Par conséquent, il ne sera pas nécessaire d'adopter de nouvelles dispositions relativement à la conformité et à l'application de la loi ni de se doter de ressources supplémentaires en personnel pour suivre de près les changements apportés à la réglementation.

Contacts

Steve Stimpson or Chantal Quesnel
Office of the Superintendent of Bankruptcy
365 Laurier Avenue West, Jean Edmonds Towers
8th floor, Tower South
Ottawa, Ontario
K1A 0C8
Tel.: (613) 941-5716 or (613) 941-8926
FAX: (613) 941-6409
E-mail: stimpson.steve@ic.gc.ca or
quesnel.chantal@ic.gc.ca

Personnes-ressources

Steve Stimpson ou Chantal Quesnel
Bureau du surintendant des faillites Canada
365, avenue Laurier Ouest, Tours Jean-Edmonds
8^e étage, tour Sud
Ottawa (Ontario)
K1A 0C8
Téléphone : (613) 941-5716 ou (613) 941-8926
TÉLÉCOPIEUR : (613) 941-6409
Courriel : stimpson.steve@ic.gc.ca ou
quesnel.chantal@ic.gc.ca

Registration
SOR/2001-156 26 April, 2001

FISHERIES ACT

Regulations Amending the British Columbia Sport Fishing Regulations, 1996

P.C. 2001-703 26 April, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Fisheries and Oceans, pursuant to section 43^a of the *Fisheries Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the British Columbia Sport Fishing Regulations, 1996*.

REGULATIONS AMENDING THE BRITISH COLUMBIA SPORT FISHING REGULATIONS, 1996

AMENDMENTS

1. (1) The definitions “kokani” and “pêche à la mouche” in subsection 2(1) of the French version of the *British Columbia Sport Fishing Regulations, 1996*¹ are replaced by the following:

« kokani » Petit saumon rouge confiné aux eaux intérieures. (*kokanee*)

« pêche à la mouche » Pêche à la ligne pratiquée au moyen d’une ligne à laquelle seule une mouche artificielle est fixée. (*fly fishing*)

(2) Paragraph (b) of the definition “partie à marée du fleuve Fraser” in subsection 2(1) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

b) la partie du sous-secteur 29-9 limitée à l’ouest par une ligne tirée du panneau de zone de pêche situé près de l’entrée du passage Canoe; de là, vers le panneau de zone de pêche situé sur l’île Westham; de là, le long du bord de l’eau de la côte ouest de l’île Westham et de l’île Reifel jusqu’à la pointe Pelly sur l’île Reifel; de là, jusqu’à la pointe Garry sur l’île Lulu;

2. The portion of subsection 6(1) of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

6. (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit de pêcher à la ligne avec plus d’une ligne :

3. Subsection 8(1) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

8. (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (4), il est interdit de pêcher à la ligne avec une ligne munie de plus d’un hameçon, d’un appât artificiel ou d’une mouche artificielle.

4. Paragraph 10(1)(c) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

c) de casaquer ou de tenter de casaquer délibérément un poisson autre que le hareng, l’anchois du Pacifique, le lançon du Pacifique et le calmar.

Enregistrement
DORS/2001-156 26 avril 2001

LOI SUR LES PÊCHES

Règlement modifiant le Règlement de 1996 de pêche sportive de la Colombie-Britannique

C.P. 2001-703 26 avril 2001

Sur recommandation du ministre des Pêches et des Océans et en vertu de l’article 43^a de la *Loi sur les pêches*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de 1996 de pêche sportive de la Colombie-Britannique*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE 1996 DE PÊCHE SPORTIVE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

MODIFICATIONS

1. (1) Les définitions de « kokani » et « pêche à la mouche », au paragraphe 2(1) de la version française du *Règlement de 1996 de pêche sportive de la Colombie-Britannique*¹, sont remplacées par ce qui suit :

« kokani » Petit saumon rouge confiné aux eaux intérieures. (*kokanee*)

« pêche à la mouche » Pêche à la ligne pratiquée au moyen d’une ligne à laquelle seule une mouche artificielle est fixée. (*fly fishing*)

(2) L’alinéa b) de la définition de « partie à marée du fleuve Fraser », au paragraphe 2(1) de la version française du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

b) la partie du sous-secteur 29-9 limitée à l’ouest par une ligne tirée du panneau de zone de pêche situé près de l’entrée du passage Canoe; de là, vers le panneau de zone de pêche situé sur l’île Westham; de là, le long du bord de l’eau de la côte ouest de l’île Westham et de l’île Reifel jusqu’à la pointe Pelly sur l’île Reifel; de là, jusqu’à la pointe Garry sur l’île Lulu;

2. Le passage du paragraphe 6(1) de la version française du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

6. (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit de pêcher à la ligne avec plus d’une ligne :

3. Le paragraphe 8(1) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

8. (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (4), il est interdit de pêcher à la ligne avec une ligne munie de plus d’un hameçon, d’un appât artificiel ou d’une mouche artificielle.

4. L’alinéa 10(1)c) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) de casaquer ou de tenter de casaquer délibérément un poisson autre que le hareng, l’anchois du Pacifique, le lançon du Pacifique et le calmar.

^a S.C. 1991, c. 1, s. 12

¹ SOR/96-137

^a L.C. 1991, ch. 1, art. 12

¹ DORS/96-137

5. Subsection 24(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) The close time set out in column IV of item 21 of Schedule IV is considered to be fixed separately and individually for each species of fish set out in column I.

6. Section 25 of the Regulations is replaced by the following:

25. (1) No person shall catch and retain in a day more fish of a species set out in column I of Schedule IV, in any Subarea, than the daily quota set out in column II.

(2) The quota set out in column II of item 21 of Schedule IV is considered to be fixed separately and individually for each species of fish set out in column I.

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

(a) four wild trout and hatchery trout, in the aggregate, in any Subarea;

8. Subsections 34(2) and (3) of the Regulations are replaced by the following:

(2) The close time set out in column IV of subitem 3(6) of Schedule V is considered to be fixed separately and individually for each species of crab set out in column I.

(3) The close time set out in column IV of item 19 of Schedule V is considered to be fixed separately and individually for each species of fish set out in column I.

9. Section 35 of the Regulations is replaced by the following:

35. (1) No person shall catch and retain in a day more fish of a species set out in column I of Schedule V, in any Subarea, than the daily quota set out in column II.

(2) The quota set out in column II of subitem 3(6) of Schedule V is considered to be fixed separately and individually for each species of crab referred to in column I.

(3) The quota set out in column II of item 19 of Schedule V is considered to be fixed separately and individually for each species of fish referred to in column I.

10. The portion of subsection 45(1) of the English version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

45. (1) No person shall catch and retain in a day, in any Subarea, lake or stream, more than

11. Section 48 of the Regulations is replaced by the following:

48. No person shall catch and retain a salmon of a species set out in column I of Schedule VI, in any Subarea, lake or stream, the overall length of which is less than the minimum overall length set out in column II.

12. Section 52 of the Regulations is replaced by the following:

52. Subject to section 53, no person shall fish other than by angling or with a set line.

13. Subsection 56(1) of the Regulations is replaced by the following:

5. Le paragraphe 24(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) La période de fermeture visée à la colonne IV de l'article 21 de l'annexe IV est considérée comme étant fixée séparément pour chaque espèce de poisson visée à la colonne I.

6. L'article 25 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

25. (1) Il est interdit de prendre et de garder, en une journée, dans tout sous-secteur, une quantité de poissons d'une espèce visée à la colonne I de l'annexe IV qui soit supérieure au contingent quotidien fixé à la colonne II.

(2) Le contingent visé à la colonne II de l'article 21 de l'annexe IV est considéré comme étant fixé séparément pour chaque espèce de poisson visée à la colonne I.

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

a) au total, quatre truites sauvages et truites d'élevage, dans tout sous-secteur;

8. Les paragraphes 34(2) et (3) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(2) La période de fermeture visée à la colonne IV du paragraphe 3(6) de l'annexe V est considérée comme étant fixée séparément pour chaque espèce de crabe visée à la colonne I.

(3) La période de fermeture visée à la colonne IV de l'article 19 de l'annexe V est considérée comme étant fixée séparément pour chacune des espèces de poisson visées à la colonne I.

9. L'article 35 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

35. (1) Il est interdit de prendre et de garder, en une journée, dans tout sous-secteur, une quantité de poissons d'une espèce visée à la colonne I de l'annexe V qui soit supérieure au contingent quotidien fixé à la colonne II.

(2) Le contingent visé à la colonne II du paragraphe 3(6) de l'annexe V est considéré comme étant fixé séparément pour chaque espèce de crabe visée à la colonne I.

(3) Le contingent visé à la colonne II de l'article 19 de l'annexe V est considéré comme étant fixé séparément pour chacune des espèces de poisson visées à la colonne I.

10. Le passage du paragraphe 45(1) de la version anglaise du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

45. (1) No person shall catch and retain in a day, in any Subarea, lake or stream, more than

11. L'article 48 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

48. Il est interdit de prendre et de garder, dans tout sous-secteur, lac ou ruisseau, un saumon d'une espèce visée à la colonne I de l'annexe VI dont la longueur totale est inférieure à la longueur totale minimale indiquée à la colonne II.

12. L'article 52 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

52. Sous réserve de l'article 53, il est interdit de pêcher autrement qu'à la ligne ou qu'au moyen d'une ligne fixe.

13. Le paragraphe 56(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

56. (1) No person shall catch and retain in a day more fish of a species set out in column I of Schedule VII, of an overall length set out in column II, than

(a) the daily quota set out in column III or the daily catch limit under section 7 of the *Yukon Territory Fishery Regulations*, in respect of fish caught in Atlin Lake, Bennett Lake, Laidlaw Lake, Morley Lake, Tagish Lake, Teslin Lake, or in Rancheria River, Swift River or their tributaries; or

(b) the daily quota set out in column III, in any other case.

14. The portion of section 60 of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

60. Il est interdit de prendre et de garder, au cours d'une année, plus de :

15. The portion of item 1(b) of Schedule V to the French version of the Regulations in column III is replaced by the following:

Colonne III	
Article	Type d'engin ou méthode
1.	b) Cueillette à la main en plongée avec un tube respiratoire

16. (1) The portion of item 3(1)(c) of Schedule V to the French version of the Regulations in column III is replaced by the following:

Colonne I	Colonne III	
Article	Espèce	Type d'engin ou méthode
3.	Crabe (1) dormeur	c) Casier à crabes

(2) The portion of item 3(2)(c) of Schedule V to the French version of the Regulations in column III is replaced by the following:

Colonne I	Colonne III	
Article	Espèce	Type d'engin ou méthode
3.	(2) tourteau rouge du Pacifique	c) Casier à crabes

(3) The portion of item 3(3)(c) of Schedule V to the French version of the Regulations in column III is replaced by the following:

Colonne I	Colonne III	
Article	Espèce	Type d'engin ou méthode
3.	(3) royal	c) Casier à crabes

(4) The portion of item 3(5)(c) of Schedule V to the French version of the Regulations in column III is replaced by the following:

Colonne I	Colonne III	
Article	Espèce	Type d'engin ou méthode
3.	(5) à pattes trouées	c) Casier à crabes

56. (1) Il est interdit de prendre et de garder, en une journée, une quantité de poissons d'une espèce visée à la colonne I de l'annexe VII, d'une longueur totale indiquée à la colonne II, qui soit supérieure :

a) au contingent quotidien visé à la colonne III ou à la limite de prise quotidienne établie en vertu de l'article 7 du *Règlement de pêche du territoire du Yukon*, dans le cas du lac Atlin, du lac Bennett, du lac Laidlaw, du lac Morley, du lac Tagish, du lac Teslin, de la rivière Rancheria, de la rivière Swift ou de l'un des tributaires de ces rivières;

b) au contingent quotidien visé à la colonne III, dans tout autre cas.

14. Le passage de l'article 60 de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

60. Il est interdit de prendre et de garder, au cours d'une année, plus de :

15. Dans la colonne III de l'article 1 de l'annexe V de la version française du même règlement, l'alinéa b) est remplacé par ce qui suit :

Colonne III	
Article	Type d'engin ou méthode
1.	b) Cueillette à la main en plongée avec un tube respiratoire

16. (1) Dans la colonne III du paragraphe 3(1) de l'annexe V de la version française du même règlement, l'alinéa c) est remplacé par ce qui suit :

Colonne I	Colonne III	
Article	Espèce	Type d'engin ou méthode
3.	Crabe (1) dormeur	c) Casier à crabes

(2) Dans la colonne III du paragraphe 3(2) de l'annexe V de la version française du même règlement, l'alinéa c) est remplacé par ce qui suit :

Colonne I	Colonne III	
Article	Espèce	Type d'engin ou méthode
3.	(2) tourteau rouge du Pacifique	c) Casier à crabes

(3) Dans la colonne III du paragraphe 3(3) de l'annexe V de la version française du même règlement, l'alinéa c) est remplacé par ce qui suit :

Colonne I	Colonne III	
Article	Espèce	Type d'engin ou méthode
3.	(3) royal	c) Casier à crabes

(4) Dans la colonne III du paragraphe 3(5) de l'annexe V de la version française du même règlement, l'alinéa c) est remplacé par ce qui suit :

Colonne I	Colonne III	
Article	Espèce	Type d'engin ou méthode
3.	(5) à pattes trouées	c) Casier à crabes

(5) The portion of item 3(6)(c) of Schedule V to the French version of the Regulations in column III is replaced by the following:

Colonne I		Colonne III
Article	Espèce	Type d'engin ou méthode
3.	(6) Autres espèces de crabe non visées aux paragraphes (1) à (5)	c) Casier à crabes

17. The portion of item 19(i) of Schedule V to the French version of the Regulations in column III is replaced by the following:

Colonne III	
Article	Type d'engin ou méthode
19.	i) Cueillette à la main en plongée avec un tube respiratoire

18. Item 19 of Schedule VIII of the English version to the Regulations in column III is replaced by the following:

Column III	
Item	Fine (\$)
19.	100, plus 50 for each fish in excess of the quota up to a maximum of 1,000

19. Item 20² of Schedule VIII to the Regulations in column III is replaced by the following:

Column III	
Item	Fine (\$)
20.	100, plus 50 for each fish in excess of 3 up to a maximum of 1,000

20. Item 21 of Schedule VIII to the Regulations in column II is replaced by the following:

Column II	
Item	Offence
21.	Possess sport-caught halibut on board vessel together with other fish destined for sale, trade or barter

21. Items 35 to 37 of Schedule VIII of the English version to the Regulations in column III is replaced by the following:

Column III	
Item	Fine (\$)
35.	100, plus 50 per fish up to a maximum of 1,000
36.	100, plus 50 per fish up to a maximum of 1,000
37.	100, plus 50 per fish up to a maximum of 1,000

22. Item 90 of Schedule VIII to the French version of the Regulations in column II is replaced by the following:

Colonne II	
Article	Infraction
90.	Pêcher après avoir pris et gardé le contingent quotidien de truites arc-en-ciel anadromes

² SOR/98-545

(5) Dans la colonne III du paragraphe 3(6) de l'annexe V de la version française du même règlement, l'alinéa c) est remplacé par ce qui suit :

Colonne I		Colonne III
Article	Espèce	Type d'engin ou méthode
3.	(6) Autres espèces de crabe non visées aux paragraphes (1) à (5)	c) Casier à crabes

17. Dans la colonne III de l'article 19 de l'annexe V de la version française du même règlement, l'alinéa i) est remplacé par ce qui suit :

Colonne III	
Article	Type d'engin ou méthode
19.	i) Cueillette à la main en plongée avec un tube respiratoire

18. La colonne III de l'article 19 de l'annexe VIII de la version anglaise du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Column III	
Item	Fine (\$)
19.	100, plus 50 for each fish in excess of the quota up to a maximum of 1,000

19. La colonne III de l'article 20² de l'annexe VIII du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Colonne III	
Article	Amende (\$)
20.	100, plus 50 pour chaque poisson en sus de 3, jusqu'à concurrence de 1 000

20. La colonne II de l'article 21 de l'annexe VIII du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Colonne II	
Article	Infraction
21.	Avoir en sa possession à bord d'un bateau du flétan pris dans le cadre de la pêche sportive avec d'autres poissons destinés à la vente, l'échange ou le troc

21. La colonne III des articles 35 à 37 de l'annexe VIII de la version anglaise du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Column III	
Item	Fine (\$)
35.	100, plus 50 per fish, up to a maximum of 1,000
36.	100, plus 50 per fish, up to a maximum of 1,000
37.	100, plus 50 per fish, up to a maximum of 1,000

22. La colonne II de l'article 90 de l'annexe VIII de la version française du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Colonne II	
Article	Infraction
90.	Pêcher après avoir pris et gardé le contingent quotidien de truites arc-en-ciel anadromes

² DORS/98-545

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(This statement is not part of the Regulations.)

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Description

The *British Columbia Sport Fishing Regulations* are made under the authority of the *Fisheries Act* and control recreational fishing in that province. British Columbia (BC) manages its non-salmon freshwater fisheries by agreement with the federal government. Amendments to the Regulations, however, must be processed and approved by the federal government since they are made under federal legislation.

Le *Règlement de pêche sportive de la Colombie-Britannique* est établi en vertu de la *Loi sur les pêches* et régit la pêche sportive dans cette province. La Colombie-Britannique gère elle-même les pêches en eau douce des espèces autres que le saumon, en vertu d'une entente avec le gouvernement fédéral. Les modifications au règlement, cependant, doivent être traitées et approuvées par ce dernier, puisqu'elles sont apportées à un texte réglementaire fédéral.

Currently, under the *British Columbia Sport Fishing Regulations*, anglers in the BC-Yukon transboundary waters may legally fish under two quotas, one from the Yukon and one from BC. It was never the intention of the federal or provincial governments to allow anglers to obtain two quotas on these waters. Implementing a one quota restriction would limit anglers to a single quota from either BC or the Yukon in transboundary waters, and thereby advance conservation efforts.

Actuellement, en vertu du *Règlement de pêche sportive de la Colombie-Britannique*, les pêcheurs sportifs qui s'adonnent à leurs activités dans des eaux transfrontalières de la Colombie-Britannique et du Yukon peuvent en toute légalité avoir droit à un contingent de capture au Yukon et à un deuxième en Colombie-Britannique. L'intention du gouvernement fédéral ou des administrations provinciales n'a jamais été de permettre aux pêcheurs d'obtenir deux contingents pour pêcher dans ces eaux. L'application de la restriction envisagée limiterait les pêcheurs à un seul contingent, qu'ils se trouvent en Colombie-Britannique ou au Yukon en ces eaux transfrontalières, et contribuerait à améliorer les efforts de conservation.

On April 1, 1999, the *Yukon Territory Fishery Regulations* made under the *Fisheries Act* were amended to restrict anglers fishing in the BC-Yukon transboundary waters from having access to two daily catch quotas. However, to date, this restriction applies solely to persons holding Yukon fishing licenses. In order for this same rule to apply to persons in the BC portion of these waters, the *British Columbia Sport Fishing Regulations* must also be amended.

Le 1^{er} avril 1999, le *Règlement de pêche du territoire du Yukon*, établi en vertu de la *Loi sur les pêches*, a été modifié de façon à empêcher quiconque pêche dans des eaux transfrontalières de la Colombie-Britannique et du Yukon d'avoir accès à deux contingents quotidiens. Cependant, jusqu'à maintenant, cette restriction ne s'applique qu'aux personnes détenant des permis de pêche du Yukon. Pour que la même règle s'applique à celles qui sont dans la partie de la Colombie-Britannique de ces eaux, le *Règlement de pêche sportive de la Colombie-Britannique* doit aussi être modifié.

The Regulation amends the *British Columbia Sport Fishing Regulations* to limit anglers holding a Yukon or BC licence to one daily quota as set out in the Yukon or BC regulations when angling in eight transboundary waters. The eight waters at issue are Atlin, Morley, Tagish, Teslin, Bennett, and Laidlaw lakes; and the Rancheria and Swift rivers and their tributaries. This amendment is one component of a larger fisheries management agreement being negotiated by BC and the Yukon as a result of the BC-Yukon Intergovernmental Relations Accord of September 30, 1997. Conservation of fish stocks is the primary objective of the single catch quota.

Le *Règlement modifie le Règlement de pêche sportive de la Colombie-Britannique* de manière à restreindre les pêcheurs qui détiennent un permis au Yukon ou en Colombie-Britannique à un contingent quotidien établi soit dans le règlement de pêche du Yukon, soit dans celui de la Colombie-Britannique, lorsqu'ils pêchent dans huit eaux transfrontalières, notamment : les lacs Atlin, Morley, Tagish, Teslin, Bennett et Laidlaw, ainsi que les rivières Rancheria et Swift et leurs tributaires. La modification n'est qu'un des éléments d'une entente de gestion des pêches négociée par la Colombie-Britannique et le Yukon, à la suite de l'accord conclu par ces deux secteurs de compétence concernant leurs relations intergouvernementales, le 30 septembre 1997. La conservation des stocks de poissons est l'objectif principal du contingent de prise unique.

In addition to the BC-Yukon transboundary water amendments, these Regulations will address required changes to improve the overall coherence of the Regulations by correcting a number of errors between the English and French versions, such as the definition of "kokanee" and maintain consistence of definitions in

Outre les changements apportés au sujet des eaux transfrontalières de la Colombie-Britannique et du Yukon, le règlement comprend aussi des améliorations requises à la cohérence générale du règlement en corrigeant un certain nombre d'erreurs entre les versions anglaises et françaises, comme par exemple la

two official languages. These discrepancies were brought to DFO's attention by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations.

Alternatives

Other than the proposed one catch quota limitation, there are no viable alternatives to promote effective management of fish in transboundary waters. Common catch limits for persons holding a BC or a Yukon angling licence in eight of the BC-Yukon transboundary waters follows the example of other Canadian jurisdictions. Similar co-operative management programs for border waters exist between Manitoba and Ontario, and between Saskatchewan and Manitoba.

Benefits and Costs

The main sport fish in the transboundary waters are lake trout, bull trout and arctic grayling, species easily over-fished and very difficult to recover after populations are depressed. Limiting anglers to one catch quota in the transboundary waters will improve conservation of fish stocks.

The "negative impact" of the amendment would be borne by those who currently obtain two daily catch quotas in the BC-Yukon border waters; however, the amendments ensure consistency for Canadians living on both sides of the border waters.

Consultation

The Ministry of Agriculture, Food and Fisheries – BC Fisheries has undertaken consultation with respect to fish management on the BC-Yukon transboundary waters. Beginning in 1997, provincial fisheries staff held public meetings in Atlin to discuss the single catch quota and the public raised no concerns.

BC Fisheries, the Ministry of Environment, Lands and Parks, and Fisheries Renewal BC staff consulted with Atlin residents and local First Nations through meetings and an open house in Atlin in May 2000.

Although First Nations were consulted, these Regulations only apply to recreational fishing and not to Aboriginal fishing. The Atlin District Board of Trade, the representatives of the Taku and Atlin Area Community Fisheries Working Group and the Taku River Tlingit were consulted. No opposition with respect to the single catch quota restriction arose at these meetings.

In addition, the Yukon Government, the BC Wildlife Federation, the BC Federation of Fly Fishers, BC Federation of Drift Fishers, and Trout Unlimited were consulted and had no objections.

These amendments were published in the *Canada Gazette*, Part I on February 10, 2001 and no comments were received from the public. Further clarification was brought to the Regulations, based on advice from the Pacific Region, by changing the expression "in respect of fish caught in all other lakes or rivers" to "in any other case".

définition de « kokani » et maintenir l'uniformité des définitions dans les deux langues officielles. C'est le Comité Mixte Permanent d'Examen de la Réglementation qui a apporté ces divergences à l'attention du MPO.

Solutions envisagées

Mis à part la limite proposée concernant le contingent unique, il n'existe pas d'autre solution viable favorisant la gestion efficace du poisson dans les eaux transfrontalières. La limite de prise commune des détenteurs de permis de pêche sportive en Colombie-Britannique ou au Yukon pour huit eaux transfrontalières suit l'exemple donné dans d'autres secteurs de compétence canadiens. Il existe des programmes de gestion coopérative semblables pour les eaux limitrophes du Manitoba et de l'Ontario, ainsi que de la Saskatchewan et du Manitoba.

Avantages et coûts

Les principaux poissons de sport pêchés dans les eaux transfrontalières sont le touladi, l'omble à tête plate et l'omble de l'Arctique, espèces qui risquent aisément de faire l'objet d'une surpêche et dont le rétablissement est très difficile une fois que les populations ont été appauvries. Restreindre les pêcheurs à un seul contingent de prise dans les eaux transfrontalières permettront d'améliorer la conservation de ces stocks.

Les « effets négatifs » de la modification seraient assumés par ceux qui bénéficient actuellement de deux contingents quotidiens dans les eaux transfrontalières de la Colombie-Britannique et du Yukon; les modifications permettraient d'assurer la consistance pour les Canadiens des deux côtés de la limite séparant les deux secteurs de compétence.

Consultations

Le Ministry of Agriculture, Food and Fisheries – BC Fisheries a entrepris des consultations au sujet de la gestion du poisson des eaux transfrontalières de la Colombie-Britannique et du Yukon. À compter de l'année 1997, le personnel des pêches de la province a tenu des réunions publiques à Atlin afin d'étudier la question du contingent unique et le public participant n'a soulevé aucune préoccupation.

Le BC Fisheries, le Ministry of Environment, Lands and Parks ainsi que le personnel de Fisheries Renewal BC ont consulté les résidents d'Atlin et les Premières nations locales au cours de réunions et d'une journée Portes ouvertes organisées à Atlin en mai 2000.

Bien que les Premières nations aient été consultées, ce règlement s'applique seulement aux pêcheurs sportifs et non à la pêche par les Autochtones. Le Atlin District Board of Trade, les représentants des Groupes de Travail de Pêche Communautaires de Taku et Atlin et les Taku River Tlingit furent consultés. Aucune opposition n'a été manifestée à l'égard de la restriction de contingent au cours de ces réunions.

De plus, le gouvernement du Yukon, le BC Wildlife Federation, le BC Federation of Fly Fishers, le BC Federation of Drift Fishers, et Trout Unlimited furent consultés et aucune préoccupation ne fut soulevée.

La publication de ces modifications a été faite dans la *Gazette du Canada* Partie I le 10 février 2001 et aucun commentaire n'a été reçu. Une clarification a été apportée aux règlements, suite au conseil de la Région du Pacifique, en changeant l'expression « dans le cas de tout autre lac ou rivière » à « dans tout autre cas ».

Compliance and Enforcement

Involved in the consultations from the outset, the Conservation Officer Service has strongly supported the amendment. Currently enforcement is problematic as Conservation Officers must know where the fish are caught to apply the appropriate regulatory restrictions. Making this determination in the border waters administered under BC's existing regulatory regime has proven exceedingly difficult.

The *Fisheries Act* provides penalties for offences under the Regulations and offenders may be fined an amount not exceeding \$500,000, be imprisoned for not more than 24 months, or both.

Contacts

Merrill J. O'Donnell
Senior Legislative Analyst
Ministry of Agriculture, Food and Fisheries
4th Floor, 780 Blanshard Street
P.O. Box 9359 STN PROV GOVT
Victoria, British Columbia
V8W 9M2
Tel.: (250) 387-9581
FAX: (250) 356-7830

Shadi Aghaei
Policy Analyst
Fisheries and Oceans Canada
200 Kent Street
Ottawa, Ontario
K1A 0E6
Tel.: (613) 991-1273
FAX: (613) 990-0120

Respect et exécution

Ayant été invité à participer aux consultations dès le début, le Service des agents de conservation a fermement appuyé la modification. Actuellement, l'application de la loi pose des difficultés, puisque les agents de conservation doivent savoir à quel endroit le poisson a été capturé afin d'appliquer les restrictions appropriées. Cette détermination dans les eaux transfrontalières administrées en vertu du régime de réglementation existant de la Colombie-Britannique se révèle extrêmement difficile.

La *Loi sur les pêches* prévoit des peines pour les infractions au règlement, les contrevenants pouvant être sujets à une amende maximale de 500 000 \$, un emprisonnement maximal de 24 mois, ou les deux.

Personnes-ressources

Merrill J. O'Donnell
Analyste principal de législation
Ministry of Agriculture, Food
and Fisheries – BC Fisheries
780, rue Blanshard, 4^e étage
C.P. 9359 STN PROV GOVT
Victoria (Colombie-Britannique)
V8W 9M2
Tél. : (250) 387-9581
TÉLÉCOPIEUR : (250) 356-7830

Shadi Aghaei
Analyste en politiques
Pêches et Océans Canada
200, rue Kent
Ottawa (Ontario)
K1A 0E6
Tél. : (613) 991-1273
TÉLÉCOPIEUR: (613) 990-0120

Registration
SOR/2001-157 26 April, 2001

DEPARTMENT OF VETERANS AFFAIRS ACT

Regulations Amending the Veterans Health Care Regulations

The Minister of Veterans Affairs, pursuant to subsection 5(1)^a of the *Department of Veterans Affairs Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Veterans Health Care Regulations*.

Ottawa, April 12, 2001

Ronald J. Duhamel
Minister of Veterans Affairs

P.C. 2001-704 26 April, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Veterans Affairs, pursuant to subsection 5(1)^a of the *Department of Veterans Affairs Act*, hereby approves the annexed *Regulations Amending the Veterans Health Care Regulations*, made by the Minister of Veterans Affairs.

REGULATIONS AMENDING THE VETERANS HEALTH CARE REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) The definition “merchant navy veteran”¹ in section 2 of the *Veterans Health Care Regulations*² is repealed.

(2) The definitions “civilian”¹, “civilian pensioner”¹, “departmental facility”, “overseas service veteran”, “pension”³ and “veteran pensioner”¹ in section 2 of the Regulations are replaced by the following:

“civilian” has the same meaning as in subsection 56(1) of the *Civilian War-related Benefits Act*; (*civil*)

“civilian pensioner” means a person who is entitled to a pension under any of Parts I to III or VI to X of the *Civilian War-related Benefits Act*; (*pensionné civil*)

“departmental facility” means the Hôpital Sainte-Anne-de-Bellevue; (*établissement du ministère*)

“overseas service veteran” means

(a) in respect of Parts I and III, a veteran who, on or before March 31, 1946, served during World War I or World War II

(i) in a theatre of actual war, as that expression is defined in subsection 37(8) of the *War Veterans Allowance Act*, or

(ii) as a merchant navy veteran of World War I or World War II within the meaning of subsection 37(7.3) of that Act,

(b) in respect of Part II, a veteran who served during World War I or World War II as defined in subsection 37(10) of that Act

Enregistrement
DORS/2001-157 26 avril 2001

LOI SUR LE MINISTÈRE DES ANCIENS COMBATTANTS

Règlement modifiant le Règlement sur les soins de santé pour anciens combattants

En vertu du paragraphe 5(1)^a de la *Loi sur le ministère des Anciens Combattants*, le ministre des Anciens Combattants prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les soins de santé pour anciens combattants*, ci-après.

Ottawa, le 12 avril 2001

Le ministre des Anciens Combattants,
Ronald J. Duhamel

C.P. 2001-704 26 avril 2001

Sur recommandation du ministre des Anciens Combattants et en vertu du paragraphe 5(1)^a de la *Loi sur le ministère des Anciens Combattants*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve le *Règlement modifiant le Règlement sur les soins de santé pour anciens combattants*, ci-après, pris par le ministre des Anciens Combattants.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES SOINS DE SANTÉ POUR ANCIENS COMBATTANTS

MODIFICATIONS

1. (1) La définition de « ancien combattant de la marine marchande »¹, à l'article 2 du *Règlement sur les soins de santé pour anciens combattants*², est abrogée.

(2) Les définitions de « ancien combattant ayant servi outre-mer », « ancien combattant pensionné »¹, « civil »¹, « établissement du ministère », « pension »³ et « pensionné civil »¹, à l'article 2 du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

« ancien combattant ayant servi outre-mer » Selon le cas :

a) pour l'application des parties I et III, ancien combattant qui, le 31 mars 1946 ou avant cette date, a servi durant la Première ou la Seconde Guerre mondiale :

(i) soit sur un théâtre réel de guerre au sens du paragraphe 37(8) de la *Loi sur les allocations aux anciens combattants*,

(ii) soit comme ancien combattant de la marine marchande de la Première ou de la Seconde Guerre mondiale au sens du paragraphe 37(7.3) de cette loi;

b) pour l'application de la partie II, ancien combattant qui a servi durant la Première ou la Seconde Guerre mondiale au sens du paragraphe 37(10) de cette loi :

(i) soit sur un théâtre réel de guerre au sens du paragraphe 37(8) de cette loi,

(ii) soit comme ancien combattant de la marine marchande de la Première ou de la Seconde Guerre mondiale au sens du paragraphe 37(7.3) de cette loi;

^a S.C. 1999, c. 10, s. 37

¹ SOR/92-406

² SOR/90-594

³ SOR/98-386

^a L.C. 1999, ch. 10, art. 37

¹ DORS/92-406

² DORS/90-594

³ DORS/98-386

(i) in a theatre of actual war, as that expression is defined in subsection 37(8) of that Act, or

(ii) as a merchant navy veteran of World War I or World War II within the meaning of subsection 37(7.3) of that Act, and

(c) a veteran who

(i) was on service in a theatre of operations, as that expression is defined in section 2 of the *Veterans Benefit Act*, as a member of the Canadian Forces, including the special force, or

(ii) served as a Canadian merchant navy veteran of the Korean War, within the meaning of subsection 37(7.4) of the *War Veterans Allowance Act*; (*ancien combattant ayant servi outre-mer*)

“pension” means

(a) a pension that is awarded under the *Pension Act*, other than a pension that is awarded under subsection 22(2) of that Act,

(b) a pension that is awarded under any of Parts I to III or VI to X of the *Civilian War-related Benefits Act*,

(c) a pension to which a Red Cross pensioner is entitled, or

(d) compensation that is payable under the *Flying Accidents Compensation Regulations*,

but, for greater certainty, does not include a compassionate award under section 34 of the *Veterans Review and Appeal Board Act*; (*pension*)

“veteran pensioner” means a veteran who is entitled to a pension for a war-related pensioned condition; (*ancien combattant pensionné*)

(3) Paragraph (a) of the definition “Canada service veteran” in section 2 of the Regulations is replaced by the following:

(a) served

(i) on full-time active service, other than service in a theatre of actual war as that expression is defined in subsection 37(8) of the *War Veterans Allowance Act*, as a member of the naval, army or air forces of Canada or of similar forces raised in Newfoundland, for a minimum of 365 days during any of the following periods, namely,

(A) the period beginning on August 4, 1914 and ending on August 31, 1921, and

(B) the period beginning on September 1, 1939 and ending on August 15, 1945, or

(ii) as a Canadian merchant mariner of World War I or World War II, as described in section 21.1 of the *Pension Act*, other than as a merchant navy veteran of World War I or World War II within the meaning of subsection 37(7.3) of the *War Veterans Allowance Act*, for a minimum of 365 days during any of the following periods, namely,

(A) the period beginning on August 4, 1914 and ending on August 31, 1921, and

(B) the period beginning on September 1, 1939 and ending on August 15, 1945,

c) ancien combattant qui a servi :

(i) soit sur un théâtre d’opérations au sens de l’article 2 de la *Loi sur les avantages destinés aux anciens combattants*, comme membre des Forces canadiennes, y compris le contingent spécial,

(ii) soit comme ancien combattant de la marine marchande canadienne de la guerre de Corée au sens du paragraphe 37(7.4) de la *Loi sur les allocations aux anciens combattants*. (*overseas service veteran*)

« ancien combattant pensionné » Ancien combattant qui a droit à une pension pour un état indemnisé lié à la guerre. (*veteran pensioner*)

« civil » S’entend au sens du paragraphe 56(1) de la *Loi sur les prestations de guerre pour les civils*. (*civilian*)

« établissement du ministère » L’hôpital Sainte-Anne-de-Bellevue. (*departmental facility*)

« pension » Selon le cas :

a) pension accordée aux termes de la *Loi sur les pensions*, à l’exception de celle accordée aux termes du paragraphe 22(2) de cette loi;

b) pension accordée aux termes de l’une quelconque des parties I à III et VI à X de la *Loi sur les prestations de guerre pour les civils*;

c) pension à laquelle a droit un travailleur de la Croix-Rouge;

d) indemnité versée aux termes du *Règlement sur l’indemnisation en cas d’accident d’aviation*.

La présente définition exclut l’allocation de commisération accordée aux termes de l’article 34 de la *Loi sur le Tribunal des anciens combattants (révision et appel)*. (*pension*)

« pensionné civil » Personne qui a droit à une pension aux termes de l’une quelconque des parties I à III et VI à X de la *Loi sur les prestations de guerre pour les civils*. (*civilian pensioner*)

(3) L’alinéa a) de la définition de « ancien combattant ayant servi au Canada », à l’article 2 du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

a) a accompli :

(i) soit du service actif à temps plein, ailleurs que sur un théâtre réel de guerre au sens du paragraphe 37(8) de la *Loi sur les allocations aux anciens combattants*, comme membre de la marine, de l’armée de terre ou de l’aviation du Canada ou de forces semblables levées à Terre-Neuve, pendant au moins 365 jours au cours de l’une ou l’autre des périodes suivantes :

(A) la période allant du 4 août 1914 au 31 août 1921,

(B) la période allant du 1^{er} septembre 1939 au 15 août 1945,

(ii) soit du service comme marin marchand canadien de la Première ou de la Seconde Guerre mondiale au sens de l’article 21.1 de la *Loi sur les pensions*, autre que du service comme ancien combattant de la marine marchande de la Première ou de la Seconde Guerre mondiale au sens du paragraphe 37(7.3) de la *Loi sur les allocations aux anciens combattants*, pendant au moins 365 jours au cours de l’une ou l’autre des périodes suivantes :

(A) la période allant du 4 août 1914 au 31 août 1921,

(B) la période allant du 1^{er} septembre 1939 au 15 août 1945;

(4) Paragraph (a)¹ of the definition “client” in section 2 of the Regulations is replaced by the following:

(a) veteran pensioner, income-qualified veteran, overseas service veteran or Canada service veteran,

(5) Paragraph (f)¹ of the definition “veteran” in section 2 of the Regulations is replaced by the following:

(f) a Canadian merchant mariner of World War I, World War II or the Korean War, as described in section 21.1 of the *Pension Act*, or

(6) Paragraph (d)¹ of the definition “war-related pensioned condition” in section 2 of the Regulations is replaced by the following:

(d) service as a Canadian merchant mariner of World War I, World War II or the Korean War, as described in section 21.1 of the *Pension Act*; (*état indemnisé lié à la guerre*)

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

(3) Where a client is hospitalized and the client asserts that hospitalization is required in respect of the client’s pensioned condition, treatment benefits in respect of that hospitalization, in Canada or elsewhere, are deemed to be required in respect of the pensioned condition, for the period during which there is uncertainty as to whether the primary condition in respect of which the treatment benefits are required is the client’s pensioned condition.

(2) Subsection 3(6)³ of the Regulations is replaced by the following:

(6) Veteran pensioners and overseas service veterans are eligible to receive treatment benefits in Canada to the extent that the treatment benefits are not insured services under a provincial health care system or are not available to them as residents of a province if they are eligible to receive, other than pursuant to section 18, any of the veterans independence program services referred to in paragraphs 19(a), (b) and (e) or are in receipt of any of those services pursuant to section 18.

3. Paragraph 4(d) of the Regulations is replaced by the following:

(d) pharmaceuticals prescribed by a physician, dentist or other person authorized to prescribe pharmaceuticals under the laws in force in the province or the country where the pharmaceuticals are provided.

4. Section 14³ of the Regulations and the heading before it are repealed.

5. Paragraphs 20(1)(a) to (e)⁴ of the Regulations are replaced by the following:

(a) for home care, \$7,142.52 per client per year, which amount includes

- (i) a maximum amount of \$996.64 per year for maintenance of the grounds of the client’s principal residence, and
- (ii) where the client is in receipt of an attendance allowance under subsection 38(1) of the *Pension Act*, an amount for personal care services referred to in subparagraph 19(a)(ii) that is in respect of not more than one week in any year plus 52 days in that year;

(4) L’alinéa a)¹ de la définition de « client », à l’article 2 du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

a) l’ancien combattant pensionné, l’ancien combattant au revenu admissible, l’ancien combattant ayant servi outre-mer ou l’ancien combattant ayant servi au Canada;

(5) L’alinéa f)¹ de la définition de « ancien combattant », à l’article 2 du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

f) marin marchand canadien de la Première Guerre mondiale, de la Seconde Guerre mondiale ou de la guerre de Corée, au sens de l’article 21.1 de la *Loi sur les pensions*;

(6) L’alinéa d)¹ de la définition de « état indemnisé lié à la guerre », à l’article 2 du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

d) soit au service comme marin marchand canadien de la Première Guerre mondiale, de la Seconde Guerre mondiale ou de la guerre de Corée, au sens de l’article 21.1 de la *Loi sur les pensions*. (*war-related pensioned condition*)

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

(3) Lorsque le client hospitalisé affirme que son état indemnisé exige l’hospitalisation, les avantages médicaux liés à cette hospitalisation, au Canada ou ailleurs, sont réputés être requis à l’égard de cet état indemnisé pour la période pendant laquelle il n’est pas certain que l’état premier pour lequel les avantages médicaux s’imposent soit l’état indemnisé.

(2) Le paragraphe 3(6)³ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(6) L’ancien combattant pensionné et l’ancien combattant ayant servi outre-mer sont admissibles à des avantages médicaux au Canada, dans la mesure où ceux-ci ne sont pas des services assurés dans le cadre du régime d’assurance-maladie d’une province ou dans la mesure où les intéressés ne peuvent les obtenir à titre de résidents d’une province, s’ils sont admissibles, sauf aux termes de l’article 18, à des services du programme pour l’autonomie des anciens combattants visés aux alinéas 19a), b) et e) ou s’ils les reçoivent aux termes de l’article 18.

3. L’alinéa 4d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) tout médicament prescrit par un médecin, un dentiste ou toute autre personne habilitée à prescrire des médicaments en vertu des lois en vigueur dans la province ou le pays où le médicament est fourni.

4. L’article 14³ du même règlement et l’intertitre le précédant sont abrogés.

5. Les alinéas 20(1)a) à e)⁴ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) pour les soins à domicile, 7 142,52 \$ par an et par client, ce qui inclut :

- (i) pour l’entretien du terrain de la résidence principale du client, au plus 996,64 \$ par année,
 - (ii) lorsque le client reçoit une allocation pour soins aux termes du paragraphe 38(1) de la *Loi sur les pensions*, le coût des soins personnels visés au sous-alinéa 19a)(ii) pour au plus une semaine par année plus 52 jours dans cette année;
- b) pour les soins ambulatoires, 830,52 \$ par an et par client;

⁴ SOR/93-309

⁴ DORS/93-309

- (b) for ambulatory health care, \$830.52 per client per year;
- (c) for transportation, \$996.64 per client per year;
- (d) for home adaptations, \$4,152.63 per client per principal residence; and
- (e) for intermediate care, \$100.07 per client per day.

6. Subsection 21(1) of the Regulations is amended by adding the word “and” at the end of paragraph (b), by striking out the word “and” at the end of paragraph (c) and by re-pealing paragraph (d)¹.

7. Subsection 22(4) of the Regulations is amended by adding the word “and” at the end of paragraph (b), by striking out the word “and” at the end of paragraph (c) and by re-pealing paragraph (d)¹.

8. Subsection 23(1) of the Regulations is replaced by the following:

23. (1) Subject to section 34, the maximum rate at which the cost of chronic care in a community facility other than in a contract bed is payable is \$167.89 per client per day, as adjusted in accordance with subsection (2).

9. Section 24¹ of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

Priority of Admission

24. Priority of admission to the departmental facility or a contract bed shall be based on health need and, where the health needs of any clients are similar, admission shall be given to the clients in accordance with the following order of priority:

- (a) first, to veteran pensioners who need care for a war-related pensioned condition;
- (b) second, to income-qualified veterans; and
- (c) third, to overseas service veterans.

10. The portion of section 27 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

27. Income-qualified veterans, income-qualified civilians and Canada service veterans are eligible to receive the cost of the premium or fee that is required to be paid in relation to

11. Section 28⁵ of the Regulations is replaced by the following:

28. A veteran pensioner, civilian pensioner or special duty area pensioner is eligible to receive, in accordance with section 7, the costs of transportation in Canada of an escort if

- (a) the escort accompanies the pensioner on an annual vacation or on other travel approved by the Minister;
- (b) the means of transportation is other than by automobile; and
- (c) the pensioner has a pensioned condition which is blindness or a disability whereby the pensioner requires an escort when travelling.

12. (1) Paragraph 33.1(6)(a)³ of the Regulations is replaced by the following:

- (a) the amount for personal comforts, which is equal to the amount for personal comforts that applies on September 30 of the same year, multiplied by the ratio referred to in paragraph (4)(b);

- c) pour les déplacements, 996,64 \$ par an et par client;
- d) pour les adaptations du domicile, 4 152,63 \$ par résidence principale et par client;
- e) pour les soins intermédiaires, 100,07 \$ par jour et par client.

6. L’alinéa 21(1)d)¹ du même règlement est abrogé.

7. L’alinéa 22(4)d)¹ du même règlement est abrogé.

8. Le paragraphe 23(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

23. (1) Sous réserve de l’article 34, le taux maximal à verser au titre des soins prolongés, lorsque le client se trouve dans un établissement communautaire sans y occuper de lit réservé, est de 167,89 \$ par jour et par client, rajusté conformément au paragraphe (2).

9. L’article 24¹ du même règlement et l’intertitre le précédent sont remplacés par ce qui suit :

Priorité d’admission

24. La priorité d’admission à l’établissement du ministère ou à un lit réservé est fondée sur les besoins de santé, et en cas de clients ayant des besoins semblables, l’admission est accordée dans l’ordre suivant :

- a) l’ancien combattant pensionné qui a besoin de soins pour un état indemnisé lié à la guerre;
- b) l’ancien combattant au revenu admissible;
- c) l’ancien combattant ayant servi outre-mer.

10. Le passage de l’article 27 du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

27. L’ancien combattant au revenu admissible, le civil au revenu admissible et l’ancien combattant ayant servi au Canada sont admissibles au paiement des contributions ou des droits à verser relativement :

11. L’article 28⁵ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

28. L’ancien combattant pensionné, le pensionné civil et le pensionné d’une zone de service spécial sont admissibles, conformément à l’article 7, au paiement des frais de déplacement d’un accompagnateur au Canada, lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- a) l’accompagnateur accompagne l’intéressé pendant ses vacances annuelles ou durant tout autre déplacement approuvé par le ministre;
- b) le moyen de transport n’est pas l’automobile;
- c) l’état indemnisé de l’intéressé est la cécité ou une invalidité exigeant qu’il soit accompagné dans ses déplacements.

12. (1) L’alinéa 33.1(6)a)³ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- a) le montant de l’allocation pour menues dépenses personnelles, qui est égal à celui applicable le 30 septembre de la même année, multiplié par le coefficient visé à l’alinéa (4)b);

⁵ SOR/95-440

⁵ DORS/95-440

(2) Subparagraph 33.1(7)(b)(i)³ of the Regulations is replaced by the following:

(i) where the cost has been paid directly to the community facility by the Minister in accordance with an arrangement with that facility, or

(3) Subsection 33.1(8)³ of the Regulations is replaced by the following:

(8) For the period beginning on the day on which this subsection comes into force and ending on September 30, 2001,

(a) the maximum monthly accommodation and meal charge is \$739.50 per month; and

(b) the amount for personal comforts is \$161.40 per month.

13. The Regulations are amended by adding the following after section 34:

Limitation on Reimbursements and Payments

34.1 (1) Where a person incurs an expenditure to meet a health need, no reimbursement or payment shall be made under these Regulations to or in respect of the person except in accordance with this section.

(2) Subject to subsections (4) to (6), reimbursement or payment shall be made if the person was eligible to receive benefits, services or care under these Regulations for that health need at the time that the expenditure was incurred.

(3) Subject to subsections (4) to (6), reimbursement or payment shall be made if the person, within 90 days after incurring the expenditure, applies for a pension for the condition in respect of which the expenditure was incurred, or such application is made on the person's behalf within that time, and

(a) the person is awarded the pension; and

(b) the condition is a war-related pensioned condition.

(4) A claim for reimbursement or payment under this section must be made by the person or on the person's behalf within 18 months after the later of

(a) the day on which the expenditure was incurred, and

(b) the day on which notification is received by or on behalf of the person that the person is eligible to receive benefits, services or care under these Regulations for the health need for which the expenditure was incurred.

(5) Proof of the expenditure must be provided by the person or on the person's behalf.

(6) Subject to subsection 34(1), no reimbursement or payment shall exceed the maximum amount payable under these Regulations at the time the expenditure was incurred.

14. Subsection 36(2)³ of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(2) Where a person is dissatisfied with the results of a review referred to in subsection (1), the person may, within a period of 60 days after receiving notice of the decision on the review, apply in writing to the Minister for a final decision to be rendered by an official of the Department of Veterans Affairs other than the official who made the original decision or who reviewed it.

(2) Le sous-alinéa 33.1(7)(b)(i)³ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(i) dans les cas où les frais ont été payés par le ministre directement à l'établissement communautaire conformément à une entente avec celui-ci,

(3) Le paragraphe 33.1(8)³ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(8) Pour la période commençant à l'entrée en vigueur du présent paragraphe et se terminant le 30 septembre 2001 :

a) les frais maximaux d'hébergement et de repas sont fixés à 739,50 \$ par mois;

b) l'allocation pour menues dépenses personnelles est fixée à 161,40 \$ par mois.

13. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 34, de ce qui suit :

Limitation des remboursements et des paiements

34.1 (1) Lorsqu'une personne engage des frais au titre de besoins de santé, aucun remboursement ou paiement n'est versé en vertu du présent règlement à la personne ou pour son compte, sauf en conformité avec le présent article.

(2) Sous réserve des paragraphes (4) à (6), un remboursement ou paiement est versé si la personne était admissible, aux termes du présent règlement, à des avantages, services ou soins à l'égard des besoins de santé en question au moment où elle a engagé les frais.

(3) Sous réserve des paragraphes (4) à (6), un remboursement ou paiement est versé si la personne présente, dans un délai de quatre-vingt-dix jours après avoir engagé des frais à l'égard d'une affection, une demande de pension à l'égard de l'affection ou si, dans le même délai, une telle demande est présentée en son nom, et que les conditions suivantes soient réunies :

a) la pension demandée lui est accordée;

b) l'affection est un état indemnisé lié à la guerre.

(4) La demande de remboursement ou de paiement aux termes du présent article doit être présentée par la personne ou en son nom dans les dix-huit mois suivant :

a) soit la date à laquelle elle a engagé les frais;

b) soit, si elle est postérieure, la date de réception, par elle-même ou pour son compte, d'un avis l'informant qu'elle est admissible à des avantages, services ou soins aux termes du présent règlement à l'égard des besoins de santé pour lesquels elle a engagé les frais.

(5) La preuve des frais engagés doit être fournie par la personne ou pour son compte.

(6) Sous réserve du paragraphe 34(1), aucun remboursement ou paiement ne peut excéder la somme maximale prévue par le présent règlement dans sa version en vigueur au moment où les frais ont été engagés.

14. Le paragraphe 36(2)³ de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Where a person is dissatisfied with the results of a review referred to in subsection (1), the person may, within a period of 60 days after receiving notice of the decision on the review, apply in writing to the Minister for a final decision to be rendered by an official of the Department of Veterans Affairs other than the official who made the original decision or who reviewed it.

COMING INTO FORCE

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

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

These amendments to the *Veterans Health Care Regulations* accomplish the following: (a) make changes consequential to recent legislative amendments relating to merchant navy personnel; (b) clarify the rules for obtaining reimbursement of past health care costs; (c) confirm eligibility for two client categories; and (d) implement a number of technical and housekeeping amendments.

(a) *Merchant navy personnel*: With the passage of Bill C-61, now chapter 10 of the Statutes of Canada, 1999, consequential technical changes are needed to the health care provisions applying to merchant navy personnel. Specifically, the definition “merchant navy veteran” is being removed as a separate client category, and instead merchant navy personnel are being included in the definitions of “veteran”, “overseas service veteran”, “Canada service veteran”, and other provisions. See clause 1(1), definition of “overseas service veteran” in clause 1(2), definition of “Canada service veteran” in clause 1(3), definition of “client” in clause 1(4), definition of “veteran” in clause 1(5), definition of “war-related pensioned condition” in clause 1(6), subsection 3(6) in clause 2(2), clause 6, clause 7, and paragraph 24(c) in clause 9.

In addition, Bill C-61 changed the short title of the *Merchant Navy Veteran and Civilian War-related Benefits Act* to “*Civilian War-related Benefits Act*”, which necessitates further changes to the health care regulations: see clause 1(2).

(b) *Reimbursement of past health care costs*: The Regulations allow clients to be reimbursed, under certain conditions, for costs they may incur for treatment benefits. In general, the client must have been eligible at the time the expenditure was incurred to have such costs repaid; but there is also a provision allowing for reimbursement even when the client was not eligible at the time, but has applied for eligibility afterwards within 90 days, and has been subsequently confirmed as eligible. Claims for such reimbursement must be filed within 18 months.

Under these amendments, reimbursement will be possible for all types of health care costs, not just treatment benefits, and various other clarifications will be made: see clauses 4 and 13.

(c) *Eligibility confirmation*: Certain groups were inadvertently omitted when the present Regulations were developed. These amendments include them in the Regulations so that their eligibility for the relevant health care benefits are confirmed:

- An amendment is being made to correct an oversight in the Regulations and allow the payment in respect of Canada service veterans (those veterans who served in Canada only during wartime) of premiums or fees required by a province to access insured health services. Like income-qualified veterans and income-qualified civilians, Canada service veterans are, by definition, low-income clients and therefore need the same assistance with premiums and fees in order to access provincial health care: see amendment to section 27 in clause 10.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Les présentes modifications du *Règlement sur les soins de santé pour anciens combattants* visent à : a) apporter les modifications corrélatives nécessaires en regard de récentes modifications législatives visant le personnel de la marine marchande; b) clarifier les règles de remboursement du coût de soins de santé antérieurs; c) confirmer l'admissibilité de deux groupes de clients; d) apporter plusieurs modifications d'ordre administratif ou technique.

a) *Personnel de la marine marchande* : L'adoption du projet de loi C-61, qui est devenu le chapitre 10 des Lois du Canada 1999, nécessite des modifications corrélatives techniques aux dispositions sur les soins de santé applicables au personnel de la marine marchande. La définition d'« ancien combattant de la marine marchande » disparaît comme catégorie distincte de clientèle et le personnel de la marine marchande est inclus dans les définitions d'« ancien combattant », d'« ancien combattant ayant servi outre-mer », d'« ancien combattant ayant servi au Canada » et d'autres dispositions. Se reporter à la disposition 1(1), à la définition d'« ancien combattant ayant servi outre-mer » de la disposition 1(2), à la définition d'« ancien combattant ayant servi au Canada » de la disposition 1(3), à la définition de « client » de la disposition 1(4), à la définition d'« ancien combattant » de la disposition 1(5), à la définition d'« état indemnisé lié à la guerre » de la disposition 1(6), au paragraphe 3(6) de la disposition 2(2), à la disposition 6, à la disposition 7, et à l'alinéa 24c) de la disposition 9.

En outre, le projet de loi C-61 a modifié le titre abrégé de la *Loi sur les avantages liés à la guerre pour les anciens combattants de la marine marchande et les civils* qui devient « *Loi sur les prestations de guerre pour les civils* », ce qui requiert d'autres modifications du règlement : se reporter à la disposition 1(2).

b) *Remboursement de frais antérieurs de soins de santé* : Le règlement permet aux clients d'obtenir le remboursement, sous réserve de certaines conditions, des frais qu'ils peuvent engager pour obtenir des avantages médicaux. En général, le client doit déjà être admissible au moment où celui-ci a encouru les frais; mais une disposition prévoit qu'il peut obtenir le remboursement de ces frais même s'il n'était pas admissible durant la période en cause, dans la mesure où il a présenté une demande d'admissibilité dans les 90 jours et obtenu confirmation de son admissibilité. Ces demandes de remboursement doivent être présentées dans un délai de 18 mois.

En vertu des modifications apportées à ce chapitre, le remboursement visera tous les types de frais de soins de santé, et pas seulement les avantages médicaux, et diverses clarifications sont apportées : se reporter aux dispositions 4 et 13.

c) *Confirmation de l'admissibilité* : Certains groupes ont été omis par inadvertance au moment de la rédaction du présent règlement. Ces modifications les intègrent dans le libellé du règlement afin de réaffirmer leur admissibilité aux soins de santé pertinents :

- Veteran and civilian pensioners who because of blindness or other conditions need to be accompanied when travelling on a vacation or other approved travel can receive the cost of transportation in respect of an attendant. Pensioners whose condition arose out of service in a special duty area will be added to this provision: see amendment to section 28 in clause 11.

(d) Housekeeping and technical amendments:

- Technical changes recommended by counsel to the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations will improve and clarify five provisions: the definition of the expression “pension” is amended by clause 1(2); subsection 3(3) is clarified by clause 2(1); the indexing formula for the personal comfort amount is improved by clause 12(1); a procedural aspect related to the payment of accommodation and meals charges is clarified in clause 12(2); and an inconsistency between the English and French text is corrected in clause 14.
- An update is made to the definition “departmental facility” to remove references to institutions no longer operated by Veterans Affairs Canada: see clause 1(2).
- A change is made in the description of treatment benefits, in section 4 of the Regulations, to reflect the fact that other health professionals, besides physicians and dentists, are allowed to prescribe pharmaceutical drugs: see clause 3.
- A technical amendment to the provision governing priority for admission to Veterans Affairs’ long term care beds is being made so that it speaks of priority of “admissions”, not “access”: see clause 9.
- Finally, to make the Regulations easier to use, a number of sections are updated to reflect rates currently in effect. These rates are updated yearly as set out in indexing formula. See clauses 5, 8, and 12(3).

Alternatives

There are no alternatives to implementing these improvements by means of regulations, as veterans’ health care programs are set out in a regulatory framework.

Benefits and Costs

These amendments are improvements in the wording of existing rights, improvements of calculations and procedures, correction of oversights, housekeeping amendments or consequential amendments, and have no material financial impact or cost. The

- Une modification est apportée pour corriger un oubli au règlement et permettre le paiement, à l’égard des anciens combattants ayant servi au Canada (ceux qui ont servi seulement au Canada pendant la guerre), des contributions ou droits exigés par une province pour être admissible aux services de santé assurés. Comme les anciens combattants et les civils au revenu admissible, les anciens combattants ayant servi au Canada sont par définition des clients à faible revenu; ils ont donc besoin de la même aide, en ce qui concerne les contributions et les droits, pour avoir accès aux soins de santé provinciaux : se reporter à l’article 27 à la disposition 10.
- L’ancien combattant ou le civil pensionné qui, pour raison de cécité ou autre, a besoin d’un accompagnateur pour l’assister dans ses déplacements lors de vacances ou autre voyage approuvé est admissible au paiement des frais de déplacement de celui-ci. Une modification inclut à cette disposition les pensionnés dont l’état est lié au service dans une zone de service spécial : se reporter à l’article 28 de la disposition 11.

d) Modifications d’ordre administratif ou technique :

- Des modifications de nature technique recommandées par le conseiller juridique du Comité mixte permanent d’examen de la réglementation permettront d’améliorer ou de rendre plus clair cinq passages du règlement : la définition de « pension » est modifiée par la disposition 1(2); le paragraphe 3(3) est rendu plus clair à la disposition 2(1); la formule d’indexation de l’allocation pour menues dépenses personnelles est perfectionnée à la disposition 12(1); la procédure de paiement des frais d’hébergement et de repas est rendue plus claire à la disposition 12(2); et une divergence entre les versions anglaise et française est corrigée à la disposition 14.
- La définition d’« établissement du ministère » est mise à jour pour supprimer les références à des établissements qui ne sont plus gérés par le ministère des Anciens Combattants : se reporter à la disposition 1(2).
- La description des « avantages médicaux », à l’article 4 du règlement, est modifiée pour tenir compte du fait que d’autres professionnels de la santé que les médecins et dentistes sont habilités à prescrire des médicaments : se reporter à la disposition 3.
- La disposition qui régit la priorité de l’admission aux lits de soins à long terme du ministère des Anciens Combattants est modifiée pour qu’il soit question de priorité des « admissions » et non plus d’« accès » : se reporter à la disposition 9.
- Enfin, dans le but de rendre le règlement plus facile à consulter, certains articles sont actualisés pour refléter les taux présentement en vigueur. Ceux-ci sont indexés annuellement en fonction des formules applicables. Se reporter aux dispositions 5, 8 et 12(3).

Solutions envisagées

Aucune autre solution n’est envisagée; étant défini par un cadre réglementaire, les programmes de soins de santé pour anciens combattants ne peuvent être modifiés que par des modifications au règlement.

Avantages et coûts

Ces modifications n’ont pas d’impact financier significatif car elles sont toutes des améliorations du libellé relatif aux droits, aux méthodes et aux calculs; des corrections d’omissions; et des modifications d’ordre administrative ou corrélatives. Les avanta-

main benefits consist in clearer, easier to use regulations to govern veterans' health care programs.

Consultation

The majority of these amendments were announced in *Veterans Affairs' Report on Plans and Priorities, 1999-2000*. A number of organizations representing Canadian health professionals were consulted in the process leading to the amendment of section 4, where the reference to authorized prescribers for pharmaceuticals is expanded. In addition, the draft amendments were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I on January 20, 2001 and no comments were received. It is expected that these changes will have little impact on Canadians.

Compliance and Enforcement

Relevant administrative procedures are in place to determine entitlement and eligibility of applicants seeking benefits under veterans' health care programs, and these amendments do not necessitate new compliance or enforcement mechanisms.

Contact

Alex Robert
Chief, Legislation (Regulations)
Policy Coordination and Ottawa Headquarters
Veterans Affairs Canada
161 Grafton Street
Charlottetown, P.E.I.
C1A 8M9
Telephone: (902) 566-8189
FAX: (902) 368-0437
E-mail: axrobert@vac-acc.gc.ca

ges sont de nature à améliorer la réglementation qui régit les programmes pour anciens combattants pour la rendre plus claire et lisible.

Consultations

La plupart de ces modifications ont été annoncées dans le *Rapport sur les plans et priorités du ministère des Anciens Combattants, 1999-2000*. Certaines organisations représentant des professionnels de la santé du Canada ont été consultées au cours du processus menant à la modification de l'article 4, où l'on élargit les critères visant les personnes habilitées à prescrire des médicaments. En outre, le projet de modification a fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 20 janvier 2001, suite à laquelle aucun commentaire ne nous est parvenu. On s'attend à ce que ces changements aient très peu d'incidences pour la population canadienne.

Respect et exécution

Il existe des procédures administratives pour déterminer le droit et l'admissibilité des requérants qui désirent obtenir des prestations dans le cadre des programmes de soins de santé pour anciens combattants. Les présentes modifications au règlement ne requièrent pas la création de nouveaux mécanismes de contrôle et respect.

Personne-ressource

Alex Robert
Chef de la législation (Règlements)
Coordination des politiques et bureau principal d'Ottawa
Anciens Combattants Canada
161, rue Grafton
Charlottetown (Î.-P.-É.)
C1A 8M9
Téléphone : (902) 566-8189
TÉLÉCOPIEUR : (902) 368-0437
Courriel : axrobert@vac-acc.gc.ca

Registration
SOR/2001-158 26 April, 2001

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations, 1990

Whereas the Governor in Council has, by the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*^a, established Chicken Farmers of Canada pursuant to subsection 16(1)^b of the *Farm Products Agencies Act*^c;

Whereas Chicken Farmers of Canada has been empowered to implement a marketing plan pursuant to that Proclamation;

Whereas Chicken Farmers of Canada has taken into account the factors set out in paragraphs 7(a) to (e) of the schedule to that Proclamation;

Whereas the proposed annexed *Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations, 1990* are regulations of a class to which paragraph 7(1)(d)^d of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies' Orders and Regulations Approval Order*^e, and have been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 22(1)(f) of that Act;

And whereas, pursuant to paragraph 7(1)(d)^d of that Act, the National Farm Products Council is satisfied that the proposed Regulations are necessary for the implementation of the marketing plan that Chicken Farmers of Canada is authorized to implement, and has approved the proposed Regulations;

Therefore, Chicken Farmers of Canada, pursuant to paragraph 22(1)(f) of the *Farm Products Agencies Act*^c and subsection 6(1)^f of the schedule to the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations, 1990*.

Ottawa, Ontario, April 25, 2001

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN CHICKEN MARKETING QUOTA REGULATIONS, 1990

AMENDMENT

1. Schedule II¹ to the *Canadian Chicken Marketing Quota Regulations, 1990*² is replaced by the following:

^a SOR/79-158; SOR/98-244
^b S.C. 1993, c. 3, par. 13(b)
^c S.C. 1993, c. 3, s. 2
^d S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)
^e C.R.C., c. 648
^f SOR/91-139
¹ SOR/2001-112
² SOR/90-556

Enregistrement
DORS/2001-158 26 avril 2001

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets (1990)

Attendu que, en vertu du paragraphe 16(1)^a de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b, le gouverneur en conseil a, par la *Proclamation visant Les Producteurs de poulet du Canada*^c, créé l'office appelé Les Producteurs de poulet du Canada;

Attendu que l'office est habilité à mettre en oeuvre un plan de commercialisation, conformément à cette proclamation;

Attendu que l'office a pris en considération les facteurs énumérés aux alinéas 7a) à e) de l'annexe de cette proclamation;

Attendu que le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets (1990)*, ci-après, relève d'une catégorie à laquelle s'applique l'alinéa 7(1)d)^d de cette loi, conformément à l'article 2 de l'*Ordonnance sur l'approbation des ordonnances et règlements des offices*^e, et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l'alinéa 22(1)f) de cette loi;

Attendu que, en vertu de l'alinéa 7(1)d)^d de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet de règlement est nécessaire à l'exécution du plan de commercialisation que l'office est habilité à mettre en oeuvre, a approuvé ce projet,

À ces causes, en vertu de l'alinéa 22(1)f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b et du paragraphe 6(1)^f de l'annexe de la *Proclamation visant Les Producteurs de poulet du Canada*^c, l'office prend le *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets (1990)*, ci-après.

Ottawa (Ontario), le 25 avril 2001

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT CANADIEN SUR LE CONTINGEMENT DE LA COMMERCIALISATION DES POULETS (1990)

MODIFICATION

1. L'annexe II¹ du *Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets (1990)*² est remplacée par ce qui suit :

^a L.C. 1993, ch. 3, al. 13b)
^b L.C. 1993, ch. 3, art. 2
^c DORS/79-158; DORS/98-244
^d L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)
^e C.R.C., ch. 648
^f DORS/91-139
¹ DORS/2001-112
² DORS/90-556

SCHEDULE II
(Sections 2, 6, 7 and 7.1)

**LIMITS FOR PRODUCTION OF CHICKEN
FOR THE PERIOD BEGINNING ON MAY 6, 2001 AND
ENDING ON JUNE 30, 2001**

Item	Column I Province	Column II Production Subject to Federal and Provincial Quotas (in Live Weight) (kg)	Column III Production Subject to Periodic Export Quotas (in Live Weight) (kg)
1.	Ont.	62,900,000	1,400,000
2.	Que.	52,787,000	4,966,000
3.	N.S.	7,107,000	0
4.	N.B.	5,481,667	0
5.	Man.	8,202,966	661,000
6.	P.E.I.	704,282	0
7.	Sask.	6,236,112	0
8.	Alta	17,603,300	1,123,200
9.	Nfld.	2,678,747	0
Total		163,701,074	8,150,200

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on May 6, 2001.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Regulations.)

This amendment establishes the periodic allocation of quotas, for the period beginning on May 6, 2001 and ending on June 30, 2001, for producers who market chicken in interprovincial and export trade.

ANNEXE II
(articles 2, 6, 7 et 7.1)

**LIMITES DE PRODUCTION DE POULET POUR
LA PÉRIODE COMMENÇANT LE 6 MAI 2001 ET
SE TERMINANT LE 30 JUIN 2001**

Article	Colonne I Province	Colonne II Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux (kg — poids vif)	Colonne III Production assujettie aux contingents d'exportation périodiques (kg — poids vif)
1.	Ont.	62 900 000	1 400 000
2.	Qc	52 787 000	4 966 000
3.	N.-É.	7 107 000	0
4.	N.-B.	5 481 667	0
5.	Man.	8 202 966	661 000
6.	Î.-P.-É.	704 282	0
7.	Sask.	6 236 112	0
8.	Alb.	17 603 300	1 123 200
9.	T.-N.	2 678 747	0
Total		163 701 074	8 150 200

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 6 mai 2001.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du règlement.)

La modification vise à fixer les contingents périodiques pour la période commençant le 6 mai 2001 et se terminant le 30 juin 2001 à l'égard des producteurs qui commercialisent le poulet sur les marchés interprovincial ou d'exportation.

Registration
SOR/2001-159 26 April, 2001

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Regulations Amending the Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990

Whereas the Governor in Council has, by the *Canadian Turkey Marketing Agency Proclamation*^a, established the Canadian Turkey Marketing Agency pursuant to subsection 16(1)^b of the *Farm Products Agencies Act*^c;

Whereas the Canadian Turkey Marketing Agency has been empowered to implement a marketing plan pursuant to the *Canadian Turkey Marketing Agency Proclamation*^a;

Whereas the proposed regulation entitled *Regulations Amending the Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990*, annexed hereto, is a regulation of a class to which paragraph 7(1)(d)^d of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies' Orders and Regulations Approval Order*^e, and has been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 22(1)(f) of that Act;

Whereas, pursuant to paragraph 7(1)(d)^d of that Act, the National Farm Products Council is satisfied that the proposed regulation is necessary for the implementation of the marketing plan that the Canadian Turkey Marketing Agency is authorized to implement, and has approved the proposed regulation;

And whereas the Canadian Turkey Marketing Agency has taken into account the factors set out in paragraphs 4(1)(c) to (h) of Part II of the schedule to that Proclamation and is satisfied, pursuant to subsection 4(2) of that Part, that the size of the market for turkeys has changed significantly in relation to the total production in Canada over the period of five years immediately preceding the effective date of the marketing plan;

Therefore, the Canadian Turkey Marketing Agency, pursuant to paragraph 22(1)(f) of the *Farm Products Agencies Act*^c and section 2 of Part II of the schedule to the *Canadian Turkey Marketing Agency Proclamation*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990*.

Mississauga, Ontario, April 25, 2001

Enregistrement
DORS/2001-159 26 avril 2001

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990)

Attendu que, en vertu du paragraphe 16(1)^a de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b, le gouverneur en conseil a, par la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des dindons*^c, créé l'Office canadien de commercialisation des dindons;

Attendu que l'Office est habilité à mettre en oeuvre un plan de commercialisation, conformément à cette proclamation;

Attendu que le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990)*, ci-après, relève d'une catégorie à laquelle s'applique l'alinéa 7(1)(d)^d de cette loi, conformément à l'article 2 de l'*Ordonnance sur l'approbation des ordonnances et règlements des offices*^e, et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l'alinéa 22(1)(f) de cette loi;

Attendu qu'en vertu de l'alinéa 7(1)(d)^d de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet de règlement est nécessaire à l'exécution du plan de commercialisation que l'Office est habilité à mettre en oeuvre, a approuvé ce projet;

Attendu que l'Office a pris en considération les facteurs énumérés aux alinéas 4(1)(c) à (h) de la partie II de l'annexe de cette proclamation et que, conformément au paragraphe 4(2) de cette partie, il a la certitude que l'importance du marché des dindons a sensiblement changé par rapport à la production totale du Canada au cours de la période de cinq ans précédant la date de mise en application du plan de commercialisation;

À ces causes, en vertu de l'alinéa 22(1)(f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b et de l'article 2 de la partie II de l'annexe de la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des dindons*^c, l'Office canadien de commercialisation des dindons prend le *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990)*, ci-après.

Mississauga (Ontario), le 25 avril 2001

^a C.R.C., c. 647

^b S.C. 1993, c. 3, par. 13(b)

^c S.C. 1993, c. 3, s. 2

^d S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)

^e C.R.C., c. 648

^a L.C. 1993, ch. 3, al. 13b)

^b L.C. 1993, ch. 3, art. 2

^c C.R.C., ch. 647

^d L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)

^e C.R.C., ch. 648

**REGULATIONS AMENDING
THE CANADIAN TURKEY MARKETING
QUOTA REGULATIONS, 1990**

AMENDMENT

1. The Schedule¹ to the *Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990*² is replaced by the following:

SCHEDULE
(Subsections 5(2) and (3))

CONTROL PERIOD BEGINNING ON MAY 1, 2000
AND ENDING ON APRIL 30, 2001

Item	Column 1 Province	Column 2 Pounds of Turkey
1.	Ontario	131,475,878
2.	Quebec	66,444,756
3.	Nova Scotia	8,435,517
4.	New Brunswick	5,836,286
5.	Manitoba	21,660,579
6.	British Columbia	34,778,286
7.	Saskatchewan	10,982,774
8.	Alberta	26,130,625
TOTAL		305,744,701

COMING INTO FORCE

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

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Regulations.)

This amendment revises the limitations to be applied when determining the market allotment of a producer or when issuing a new market allotment within a province during the control period beginning on May 1, 2000 and ending on April 30, 2001.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT
CANADIEN SUR LE CONTINGEMENT DE LA
COMMERCIALISATION DU DINDON (1990)**

MODIFICATION

1. L'annexe¹ du Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990)² est remplacée par ce qui suit :

ANNEXE
(paragraphes 5(2) et (3))

PÉRIODE RÉGLEMENTÉE COMMENÇANT LE 1 MAI, 2000
ET SE TERMINANT LE 30 AVRIL 2001

Article	Colonne 1 Province	Colonne 2 Livres de dindon
1.	Ontario	131,475,878
2.	Québec	66,444,756
3.	Nouvelle-Écosse	8,435,517
4.	Nouveau-Brunswick	5,836,286
5.	Manitoba	21,660,579
6.	Colombie-Britannique	34,778,286
7.	Saskatchewan	10,982,774
8.	Alberta	26,130,625
TOTAL		305,744,701

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du règlement.)

La modification vise à fixer les nouvelles limites dont il faut tenir compte lors de la détermination des allocations de commercialisation des producteurs ou de l'attribution de nouvelles allocations de commercialisation à l'intérieur d'une province au cours de la période réglementée commençant le 1^{er} mai 2000 et se terminant le 30 avril 2001.

¹ SOR/2001-29
² SOR/90-231

¹ DORS/2001-29
² DORS/90-231

Registration
SI/2001-55 9 May, 2001

CANADA MARINE ACT

Order Fixing May 1, 2001 as the Date of the Coming into Force of Certain Provisions of the Act

P.C. 2001-675 25 April, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 205 of the *Canada Marine Act*, assented to on June 11, 1998, being chapter 10 of the Statutes of Canada, 1998, hereby fixes May 1, 2001 as the day on which the following provisions of that Act come into force:

- (a) in section 162, the reference to the Hamilton Port Authority;
- (b) in section 184, the reference to the Hamilton Port Authority;
- (c) in section 194, the reference to the Hamilton Port Authority;
- (d) sections 198 to 200; and
- (e) item 3 of Part 1 of the schedule.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

The Order fixes May 1, 2001 as the day on which certain provisions of the *Canada Marine Act* relating to the continuance of the Hamilton Port Authority by operation of subsection 12(1) of the Act come into force.

The provisions of Part 8 are consequential amendments that include adding the name of the port authority to Schedule I to the *Access to Information Act* and making it subject to the *Privacy Act* to ensure accountability consistent with its status as agent of the Crown. In addition, the Hamilton Port Authority is added to Schedule III to the *Payments in Lieu of Taxes Act* to allow the port authority to make payments in lieu of taxes.

Also, *The Hamilton Harbour Commissioners' Act*, chapter 98 of the Statutes of Canada, 1912, *The Hamilton Harbour Commissioners Act, 1951* and *The Hamilton Harbour Commissioners Act, 1957* are repealed.

Enregistrement
TR/2001-55 9 mai 2001

LOI MARITIME DU CANADA

Décret fixant au 1^{er} mai 2001 la date d'entrée en vigueur de certaines dispositions de la Loi

C.P. 2001-675 25 avril 2001

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 205 de la *Loi maritime du Canada*, sanctionnée le 11 juin 1998, chapitre 10 des Lois du Canada (1998), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 1^{er} mai 2001 la date d'entrée en vigueur des dispositions suivantes de cette loi :

- a) à l'article 162, la mention « Administration portuaire de Hamilton »;
- b) à l'article 184, la mention « Administration portuaire de Hamilton »;
- c) à l'article 194, la mention « Administration portuaire de Hamilton »;
- d) les articles 198 à 200;
- e) l'article 3 de la partie 1 de l'annexe.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

Le décret fixe au 1^{er} mai 2001 la date d'entrée en vigueur de certaines dispositions de la *Loi maritime du Canada* liées à la prorogation de l'Administration portuaire de Hamilton par l'effet du paragraphe 12(1) de la Loi.

Les dispositions de la partie 8 sont des modifications corrélatives qui entraînent notamment l'ajout du nom de l'administration portuaire à l'annexe I de la *Loi sur l'accès à l'information* et soumettent celle-ci à l'application de la *Loi sur la protection des renseignements personnels* pour qu'elle soit tenue de rendre compte conformément au statut de mandataire de Sa Majesté. En plus, l'Administration portuaire de Hamilton est ajoutée à l'annexe III de la *Loi sur les paiements versés en remplacement d'impôts* afin de lui permettre de verser des paiements en remplacement de l'impôt.

De plus, la *Loi des commissaires du havre de Hamilton*, chapitre 98 des Statuts du Canada de 1912, la *Loi sur les commissaires du havre de Hamilton (1951)* et la *Loi de 1957 sur les commissaires du havre de Hamilton* sont abrogées.

Registration
SI/2001-56 9 May, 2001

Enregistrement
TR/2001-56 9 mai 2001

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Order Respecting the Remission of a Portion of the Tax Paid by Patricia Merkel under Part IX of the Excise Tax Act in Respect of Her Purchase of a Bare Land Unit

Décret concernant la remise d'une partie de la taxe payée par Patricia Merkel aux termes de la partie IX de la Loi sur la taxe d'accise relativement à l'achat d'une unité de terrain nu

P.C. 2001-686 26 April, 2001

C.P. 2001-686 26 avril 2001

Her Excellency the Governor General in Council, considering that it is in the public interest to do so, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to subsection 23(2)^a of the *Financial Administration Act*, hereby makes the annexed *Order Respecting the Remission of a Portion of the Tax Paid by Patricia Merkel under Part IX of the Excise Tax Act in Respect of Her Purchase of a Bare Land Unit*.

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu du paragraphe 23(2)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil, estimant que l'intérêt public le justifie, prend le *Décret concernant la remise d'une partie de la taxe payée par Patricia Merkel aux termes de la partie IX de la Loi sur la taxe d'accise relativement à l'achat d'une unité de terrain nu*, ci-après.

ORDER RESPECTING THE REMISSION OF A PORTION OF THE TAX PAID BY PATRICIA MERKEL UNDER PART IX OF THE EXCISE TAX ACT IN RESPECT OF HER PURCHASE OF A BARE LAND UNIT

DÉCRET CONCERNANT LA REMISE D'UNE PARTIE DE LA TAXE PAYÉE PAR PATRICIA MERKEL AUX TERMES DE LA PARTIE IX DE LA LOI SUR LA TAXE D'ACCISE RELATIVEMENT À L'ACHAT D'UNE UNITÉ DE TERRAIN NU

DEFINITIONS

DÉFINITIONS

1. (1) The following definitions apply in this Order.
“bare land unit” means the real property supplied by way of sale by Patricia Merkel to Elbow Valley Joint Venture Corporation in 1998. (*unité de terrain nu*)
“non-recoverable tax” means the lesser of
(a) the basic tax content of the bare land unit immediately before it was supplied by way of sale by Patricia Merkel to Elbow Valley Joint Venture Corporation, and
(b) the tax that would have been payable in respect of the supply by way of sale of the bare land unit by Patricia Merkel to Elbow Valley Joint Venture Corporation, if that supply had been a taxable supply. (*taxe non recouvrable*)
(2) Words and expressions used in this Order and not defined in subsection (1) have the same meaning as in Part IX of the *Excise Tax Act*.

1. (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent décret.
« taxe non recouvrable » Le moins élevé des montants suivants :
a) la teneur en taxe de l'unité de terrain nu immédiatement avant que Patricia Merkel la fournisse par vente à Elbow Valley Joint Venture Corporation;
b) la taxe qui aurait été payable relativement à la fourniture par vente de l'unité de terrain nu par Patricia Merkel à Elbow Valley Joint Venture Corporation, si cette fourniture avait été une fourniture taxable. (*non-recoverable tax*)
« unité de terrain nu » L'immeuble que Patricia Merkel a fourni par vente à Elbow Valley Joint Venture Corporation en 1998. (*bare land unit*)
(2) Les autres termes du présent décret s'entendent au sens de la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise*.

REMISSION

REMISE

2. Subject to section 3, remission is hereby granted to Patricia Merkel of that portion of the tax paid by her in respect of her purchase of the bare land unit from Elbow Valley Joint Venture Corporation that is equal to the amount of the non-recoverable tax.

2. Sous réserve de l'article 3, il est accordé à Patricia Merkel une remise, équivalant à la taxe non recouvrable, de la partie de la taxe qu'elle a payée relativement à l'achat de l'unité de terrain nu de Elbow Valley Joint Venture Corporation.

CONDITION

CONDITION

3. Remission is granted on the condition that Patricia Merkel makes an application for the remission in writing to the Minister of National Revenue within two years after the date on which this Order is made.

3. La remise est accordée à la condition que Patricia Merkel en fasse la demande par écrit au ministre du Revenu national dans les deux ans suivant la date de prise du présent décret.

^a S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

^a L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

The taxpayer, Patricia Merkel, purchased taxable real property (a bare land unit) from a developer with the intention of constructing a house on the property. She subsequently decided not to construct the house. Under the terms of the original agreement with the developer, if the taxpayer wished to dispose of the property within one year of her initial purchase, she was required to return the land to the developer for consideration equal to a specified percentage of the original sale price. Because the sale of the property back to the developer was an exempt sale, there is no mechanism under the *Excise Tax Act* for Patricia Merkel to recover the tax that she paid on the original purchase. In contrast, when a taxpayer purchases consumer goods and returns those goods to the vendor, there is a mechanism under that Act for facilitating the refund to that taxpayer of the tax paid on the original purchase. This remission places Patricia Merkel in a similar position as someone who returns new consumer goods to the original vendor for a refund.

The estimated amount to be remitted is \$14,175.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

La contribuable, Patricia Merkel, a acheté d'un promoteur immobilier un immeuble taxable (à savoir, une unité de terrain nu) dans l'intention d'y construire une habitation. Elle a toutefois décidé de ne pas donner suite à son projet. La convention initiale conclue avec le promoteur prévoyait que, dans l'éventualité où elle décidait de disposer de l'immeuble dans un délai d'un an suivant son achat, elle devait le vendre au promoteur pour une contrepartie égale à un pourcentage déterminé du prix de vente initial. La revente au promoteur étant une fourniture exonérée, la *Loi sur la taxe d'accise* ne prévoit aucun mécanisme qui permettrait à Patricia Merkel de recouvrer la taxe payée sur l'achat initial. Or, lorsqu'un consommateur achète des biens et les retourne au vendeur, cette même loi prévoit un mécanisme de remboursement au consommateur de la taxe payée sur l'achat initial. La remise a pour effet de placer Patricia Merkel sur un pied d'égalité avec la personne qui retourne un bien neuf au vendeur initial contre remboursement.

Le montant estimatif de la remise est de 14 175 \$.

Registration
SI/2001-57 9 May, 2001

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Relco Systems Inc. Remission Order

P.C. 2001-690 26 April, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, considering that the collection of certain taxes paid by Relco Systems Inc. is unjust, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to subsection 23(2)^a of the *Financial Administration Act*, hereby remits to Relco Systems Inc. the amount of \$11,109.99, being the tax paid by Relco Systems Inc. under Part IX of the *Excise Tax Act* during the period beginning on January 1, 1993 and ending on March 31, 1993 and during the period beginning on July 1, 1994 and ending on September 30, 1994, and for which no refund is otherwise payable.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

This Order remits \$11,109.99 to Relco Systems Inc. This is the amount of goods and services tax paid by Relco Systems Inc. during the reporting periods set out in the Order. Relco Systems Inc. became disentitled to a refund of the tax due to errors on the part of Canada Customs and Revenue Agency officials. The Order reflects a decision rendered by the Tax Court of Canada in respect of Relco Systems Inc. in identical circumstances for different reporting periods of the company.

^a S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

Enregistrement
TR/2001-57 9 mai 2001

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret de remise visant Relco Systems Inc.

C.P. 2001-690 26 avril 2001

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu du paragraphe 23(2)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil, estimant que la perception de certaines taxes payées par Relco Systems Inc. est injuste, fait remise à celle-ci de la somme de 11 109,99 \$, au titre de la taxe qu'elle a payée aux termes de la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise* au cours, d'une part, de la période commençant le 1^{er} janvier 1993 et se terminant le 31 mars 1993 et, d'autre part, de la période commençant le 1^{er} juillet 1994 et se terminant le 30 septembre 1994, et pour laquelle aucun remboursement n'est payable.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

Le décret accorde une remise de 11 109,99 \$ au titre du remboursement de la taxe sur les produits et services payée par Relco Systems Inc. au cours des périodes visées par le décret. Cette société est devenue inadmissible au remboursement de la taxe en raison d'erreurs de la part de fonctionnaires de l'Agence des douanes et du revenu du Canada. Le décret donne suite à une décision rendue par la Cour canadienne de l'impôt à l'égard de Relco Systems Inc. dans des circonstances identiques pour d'autres périodes de déclaration de la société.

^a L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

Registration
SI/2001-58 9 May, 2001

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Certain Taxpayers Remission Order, 2001-1

P.C. 2001-691 26 April, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, considering that the collection of the interest is unreasonable, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to subsection 23(2)^a of the *Financial Administration Act*, hereby makes the annexed *Certain Taxpayers Remission Order, 2001-1*.

CERTAIN TAXPAYERS REMISSION ORDER, 2001-1

1. Remission is hereby granted to the taxpayers named in column 1 of an item of the schedule of the amount set out in column 2 of that item, which represents arrears interest payable under the *Income Tax Act* in respect of the taxation year set out in column 3 of that item.

SCHEDULE (Section 1)

Item	Column 1 Taxpayer	Column 2 Amount (\$)	Column 3 Taxation Year
1.	Josette Bédard	1,528.13	1980
		151.19	1981
		15,629.77	1982
2.	Dominique Bédard	10,550.52	1982
3.	Josée Bédard	10,338.90	1982

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

This Order remits arrears interest that became payable following a court decision issued in 1998.

The taxpayers had initially included in their tax returns amounts received as dividends from a non-arm's length corporation. Revenue Canada (now the Canada Customs and Revenue Agency) later issued reassessments excluding the dividend income from the taxpayers' income and including it in the income of an individual related to the taxpayers. The courts subsequently found, in a similar situation, that the amounts should not have been included in the income of the individual related to the taxpayer. Hence, the taxpayers' initial position was correct. As a result, the dividends were once again included in the taxpayers' income for the relevant taxation years, and interest was computed on the assessed tax arrears. However, given that the taxpayers had initially included those amounts in their tax returns and that their exclusion was the direct result of actions taken by Revenue

^a S.C. 1991, c.24, s. 7(2)

Enregistrement
TR/2001-58 9 mai 2001

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret de remise visant certains contribuables (2001-1)

C.P. 2001-691 26 avril 2001

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu du paragraphe 23(2)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil, estimant que la perception des intérêts est déraisonnable, prend le *Décret de remise visant certains contribuables (2001-1)*, ci-après.

DÉCRET DE REMISE VISANT CERTAINS CONTRIBUABLES (2001-1)

1. Remise est accordée aux contribuables nommés à la colonne 1 de l'annexe du montant indiqué à la colonne 2, lequel représente les intérêts sur arriérés payables aux termes de la *Loi de l'impôt sur le revenu* pour l'année d'imposition visée à la colonne 3.

ANNEXE (article 1)

Article	Colonne 1 Contribuable	Colonne 2 Somme (\$)	Colonne 3 Année d'imposition
1.	Josette Bédard	1 528,13	1980
		151,19	1981
		15 629,77	1982
2.	Dominique Bédard	10 550,52	1982
3.	Josée Bédard	10 338,90	1982

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

Le présent décret prévoit la remise d'intérêts sur arriérés qui sont devenus payables à la suite d'une décision des tribunaux en 1998.

Les contribuables avaient initialement inclus dans leurs déclarations de revenus des montants reçus à titre de dividendes d'une société avec qui ils avaient un lien de dépendance. Quelque temps plus tard, Revenu Canada (maintenant l'Agence des douanes et du revenu du Canada) a établi de nouvelles cotisations excluant ces dividendes de leurs revenus et les incluant dans celui d'une personne liée. Les tribunaux ont par la suite conclu, dans une situation similaire, que les montants ne devaient pas être inclus dans le revenu de la personne liée. La position initialement adoptée par les contribuables était donc la bonne. Par conséquent, le montant des dividendes a de nouveau été inclus dans le revenu des contribuables pour les années d'imposition concernées et les intérêts ont été calculés sur les arriérés d'impôt établis. La perception des intérêts sur arriérés dans ce cas est toutefois jugée

^a L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

Canada, the collection of arrears interest is considered unreasonable in this case.

déraisonnable, étant donné que les contribuables avaient inclus ces revenus de dividendes dans leur déclaration initiale et que leur exclusion était le résultat direct de mesures prises par Revenu Canada.

Registration
SI/2001-59 9 May, 2001

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Donald McMillan Remission Order

P.C. 2001-692 26 April, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, considering that the collection of certain tax is unjust, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to subsection 23(2)^a of the *Financial Administration Act*, hereby makes the annexed *Donald McMillan Remission Order*.

DONALD MCMILLAN REMISSION ORDER

REMISSION

1. Subject to section 2, remission is hereby granted to Donald McMillan of \$100.00 of tax paid by him under Part III of the *Excise Tax Act* and \$781.05 of tax paid by him under Part IX of that Act in respect of a 1995 Buick Century automobile imported into Canada under accounting document No. PB000023111 dated March 30, 2000.

CONDITION

2. Remission is granted on the condition that a written claim for the remission is made to the Minister of National Revenue within two years after the date of this Order.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

This Order remits \$100.00 of excise tax and \$781.05 of goods and services tax (GST) paid by the taxpayer in respect of a used automobile imported into Canada by the taxpayer. The remission is based on the taxpayer's reliance, to his detriment, upon misinformation provided by the Canada Customs and Revenue Agency prior to his purchase of the automobile in the United States, that GST and excise tax were not payable in respect of the importation of the automobile.

^a S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

Enregistrement
TR/2001-59 9 mai 2001

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret de remise visant Donald McMillan

C.P. 2001-692 26 avril 2001

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu du paragraphe 23(2)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil, estimant que la perception de certaines taxes est injuste, prend le *Décret de remise visant Donald McMillan*, ci-après.

DÉCRET DE REMISE VISANT DONALD MCMILLAN

REMISE

1. Sous réserve de l'article 2, remise est accordée à Donald McMillan de la somme de 100 \$ au titre de la taxe qu'il a versée aux termes de la partie III de la *Loi sur la taxe d'accise* et de la somme de 781,05 \$ au titre de la taxe qu'il a versée aux termes de la partie IX de la même loi, relativement à un véhicule automobile de marque Buick Century 1995 importé au Canada selon la déclaration en détail n° PB000023111 du 30 mars 2000.

CONDITION

2. La remise est accordée à la condition qu'une demande à cet effet soit présentée par écrit au ministre du Revenu national dans les deux ans suivant la date de prise du présent décret.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait partie du décret.)

Le décret accorde au contribuable une remise de 100 \$ au titre d'un remboursement de la taxe d'accise et de 781,05 \$ au titre d'un remboursement de la taxe sur les produits et services (TPS), taxes payées sur un véhicule automobile usagé importé au Canada. La remise est accordée parce que le contribuable s'est fié, à son détriment, à des renseignements erronés qui lui ont été donnés par l'Agence des douanes et du revenu du Canada avant l'achat du véhicule aux États-Unis et selon lesquels l'importation de celui-ci n'était pas assujettie à la taxe d'accise et à la TPS.

^a L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

Registration
SI/2001-60 9 May, 2001

Enregistrement
TR/2001-60 9 mai 2001

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Order Designating the Commission on the Future of Health Care in Canada as a Department and the Prime Minister as Appropriate Minister

Décret désignant la Commission sur l'avenir des soins de santé au Canada comme ministère et le premier ministre comme ministre compétent

P.C. 2001-742 26 April, 2001

C.P. 2001-742 26 avril 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, hereby

Sur recommandation du premier ministre, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil :

(a) pursuant to paragraph (b)^a of the definition "department" in section 2 of the *Financial Administration Act*, designates the Commission on the Future of Health Care in Canada as a department for the purposes of that Act; and

a) en vertu de l'alinéa b)^a de la définition de « ministère » à l'article 2 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, désigne la Commission sur l'avenir des soins de santé au Canada comme ministère pour l'application de cette loi;

(b) pursuant to paragraph (b)^b of the definition "appropriate Minister" in section 2 of that Act, designates the Prime Minister as the appropriate Minister with respect to the Commission on the Future of Health Care in Canada.

b) en vertu de l'alinéa b)^b de la définition de « ministre compétent » à l'article 2 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, charge le premier ministre de l'administration de la Commission sur l'avenir des soins de santé au Canada.

^a S.C. 1992, c. 1, s. 69(3)

^b S.C. 1992, c. 1, s. 69(1)

^a L.C. 1992, ch. 1, par. 69(3)

^b L.C. 1992, ch. 1, par. 69(1)

TABLE OF CONTENTS **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)

Registration No.	P.C. 2001	Department	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2001-145	618	Prime Minister Public Service Commission	Special Appointment Regulations, No. 2001-4	758
SOR/2001-146	676	Transport	Order Amending Schedule I to the Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act	759
SOR/2001-147	683	Environment Health	Order Adding Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999	761
SOR/2001-148	688	Human Resources Development	Regulations Amending the Old Age Security Regulations	769
SOR/2001-149	689	Labour	Regulations Amending the Canada Labour Standards Regulations	773
SOR/2001-150	693	Natural Resources	Regulations Amending the Energy Efficiency Regulations	777
SOR/2001-151	694	Natural Resources	Regulations Amending the Canadian Wheat Board Regulations	793
SOR/2001-152	699	Transport	Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Fuel System Integrity Requirements)	796
SOR/2001-153	700	Transport	Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations	811
SOR/2001-154	701	Transport	Public Ports and Public Port Facilities Regulations	816
SOR/2001-155	702	Industry Treasury Board	Rules Amending the Bankruptcy and Insolvency General Rules	834
SOR/2001-156	703	Fisheries and Oceans	Regulations Amending the British Columbia Sport Fishing Regulations, 1996	849
SOR/2001-157	704	Veterans Affairs	Regulations Amending the Veterans Health Care Regulations	856
SOR/2001-158		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations, 1990	864
SOR/2001-159		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990	866
SI/2001-55	675	Transport	Order Fixing May 1, 2001 as the Date of the Coming into Force of Certain Provisions of the Canada Marine Act	868
SI/2001-56	686	Finance	Order Respecting the Remission of a Portion of the Tax Paid by Patricia Merkel under Part IX of the Excise Tax Act in Respect of Her Purchase of a Bare Land Unit	869
SI/2001-57	690	National Revenue	Relco Systems Inc. Remission Order	871
SI/2001-58	691	National Revenue	Certain Taxpayers Remission Order, 2001-1	872
SI/2001-59	692	National Revenue	Donald McMillan Remission Order	874
SI/2001-60	742	Prime Minister	Order Designating the Commission on the Future of Health Care in Canada as a Department and the Prime Minister as Appropriate Minister ...	875

INDEX SOR: Statutory Instruments (Regulations)**SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)**

Abbreviations: e — erratum
n — new
r — revises
x — revokes

Regulations Statutes	Registration No.	Date	Page	Comments
Adding Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999—Order	SOR/2001-147	26/04/01	761	n
Canadian Environmental Protection Act, 1999				
Bankruptcy and Insolvency General Rules—Rules Amending	SOR/2001-155	26/04/01	834	
Bankruptcy and Insolvency Act				
Financial Administration Act				
British Columbia Sport Fishing Regulations, 1996—Regulations Amending	SOR/2001-156	26/04/01	849	
Fisheries Act				
Canada Labour Standards Regulations—Regulations Amending	SOR/2001-149	26/04/01	773	
Canada Labour Code				
Canadian Chicken Marketing Quota Regulations, 1990—Regulations Amending	SOR/2001-158	26/04/01	864	
Farm Products Agencies Act				
Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990—Regulations Amending	SOR/2001-159	26/04/01	866	
Farm Products Agencies Act				
Canadian Wheat Board Regulations—Regulations Amending	SOR/2001-151	26/04/01	793	
Canadian Wheat Board Act				
Certain Taxpayers Remission Order, 2001-1	SI/2001-58	09/05/01	872	n
Financial Administration Act				
Designating the Commission on the Future of Health Care in Canada as a Department and the Prime Minister as Appropriate Minister—Order	SI/2001-60	09/05/01	875	n
Financial Administration Act				
Donald McMillan Remission Order	SI/2001-59	09/05/01	874	n
Financial Administration Act				
Energy Efficiency Regulations—Regulations Amending	SOR/2001-150	26/04/01	777	
Energy Efficiency Act				
Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act—Order Amending Schedule I	SOR/2001-146	25/04/01	759	
Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act				
Fixing May 1, 2001 as the Date of the Coming into Force of Certain Provisions of the Act—Order	SI/2001-55	09/05/01	868	
Canada Marine Act				
Motor Vehicle Safety Regulations (Fuel System Integrity Requirements)—Regulations Amending	SOR/2001-152	26/04/01	796	
Motor Vehicle Safety Act				
Old Age Security Regulations—Regulations Amending	SOR/2001-148	26/04/01	769	
Old Age Security Act				
Pacific Pilotage Tariff Regulations—Regulations Amending	SOR/2001-153	26/04/01	811	
Pilotage Act				
Public Ports and Public Port Facilities Regulations	SOR/2001-154	26/04/01	816	n
Canada Marine Act				
Relco Systems Inc. Remission Order	SI/2001-57	09/05/01	871	n
Financial Administration Act				
Remission of a Portion of the Tax Paid by Patricia Merkel under Part IV of the Excise Tax Act in Respect of Her Purchase of a Bare Land Unit—Order	SI/2001-56	09/05/01	869	n
Financial Administration Act				
Special Appointment Regulations, No. 2001-4	SOR/2001-145	17/04/01	758	n
Public Service Employment Act				
Veterans Health Care Regulations—Regulations Amending	SOR/2001-157	26/04/01	856	
Department of Veterans Affairs Act				

TABLE DES MATIÈRES DORS: Textes réglementaires (Règlements)
TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)

N° d'enregistrement.	C.P. 2001	Ministère	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2001-145	618	Premier ministre Commission de la fonction publique	Règlement n° 2001-4 portant affectation spéciale	758
DORS/2001-146	676	Transports	Décret modifiant l'annexe I de la Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces	759
DORS/2001-147	683	Environnement Santé	Décret d'inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	761
DORS/2001-148	688	Développement des ressources humaines	Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité de la vieillesse	769
DORS/2001-149	689	Travail	Règlement modifiant le Règlement du Canada sur les normes du travail	773
DORS/2001-150	693	Ressources naturelles	Règlement modifiant le Règlement sur l'efficacité énergétique	777
DORS/2001-151	694	Ressources naturelles	Règlement modifiant le Règlement sur la Commission canadienne du blé	793
DORS/2001-152	699	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (exigences sur l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant)	796
DORS/2001-153	700	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique	811
DORS/2001-154	701	Transports	Règlement sur les ports publics et installations portuaires publiques	816
DORS/2001-155	702	Industrie Conseil du Trésor	Règles modifiant les Règles générales sur la faillite et l'insolvabilité	834
DORS/2001-156	703	Pêches et Océans	Règlement modifiant le Règlement de 1996 de pêche sportive de la Colombie-Britannique	849
DORS/2001-157	704	Anciens Combattants	Règlement modifiant le Règlement sur les soins de santé pour anciens combattants	856
DORS/2001-158		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets (1990)	864
DORS/2001-159		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990)	866
TR/2001-55	675	Transports	Décret fixant au 1 ^{er} mai 2001 la date d'entrée en vigueur de certaines dispositions de la Loi maritime du Canada	868
TR/2001-56	686	Finances	Décret concernant la remise d'une partie de la taxe payée par Patricia Merkel aux termes de la partie IX de la Loi sur la taxe d'accise relativement à l'achat d'une unité de terrain nu	869
TR/2001-57	690	Revenu national	Décret de remise visant Relco Systems Inc.	871
TR/2001-58	691	Revenu national	Décret de remise visant certains contribuables (2001-1)	872
TR/2001-59	692	Revenu national	Décret de remise visant Donald McMillan	874
TR/2001-60	742	Premier ministre	Décret désignant la Commission sur l'avenir des soins de santé au Canada comme ministère et le premier ministre comme ministre compétent	875

INDEX DORS: Textes réglementaires (Règlements)
TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)

Abréviations : e — erratum
n — nouveau
r — revise
a — abroge

Règlements Lois	Enregistrement n°	Date	Page	Commentaires
Affectation spéciale — Règlement n° 2001-4 Emploi dans la fonction publique (Loi)	DORS/2001-145	17/04/01	758	n
Arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces — Décret modifiant l'annexe I de la Loi Arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces (Loi)	DORS/2001-146	25/04/01	759	
Certains contribuables (2001-1) — Décret de remise Gestion des finances publiques (Loi)	TR/2001-58	09/05/01	872	n
Commission canadienne du blé — Règlement modifiant le Règlement Commission canadienne du blé (Loi)	DORS/2001-151	26/04/01	793	
Contingentement de la commercialisation des poulets (1990) — Règlement modifiant le Règlement canadien Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2001-158	26/04/01	864	
Contingentement de la commercialisation du dindon (1990) — Règlement modifiant le Règlement Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2001-159	26/04/01	866	
Désignant la Commission sur l'avenir des soins de santé au Canada comme ministère et le premier ministre comme ministre compétent — Décret Gestion des finances publiques (Loi)	TR/2001-60	09/05/01	875	n
Donald McMillan — Décret de remise Gestion des finances publiques (Loi)	TR/2001-59	09/05/01	874	n
Efficacité énergétique — Règlement modifiant le Règlement Efficacité énergétique (Loi)	DORS/2001-150	26/04/01	777	
Faillite et l'insolvabilité — Règles modifiant les Règles générales Faillite et l'insolvabilité (Loi)	DORS/2001-155	26/04/01	834	
Fixant au 1 ^{er} mai 2001 la date d'entrée en vigueur de certaines dispositions de la Loi — Décret Maritime du Canada (Loi)	TR/2001-55	09/05/01	868	
Inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) — Décret Protection de l'environnement (1999) (Loi canadienne)	DORS/2001-147	26/04/01	761	n
Normes du travail — Règlement modifiant le Règlement du Canada Code canadien du travail	DORS/2001-149	26/04/01	773	
Pêche sportive de la Colombie-Britannique — Règlement modifiant le Règlement de 1996 Pêches (Loi)	DORS/2001-156	26/04/01	849	
Ports publics et installations portuaires publiques — Règlement Maritime du Canada (Loi)	DORS/2001-154	26/04/01	816	n
Relco Systems Inc. — Décret de remise Gestion des finances publiques (Loi)	TR/2001-57	09/05/01	871	n
Remise d'une partie de la taxe payée par Patricia Merkel aux termes de la partie IX de la Loi sur la taxe d'accise relativement à l'achat d'une unité de terrain nu — Décret Gestion des finances publiques (Loi)	TR/2001-56	09/05/01	869	n
Sécurité de la vieillesse — Règlement modifiant le Règlement Sécurité de la vieillesse (Loi)	DORS/2001-148	26/04/01	769	
Sécurité des véhicules automobiles (exigences sur l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant) — Règlement modifiant le Règlement Sécurité automobile (Loi)	DORS/2001-152	26/04/01	796	
Soins de santé pour anciens combattants — Règlement modifiant le Règlement Ministère des Anciens combattants (Loi)	DORS/2001-157	26/04/01	856	
Tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique — Règlement modifiant le Règlement Pilotage (Loi)	DORS/2001-153	26/04/01	811	



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