

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, JULY 24, 1996

OTTAWA, LE MERCREDI 24 JUILLET 1996

Statutory Instruments 1996

Textes réglementaires 1996

SOR/96-334 to 386 and SI/96-61 to 75

DORS/96-334 à 386 et TR/96-61 à 75

Pages 2272 to 2576

Pages 2272 à 2576

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the Statutory Instruments Act on January 10, 1996 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 the Canada Communication Group — Publishing. Rates will be quoted on request.

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

For residents of Canada, the cost of an annual subscription to the *Canada Gazette* Part II is \$67.50, and single issues, \$3.50. For residents of other countries, the cost of a subscription is \$87.75 and single issues, \$4.95. Orders should be addressed to: Canada Communication Group — Publishing, 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 10 janvier 1996 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 à Groupe Communication Canada — Édition. Le tarif sera indiqué sur demande.

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

Pour les résidents du Canada, le prix de l'abonnement annuel à la *Gazette du Canada* Partie II est de 67,50 \$ et le prix d'un exemplaire, de 3,50 \$. Pour les résidents d'autres pays, le prix de l'abonnement est de 87,75 \$ et le prix d'un exemplaire, de 4,95 \$. Prière d'adresser les commandes à : Groupe Communication Canada — Édition, 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/96-334 1 July, 1996

CANADA TRANSPORTATION ACT

Carriers Information Regulations

The Minister of Transport, pursuant to section 50 of the *Canada Transportation Act*¹, hereby makes the annexed *Carriers Information Regulations*.

P.C. 1996-1060 1 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 50 of the *Canada Transportation Act*¹, hereby approves the annexed *Carriers Information Regulations*, made on July 1, 1996 by the Minister of Transport.

CARRIERS INFORMATION REGULATIONS

INTERPRETATION

1. (1) The definitions in this subsection apply in these Regulations.

"Act" means the *Canada Transportation Act*. (*Loi*)

"reporting period", in respect of information that is required, means the period for which the information is to be provided. (*période de référence*)

(2) A reference to a form set out in a schedule to these Regulations is a reference to that form as amended from time to time.

PROVISION OF INFORMATION TO THE MINISTER

2. Where the Department of Transport has entered into an agreement with Statistics Canada for the sharing of information collected under the *Statistics Act* and a carrier submits information required by these Regulations to Statistics Canada, the information is considered to be submitted to the Minister.

PART I

AIR CARRIERS

Interpretation

3. The definitions in this section apply in this Part.

"charter service" means the transportation of passengers or cargo by aircraft pursuant to a contract under which a person, other than the air carrier that operates the air service, reserves a block of seats or part of the cargo space of an aircraft for the person's use or for resale to the public. (*service d'affrètement*)

¹ S.C. 1996, c. 10

Enregistrement
DORS/96-334 1 juillet 1996

LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

Règlement sur les renseignements des transporteurs

Le ministre des Transports, en vertu de l'article 50 de la *Loi sur les transports au Canada*¹, prend le *Règlement sur les renseignements des transporteurs*, ci-après.

C.P. 1996-1060 1 juillet 1996

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 50 de la *Loi sur les transports au Canada*¹, Son Excellence le Gouverneur général en conseil approuve le *Règlement sur les renseignements des transporteurs*, ci-après, pris le 1^{er} juillet 1996 par le ministre des transports.

RÈGLEMENT SUR LES RENSEIGNEMENTS DES TRANSPORTEURS

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

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

« Loi » La *Loi sur les transports au Canada*. (*Act*)

« période de référence » La période sur laquelle portent les renseignements à fournir. (*reporting period*)

(2) Dans le présent règlement, toute mention d'un formulaire de renseignements indiqué à l'une des annexes du présent règlement vaut mention de ce formulaire avec ses modifications successives.

RENSEIGNEMENTS FOURNIS AU MINISTRE

2. Lorsque le ministère des Transports a conclu un accord avec Statistique Canada en vue de partager les renseignements recueillis en application de la *Loi sur la statistique* et qu'un transporteur fournit à Statistique Canada les renseignements exigés par le présent règlement, ces renseignements sont considérés comme ayant été fournis au ministre.

PARTIE I

TRANSPORTEURS AÉRIENS

Définitions

3. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

« passager payant » S'entend du passager :

a) dans le cas d'un service de transport à taux unitaire, pour le transport duquel le transporteur aérien reçoit une rémunération au moins égale à 25 pour cent du tarif normal applicable pour ce transport;

¹ L.C. 1996, ch. 10

"level I air carrier" means a Canadian air carrier, other than a level VI air carrier, that transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of cargo in each of the two calendar years before the year in which information is provided pursuant to this Part. (*transporteur aérien de niveau I*)

"level II air carrier" means a Canadian air carrier, other than a level VI air carrier, that transported at least 50,000 but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or at least 10 000 but less than 200 000 tonnes of cargo, in each of the two calendar years before the year in which information is provided pursuant to this Part. (*transporteur aérien de niveau II*)

"level III air carrier" means a Canadian air carrier, other than a level VI air carrier, that transported at least 5,000 but fewer than 50,000 revenue passengers, or at least 1 000 but less than 10 000 tonnes of cargo, in each of the two calendar years before the year in which information is provided pursuant to this Part. (*transporteur aérien de niveau III*)

"level IV air carrier" means a Canadian air carrier that is not any other level of air carrier that realized gross revenues of at least \$500,000 for the provision of air services for which the air carrier holds a licence, in each of the two calendar years before the year in which information is provided pursuant to this Part. (*transporteur aérien de niveau IV*)

"level V air carrier" means a Canadian air carrier that is not any other level of air carrier that realized gross revenues of at least \$500,000 for the provision of air services for which the air carrier holds a licence, in either of the two calendar years before the year in which information is provided pursuant to this Part. (*transporteur aérien de niveau V*)

"level VI air carrier" means a Canadian air carrier that operates an air service for which the air carrier holds a licence for the sole purpose of transporting passengers and cargo to or from a lodge operation in the year in which information is provided pursuant to this Part. (*transporteur aérien de niveau VI*)

"local air carrier" means

(a) a level II air carrier that transported less than 300,000 revenue passengers by scheduled unit toll service in each of the two calendar years before the year in which information is provided pursuant to this Part; or

(b) a level III air carrier, level IV air carrier or level V air carrier. (*transporteur aérien local*)

"regional air carrier" means a Canadian air carrier that, in each of the two calendar years before the year in which information is provided pursuant to this Part, was

(a) a level I air carrier that transported revenue passengers no more than one billion kilometres; or

(b) a level II air carrier that transported at least 300,000 revenue passengers by scheduled unit toll service. (*transporteur aérien régional*)

"revenue passenger" in respect of

(a) unit toll service, means a passenger for whose transportation the air carrier receives remuneration equal to at least 25 per cent of the normal fare charged by that carrier for that transportation; and

(b) charter service, means a passenger who is transported by the air carrier. (*passager payant*)

"unit toll service" means the transportation of passengers and cargo by an aircraft provided by an air carrier that operates the air service and that, directly or indirectly, sells seats and cargo

b) dans le cas d'un service d'affrètement, qui est transporté par le transporteur aérien. (*revenue passenger*)

« service à taux unitaire » Service de transport des passagers et des marchandises par aéronef offert par un transporteur aérien qui exploite le service et qui, directement ou indirectement, vend des sièges et de l'espace marchandises au public selon un prix par siège, ou par unité de masse ou de volume de marchandises. (*unit toll service*)

« service d'affrètement » Service de transport des passagers ou des marchandises par aéronef aux termes d'un contrat par lequel une personne, autre que le transporteur aérien exploitant le service, réserve un ensemble de sièges ou une partie de l'espace marchandises d'un aéronef pour son usage ou pour revente au public. (*charter service*)

« transporteur aérien de niveau I » Transporteur aérien canadien, autre qu'un transporteur aérien de niveau VI, qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année durant laquelle des renseignements sont fournis en application de la présente partie, a transporté 1 000 000 de passagers payants ou plus ou 200 000 tonnes de marchandises ou plus. (*level I air carrier*)

« transporteur aérien de niveau II » Transporteur aérien canadien, autre qu'un transporteur aérien de niveau VI, qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année durant laquelle des renseignements sont fournis en application de la présente partie, a transporté 50 000 passagers payants ou plus mais moins de 1 000 000 ou 10 000 tonnes de marchandises ou plus mais moins de 200 000. (*level II air carrier*)

« transporteur aérien de niveau III » Transporteur aérien canadien, autre qu'un transporteur aérien de niveau VI, qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année durant laquelle des renseignements sont fournis en application de la présente partie, a transporté 5 000 passagers payants ou plus mais moins de 50 000 ou 1 000 tonnes de marchandises ou plus mais moins de 10 000. (*level III air carrier*)

« transporteur aérien de niveau IV » Transporteur aérien canadien qui n'est un transporteur aérien d'aucun autre niveau et qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année durant laquelle des renseignements sont fournis en application de la présente partie, a réalisé des recettes annuelles brutes d'au moins 500 000 \$ pour la prestation de services aériens pour lesquels il détient une licence. (*level IV air carrier*)

« transporteur aérien de niveau V » Transporteur aérien canadien qui n'est un transporteur aérien d'aucun autre niveau et qui, au cours de l'une ou l'autre des deux années civiles ayant précédé l'année durant laquelle des renseignements sont fournis en application de la présente partie, a réalisé des recettes annuelles brutes inférieures à 500 000 \$ pour la prestation de services aériens pour lesquels il détient une licence. (*level V air carrier*)

« transporteur aérien de niveau VI » Transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année durant laquelle des renseignements sont fournis en application de la présente partie, exploite un service aérien pour lequel il détient une licence à la seule fin de transporter des passagers et des marchandises à destination et en provenance d'un hôtel pavillonnaire. (*level VI air carrier*)

« transporteur aérien local » Transporteur aérien qui est

a) soit un transporteur aérien de niveau II qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année durant laquelle des renseignements sont fournis en application de la présente partie, a transporté moins de 300 000 passagers payants au chapitre de son service à taux unitaire régulier;

space to the public on a price per seat, price per unit of mass or price per volume of cargo basis. (*service à taux unitaire*)

b) soit un transporteur aérien des niveaux III, IV ou V. (*local air carrier*)

« transporteur aérien régional » Transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année qui a précédé l'année durant laquelle des renseignements sont fournis en application de la présente partie :

a) soit était un transporteur aérien de niveau I qui a transporté des passagers payants sur une distance d'au plus 1 000 000 000 de kilomètres;

b) soit était un transporteur aérien de niveau II qui a transporté au moins 300 000 passagers payants au chapitre de son service à taux unitaire régulier. (*regional air carrier*)

Information

4. An air carrier referred to in column I of an item of Schedule I must provide to the Minister the information that is required by the form set out in column II of the item in respect of the reporting period set out in column III of that item by no later than the day set out in column IV of that item.

5. (1) An air carrier referred to in subsection (2) must provide to the Minister financial information, including

(a) a summary of the air carrier's land, buildings, ground equipment and flight equipment accounts, that sets out, in respect of an annual reporting period,

(i) gross investments at the beginning and at the end of the calendar year,

(ii) additions to and retirement of assets, and

(iii) accumulated depreciation at the beginning and at the end of the calendar year; and

(b) a statement of changes in the financial position of the carrier that sets out, in respect of a quarterly reporting period, increases and decreases in

(i) working capital,

(ii) operating activities, in particular, net income, items not affecting cash, net change in non-cash working capital and cash provided by operating activities,

(iii) financing activities, in particular, long-term debt, subordinated debt, dividends paid and cash provided by financing activities, and

(iv) investing activities, in particular, fixed assets and cash required by investing activities.

(2) Subsection (1) applies in respect of

(a) level I air carriers; and

(b) level II air carriers to level VI air carriers where

(i) a level I air carrier has an ownership interest in or control of the air carrier, or

(ii) a company that has an ownership interest in or control of the air carrier also has an ownership interest in or control of a Level I air carrier.

6. (1) A level IV air carrier must provide to the Minister, in respect of each annual reporting period, operational information for unit toll service and for charter service, including the total number of hours flown by fixed-wing aircraft, the total number of

Renseignements

4. Le transporteur aérien visé à la colonne I de l'annexe I doit fournir au ministre les renseignements demandés dans les formulaires mentionnés à la colonne II, pour la période de référence indiquée à la colonne III, dans le délai prévu à la colonne IV.

5. (1) Les transporteurs aériens visés au paragraphe (2) doivent fournir au ministre des renseignements financiers, notamment :

a) l'état récapitulatif des comptes pour les terrains, les bâtiments, l'équipement au sol et l'équipement de vol, indiquant, pour une période de référence annuelle :

(i) l'investissement brut au début et à la fin de l'année civile,

(ii) les ajouts et les retraits d'éléments d'actif,

(iii) l'amortissement accumulé au début et à la fin de l'année;

b) l'état de l'évolution de la situation financière indiquant, pour une période de référence trimestrielle, les hausses et les baisses touchant aux éléments suivants :

(i) le fonds de roulement,

(ii) les activités d'exploitation, notamment le bénéfice net, les éléments ne touchant pas les liquidités, la variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement et les rentrées nettes provenant des activités d'exploitation,

(iii) les activités de financement, notamment la dette à long terme, les dettes subordonnées, les dividendes versés, et les rentrées nettes provenant des activités de financement,

(iv) les activités d'investissement, notamment les immobilisations et le flux de trésorerie lié aux activités d'investissement.

(2) Le paragraphe (1) s'applique aux transporteurs aériens suivants :

a) le transporteur aérien de niveau I;

b) le transporteur aérien des niveaux II, III, IV, V ou VI qui se trouve dans l'une des situations suivantes :

(i) un transporteur aérien de niveau I a des intérêts dans ce transporteur aérien,

(ii) une société qui a des intérêts dans ce transporteur aérien a aussi des intérêts dans un transporteur aérien de niveau I ou a le contrôle de ce dernier.

6. (1) Le transporteur aérien de niveau IV doit fournir au ministre, pour chaque période de référence annuelle, des renseignements d'exploitation sur son service à taux unitaire et sur son service d'affrètement, y compris le nombre d'heures de vol

hours flown by helicopter, the number of passengers enplaned and the weight of goods enplaned.

(2) A level V air carrier must provide to the Minister, in respect of an annual reporting period, operational and financial information for unit toll service for charter service, including the total number of hours flown and total revenue earned.

(3) A level VI air carrier must provide to the Minister, in respect of an annual reporting period, operational and financial information for charter service, including the total number of hours flown and total revenue earned.

7. An air carrier must provide the information referred to in

(a) paragraph 5(1)(a), by no later than 90 days after the last day of the reporting period, where the air carrier is referred to in subsection 5(2);

(b) paragraph 5(1)(b), by no later than 60 days after the last day of the reporting period, where the air carrier is referred to in subsection 5(2);

(c) subsection 6(1), by no later than 90 days after the last day of the reporting period, where the air carrier is a level IV air carrier;

(d) subsection 6(2), by no later than 90 days after the last day of the reporting period, where the air carrier is a level V air carrier; and

(e) subsection 6(3), by no later than 90 days after the last day of the reporting period, where the air carrier is a level VI air carrier.

effectuées par les aéronefs à voilure fixe et par les hélicoptères, le nombre de passagers embarqués et le poids des marchandises embarquées.

(2) Le transporteur aérien de niveau V doit fournir au ministre, pour une période de référence annuelle, des renseignements d'exploitation et financiers sur son service à taux unitaire et sur son service d'affrètement, y compris le nombre d'heures de vol et les recettes réalisées.

(3) Le transporteur aérien de niveau VI doit fournir au ministre, pour une période de référence annuelle, des renseignements d'exploitation et financiers sur son service d'affrètement, y compris le nombre d'heures de vol et les recettes réalisées.

7. Le transporteur aérien doit fournir les renseignements visés :

a) à l'alinéa 5(1)a) dans les 90 jours qui suivent le dernier jour de la période de référence, dans le cas d'un transporteur aérien visé au paragraphe 5(2);

b) à l'alinéa 5(1)b) dans les 60 jours qui suivent le dernier jour de la période de référence, dans le cas d'un transporteur aérien visé au paragraphe 5(2);

c) au paragraphe 6(1) dans les 90 jours qui suivent le dernier jour de la période de référence, dans le cas d'un transporteur aérien de niveau IV;

d) au paragraphe 6(2) dans les 90 jours qui suivent le dernier jour de la période de référence, dans le cas d'un transporteur aérien de niveau V;

e) au paragraphe 6(3) dans les 90 jours qui suivent le dernier jour de la période de référence, dans le cas d'un transporteur aérien de niveau VI.

PART II

RAIL CARRIERS

Interpretation

8. The definitions in this section apply in this Part.

"class I rail carrier" means a railway company that realized gross revenues of at least \$250,000,000 for the provision of rail services in each of the two calendar years before the year in which information is provided pursuant to this Part. (*transporteur ferroviaire de catégorie I*)

"class II rail carrier" means a railway company that realized gross revenues of less than \$250,000,000 for the provision of rail services in each of the two calendar years before the year in which information is provided pursuant to this Part. (*transporteur ferroviaire de catégorie II*)

"class III rail carrier" means a railway company, other than a class I rail carrier or a class II rail carrier, that is engaged in the operation of bridges, tunnels and stations. (*transporteur ferroviaire de catégorie III*)

"gross ton miles per mille of track" means the number of tons of freight transported by a train and the number of tons of locomotives and cars of the train multiplied by the distance travelled and divided by the length of track operated. (*tonnes-milles brutes par mille de voie*)

"infant" means a person who is less than two years of age. (*bébé*)

"passholder" means a person who is an employee of a rail carrier or is otherwise entitled to be transported by a rail carrier without charge or at a reduced fare. (*titulaire de laissez-passer*)

PARTIE II

TRANSPORTEURS FERROVIAIRES

Définitions

8. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

« bébé » Personne âgée de moins de deux ans. (*enfant*)

« compagnie de chemin de fer » S'entend au sens de l'article 87 de la Loi. (*railway company*)

« passager payant » À l'égard d'un transporteur ferroviaire, passager pour le transport duquel le transporteur ferroviaire reçoit une rémunération fondée sur un tarif. (*revenue passenger*)

« titulaire de laissez-passer » Toute personne qui a droit au transport sans frais ou à tarif réduit, y compris un employé du transporteur ferroviaire. (*passholder*)

« tonnes-milles brutes par mille de voie » La somme du nombre de tonnes de marchandises transportées par un train et du nombre de tonnes de locomotives et de wagons du train multipliée par la distance parcourue et divisée par la longueur de voie. (*gross ton miles per mile of track*)

« transporteur ferroviaire de catégorie I » Compagnie de chemin de fer qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année durant laquelle des renseignements sont fournis en application de la présente partie, a réalisé des recettes brutes d'au moins 250 000 000 \$ pour la prestation de services ferroviaires. (*class I rail carrier*)

« transporteur ferroviaire de catégorie II » Compagnie de chemin de fer qui, au cours des deux années civiles ayant précédé

"railway company" has the meaning assigned to that term in section 87 of the Act. (*compagnie de chemin de fer*)

"revenue passenger", in respect of a rail carrier, means a passenger the charge for whose transportation is remunerated to the rail carrier based on a tariff for the transportation. (*passager payant*)

Information

9. (1) A rail carrier referred to in column I of an item of Schedule II must provide to the Minister the information that is required by the form set out in column II of the item in respect of the reporting period set out in column III of that item by no later than the day set out in column IV of that item.

(2) The information required by subsection (1) must be provided

(a) in triplicate, where the information is required by the forms referred to in items 1 to 16 of Schedule II; and

(b) in duplicate, where the information is required by the forms referred to in items 17 to 32 of Schedule II.

10. (1) A class I rail carrier that transports freight must provide to the Minister financial and operating information for the rail carrier's Canadian operations, in respect of each quarterly and annual reporting period, that consists of the rail carrier's unaudited financial statement that is prepared according to generally accepted accounting principles.

(2) A class I rail carrier that transports freight must provide to the Minister rail traffic information, in duplicate, in respect of each quarterly and annual reporting period, that consists of a statement that indicates

(a) the code that identifies the rail carrier and the last two digits of the year in which the transportation takes place;

(b) whether the rail carrier transports freight that is

(i) transferred to another rail carrier,

(ii) transferred from another rail carrier, or

(iii) for a portion of the transport in Canada, where the transport begins and ends in the United States;

(c) the geographic location code, where the transport began or ended in Canada, the alphanumeric code that identifies the province or the state in which the transport began or ended, and, if applicable, the geographic location code of the junction at which freight is transferred to or from another rail carrier, the code that identifies that rail carrier and the code that identifies the rail carrier on which the transport began or ended;

(d) the alphanumeric code that identifies imports and exports, the code that identifies the border crossing location, the standard transportation commodity code, the code that identifies the type of equipment used, the number of carloads and the commodity tonnage; and

(e) the gross waybill revenue, the portion of the waybill revenue received by the rail carrier that submits the report, the miles in respect of which the gross waybill revenue was derived, the two-digit commodity code and, if applicable, the code that identifies dangerous goods, the gross tonnage of any grain, crop or product included in Schedule II to the Act that is transported and the gross tonnage of freight that is transported in part by carriers other than the rail carrier.

l'année durant laquelle des renseignements sont fournis en application de la présente partie, a réalisé des recettes inférieures à 250 000 000 \$ pour la prestation de services ferroviaires. (*class II rail carrier*)

« transporteur ferroviaire de catégorie III » Compagnie de chemin de fer, autre qu'un transporteur ferroviaire des catégories I ou II, qui participe à l'exploitation de ponts, de tunnels et de gares. (*class III rail carrier*)

Renseignements

9. (1) Le transporteur ferroviaire visé à la colonne I de l'annexe II doit fournir au ministre les renseignements demandés dans les formulaires mentionnés à la colonne II, pour la période de référence indiquée à la colonne III, dans le délai prévu à la colonne IV.

(2) Les renseignements visés au paragraphe (1) sont fournis :

a) dans le cas des formulaires mentionnés aux articles 1 à 16 de l'annexe II, en trois exemplaires;

b) dans le cas des formulaires mentionnés aux articles 17 à 32 de l'annexe II, en deux exemplaires.

10. (1) Le transporteur ferroviaire de catégorie I qui transporte des marchandises doit fournir au ministre, à l'égard de ses activités canadiennes, pour chacune des périodes de référence trimestrielle et annuelle, des renseignements financiers et d'exploitation sous forme d'états financiers non vérifiés établis selon les règles comptables généralement admises.

(2) Le transporteur ferroviaire de catégorie I qui transporte des marchandises doit fournir au ministre, pour chacune des périodes de référence trimestrielle et annuelle, sous forme d'états et en deux exemplaires, les renseignements suivants sur le trafic ferroviaire :

a) le code d'identification du transporteur ferroviaire et les deux derniers chiffres de l'année durant laquelle le transport a été effectué;

b) des renseignements indiquant si les marchandises transportées par le transporteur ferroviaire :

(i) sont transférées à un autre transporteur ferroviaire,

(ii) lui sont transférées par un autre transporteur ferroviaire,

(iii) dans le cas d'un transport ayant pour origine et destination les États-Unis, sont transportées sur un segment du parcours situé au Canada;

c) le code d'emplacement géographique, lorsque le transport a pour origine ou destination le Canada, le code alphanumérique correspondant à la province ou à l'état d'origine ou de destination du transport et, s'il y a lieu, le code du point de jonction où les marchandises sont transférées à un autre transporteur ferroviaire ou lui sont transférées par un autre transporteur ferroviaire, le code d'identification de ce dernier et celui du transporteur d'origine ou de destination du transport;

d) le code alphanumérique correspondant aux mouvements d'importation ou d'exportation, le code d'identification du point de passage transfrontalier, le code unifié des marchandises, le code de type d'équipement utilisé ainsi que le nombre de wagons complets et le nombre de tonnes de marchandises;

e) les recettes brutes des feuilles de route et la part de ces recettes qu'a reçue le transporteur qui présente le rapport, le nombre de milles en fonction desquels ces recettes sont réalisées, le code de marchandises à deux chiffres et, s'il y a lieu, le code d'identification des marchandises dangereuses, le nombre de

(3) Class I rail carriers that transport freight must provide to the Minister, rail traffic density information, in duplicate, in respect of each annual reporting period, including

- (a) the gross ton miles per mile of track on segments between stations, aggregated to comprise subdivisions; and
- (b) the number of multiple tracks in each segment between stations and the length of the segment in miles of track.

(4) A class I rail carrier that transports freight must provide to the Minister railway costs and rate determination information, as well as supporting information, for the rail carrier's Canadian operations, in respect of each annual reporting period, including

- (a) average long-term variable costs for the rail system;
- (b) operating statistics for the rail system and rail cost centres and by equipment type and type of service; and
- (c) operating expenses for the rail system and rail cost centres and by equipment type and type of service.

11. (1) A class I rail carrier that transports passengers, must provide to the Minister, financial, operating and traffic information, other than information that relates to commuter services, in respect of each month of the quarterly reporting period, that consists of

- (a) revenues derived from
 - (i) the transportation of revenue passengers and passholders,
 - (ii) the sale of food and beverages,
 - (iii) receipts for mail and express services, and
 - (iv) the use of station property; and
- (b) variable transportation costs attributable to
 - (i) payments to other rail carriers for the use of tracks, signals, dispatchers and locomotives,
 - (ii) train crews, fuel and reassembling trains at terminals,
 - (iii) buses and taxis used to provide scheduled services and, when a train cannot operate, non-scheduled services,
 - (iv) incentives,
 - (v) equipment maintenance, marketing and sales and station property maintenance, and
 - (vi) supplies used on trains and employees and facilities that provide customer services.

(2) A class I rail carrier that transports passengers must provide to the Minister traffic statistics, in respect of each month of the annual reporting period, that consists of

- (a) revenue in relation to
 - (i) the distance that revenue passengers travelled, and
 - (ii) the number of revenue passengers travelling;
- (b) the number of

tonnes de grain, de plantes ou de produits mentionnés à l'annexe II de la Loi qui sont transportés et le nombre de tonnes brutes de marchandises transportées en partie par des transporteurs autres que le transporteur ferroviaire.

(3) Le transporteur ferroviaire de catégorie I qui transporte des marchandises doit fournir au ministre, pour chaque période de référence annuelle et en deux exemplaires, des renseignements sur la densité du trafic, notamment :

- a) le nombre de tonnes-milles brutes par mille de voie sur des segments qui sont situés entre des gares et qui sont rassemblés de manière à inclure les subdivisions;
- b) le nombre de voies multiples de chaque segment situé entre des gares, et la longueur des segments en milles de voie.

(4) Le transporteur ferroviaire de catégorie I qui transporte des marchandises doit fournir au ministre, à l'égard de ses activités canadiennes, pour chaque période de référence annuelle, des renseignements sur l'établissement des coûts et des taux ainsi que des renseignements à l'appui, notamment :

- a) les coûts moyens variables à long terme liés au réseau ferroviaire;
- b) les statistiques d'exploitation pour l'ensemble du réseau et par centre de coûts, type d'équipement et type de service;
- c) les dépenses d'exploitation pour l'ensemble du réseau et par centre de coûts, type d'équipement et type de service.

11. (1) Le transporteur ferroviaire de catégorie I qui transporte des passagers doit fournir au ministre, pour chaque mois de la période de référence trimestrielle, les renseignements financiers, d'exploitation et les renseignements sur le trafic suivants, en excluant ceux ayant trait aux trains de banlieu :

- a) les recettes provenant des éléments suivants :
 - (i) le transport de passagers payants et de titulaires de laissez-passer,
 - (ii) la vente d'aliments et de boissons,
 - (iii) les reçus des services de colis postaux et envois express,
 - (iv) l'utilisation des gares;
- b) les coûts de transport variables liés aux éléments suivants :
 - (i) les paiements à d'autres transporteurs ferroviaires pour l'utilisation de leurs voies, signaux, répartiteurs et locomotives,
 - (ii) l'équipage des trains, le carburant et le réassemblage des trains aux gares terminus,
 - (iii) les autobus et les taxis utilisés pour fournir des services réguliers et, lorsqu'un train ne peut rouler, des services à la demande,
 - (iv) les primes,
 - (v) l'entretien de l'équipement, les activités de marketing et de vente ainsi que l'entretien des gares,
 - (vi) les fournitures utilisées sur les trains ainsi que les employés et installations du service à la clientèle.

(2) Le transporteur ferroviaire de catégorie I qui transporte des passagers doit fournir au ministre, pour chaque mois de la période de référence trimestrielle, les statistiques suivantes sur le trafic :

- a) les recettes en fonction des éléments suivants :
 - (i) la distance parcourue par les passagers payants,
 - (ii) le nombre de passagers payants transportés;
- b) le nombre :

- (I) passholders and infants in relation to the distance that passholders and infants travelled,
- (II) passholders per coach, and
- (III) passholders and infants who have first class accommodation;
- (c) the distance travelled by
- (i) each train, in miles,
- (ii) the total number of cars on each train, in miles,
- (iii) each locomotive on each train, in miles, and
- (iv) each train, in miles, multiplied by the number of seats in all of the cars of that train;
- (d) the total distance travelled by
- (i) passengers, including infants, divided by the total number of seats, and
- (ii) passengers, other than infants, divided by the total number of seats; and
- (e) performance indicators, including
- (i) how often, expressed as a percentage, trains arrived at their destination at the scheduled time,
- (ii) revenue in relation to costs, expressed as a percentage,
- (iii) how often, expressed as a percentage, locomotives and cars were available to be operated, and
- (iv) the number of miles that locomotives and cars operated before they incurred mechanical difficulties that caused delays affecting a train's scheduled arrival time.
- (3) The information required by subsections (1) and (2) must be provided in relation to the transportation system summary, by the following service categories and by each route within the following service categories,
- (a) eastern corridor;
- (b) southwestern Ontario;
- (c) eastern long-haul;
- (d) western long-haul; and
- (e) mandatory routes.

12. Class I rail carriers must provide the information referred to in sections 10 and 11

- (a) that is to be provided in respect of a quarterly reporting period, by no later than 60 days after the last day of the reporting period;
- (b) that is to be provided in respect of an annual reporting period, by no later than 90 days after the last day of the reporting period.

PART III

MARINE CARRIERS

Interpretation

13. For the purposes of Schedule III, the definitions in this section apply in this Part.

"Canadian domiciled marine carrier" means a marine carrier that is incorporated under the laws of Canada or a province and that operates in Canada or between Canada and another country. (*transporteur maritime domicilié au Canada*)

- (I) de titulaires de laissez-passer et de bébés en fonction de la distance qu'ils ont parcourue,
- (II) de titulaires de laissez-passer par voiture-coach,
- (III) de titulaires de laissez-passer et de bébés qui occupent des places de première classe;
- c) en milles, la distance parcourue :
- (i) par chaque train,
- (ii) par le nombre total de wagons de chaque train,
- (iii) par chaque locomotive du train,
- (iv) par chaque train, multipliée par le nombre de sièges de tous les wagons du train;
- d) la distance totale parcourue :
- (i) par les passagers, y compris les bébés, divisée par le nombre total de sièges,
- (ii) par les passagers, à l'exclusion des bébés, divisée par le nombre total de sièges;
- e) les indicateurs de rendement, notamment :
- (i) le nombre de fois, exprimé en pourcentage, que les trains sont arrivés à destination à l'heure prévue,
- (ii) le ratio d'exploitation, exprimé en pourcentage,
- (iii) le nombre de fois, exprimé en pourcentage, que les locomotives et les wagons pouvaient être utilisés,
- (iv) le nombre de milles que les locomotives et les wagons ont parcouru avant d'éprouver des ennuis mécaniques en raison desquels le train n'est pas arrivé à l'heure prévue.

(3) Les renseignements visés aux paragraphes (1) et (2) doivent être fournis pour l'ensemble du réseau, pour les catégories de service suivantes et pour chacun des parcours de ces catégories :

- a) le corridor de l'Est;
- b) le sud-ouest de l'Ontario;
- c) les parcours longue distance de l'Est;
- d) les parcours longue distance de l'Ouest;
- e) les parcours obligatoires.

12. Le transporteur ferroviaire de catégorie I doit fournir les renseignements visés aux articles 10 et 11 :

- a) dans le cas de ceux qui sont exigés pour la période de référence trimestrielle, dans les 60 jours qui suivent le dernier jour de la période de référence;
- b) dans le cas de ceux qui sont exigés pour la période de référence annuelle, dans les 90 jours qui suivent le dernier jour de la période de référence.

PARTIE III

TRANSPORTEURS MARITIMES

Définitions

13. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

« exploitant de remorqueur » Transporteur maritime intérieur ou transporteur maritime étranger qui exploite un remorqueur en vue de tirer ou de pousser des chalands, gabarres ou navires autoproulsés ou des billes en estacades. (*tug boat operator*)

"domestic marine carrier" means a foreign marine carrier or a Canadian domiciled marine carrier that transports passengers or cargo by ship between a port in a province and a port in any other province. (*transporteur maritime intérieur*)

"ferry boat operator" means a domestic marine carrier or an international carrier that operates a ferry boat. (*exploitant de traversier*)

"international marine carrier" means a foreign marine carrier or a Canadian domiciled marine carrier that transports passengers or cargo by ship between a port in Canada and a port outside Canada. (*transporteur maritime international*)

"tug boat operator" means a domestic marine carrier or a foreign marine carrier that operates a tug boat for the purpose of pulling or pushing barges, scows, self-propelled vessels and log booms. (*exploitant de remorqueur*)

Application

14. This Part applies in respect of marine carriers operating vessels other than vessels under 15 gross tons, fishing vessels or research vessels.

Information

15. A marine carrier or operator referred to in column I of an item of Schedule III must provide to the Minister the information that is required by the form set out in column II of the item in respect of the reporting period set out in column III of that item by no later than the day set out in column IV of that item.

PART IV

MOTOR CARRIERS OF FREIGHT

Interpretation

16. For the purposes of Schedule IV, the definitions in this section apply in this Part.

"courier" means a motor carrier that transports only small packages and parcels. (*messenger*)

"for-hire carrier" means a motor carrier that has a transportation licence issued by a provincial authority that authorizes the motor carrier to transport freight and that has as its principal activity the transportation of freight for a fee. (*transporteur pour compte d'autrui*)

"level I motor carrier" means a for-hire carrier that has an annual operating revenue of at least \$5,000,000. (*transporteur routier de niveau I*)

"level II motor carrier" means a for-hire carrier that has an annual operating revenue of at least \$1,000,000 but less than \$5,000,000. (*transporteur routier de niveau II*)

"level III motor carrier" means a for-hire carrier or an owner-operator that has an annual operating revenue of at least \$25,000 but less than \$1,000,000. (*transporteur routier de niveau III*)

"level IV motor carrier" means a private carrier that has an annual operating revenue of at least \$1,000,000. (*transporteur routier de niveau IV*)

« exploitant de traversier » Transporteur maritime intérieur ou transporteur maritime international qui exploite un traversier. (*ferry boat operator*)

« transporteur maritime domicilié au Canada » Transporteur maritime constitué en vertu des lois du Canada ou d'une province et qui exerce ses activités au Canada ou entre le Canada et un autre pays. (*Canadian domiciled marine carrier*)

« transporteur maritime intérieur » Transporteur maritime étranger ou transporteur maritime domicilié au Canada qui transporte des passagers ou des marchandises par navire entre un port situé dans une province et un port situé dans une autre province. (*domestic marine carrier*)

« transporteur maritime international » Transporteur maritime étranger ou transporteur maritime domicilié au Canada qui transporte des passagers ou des marchandises par navire entre un port situé au Canada et un port situé à l'extérieur du Canada. (*international marine carrier*)

Application

14. La présente partie s'applique aux transporteurs maritimes qui utilisent des navires autres que des navires d'une jauge brute inférieure à 15 tonneaux, des bateaux de pêche ou des navires de recherche océanographique.

Renseignements

15. Le transporteur maritime ou l'exploitant visé à la colonne I de l'annexe III doit fournir au ministre les renseignements demandés dans les formulaires mentionnés à la colonne II, pour la période de référence indiquée à la colonne III, dans le délai prévu à la colonne IV.

PARTIE IV

TRANSPORTEURS ROUTIERS DE MARCHANDISES

Définitions

16. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.
« chauffeur contractant » Transporteur routier autorisé à tirer des remorques ou d'autres équipements en vertu d'un permis commercial délivré par une autorité provinciale et qui transporte des marchandises pour d'autres transporteurs routiers. (*owner-operator*)

« messenger » Transporteur routier qui se livre uniquement au transport de petits paquets et colis. (*courier*)

« transporteur pour compte d'autrui » Transporteur routier qui est autorisé à transporter des marchandises en vertu d'un permis de transport délivré par une autorité provinciale et dont la principale activité consiste à transporter des marchandises contre rémunération. (*for-hire carrier*)

« transporteur pour compte propre » Transporteur routier qui fait partie d'une compagnie dont la principale activité consiste à vendre des marchandises qu'elle transporte elle-même. (*private carrier*)

« transporteur routier » Transporteur qui effectue le transport de marchandises par camion entre les provinces ou entre le Canada et les États-Unis. (*motor carrier*)

« transporteur routier de niveau I » Transporteur pour compte d'autrui produisant des recettes d'exploitation annuelles d'au moins 5 000 000 \$. (*level I motor carrier*)

"motor carrier" means a carrier that transports goods by truck between provinces or between Canada and the United States. (*transporteur routier*)

"owner-operator" means a motor carrier that has a commercial licence issued by a provincial authority authorizing the carrier to haul trailers or other equipment and that transports freight for other motor carriers. (*chauffeur contractant*)

"private carrier" means a motor carrier that is part of a company that has as its principal activity the sale of goods and that transports those goods. (*transporteur pour compte propre*)

Information

17. Where, for the purposes of the Act, information relating to the economic condition of motor carriers is required, on request by the Minister, a motor carrier referred to in column I of an item in Schedule IV must provide to the Minister the information that is required by the form set out in column II of the item in respect of the reporting period set out in column III of that item by no later than the day set out in column IV of that item.

PART V

PASSENGER MOTOR CARRIERS

Interpretation

18. For the purposes of Schedule V, the definitions in this section apply in this Part.

"large passenger carrier" means a passenger carrier that has an annual gross operating revenue of more than \$2,000,000. (*gros transporteur de voyageurs*)

"passenger carrier" means a carrier that transports passengers by bus between provinces or between Canada and the United States. (*transporteur de voyageurs*)

"small passenger carrier" means a passenger carrier that has an annual gross operating revenue of not less than \$200,000 and not more than \$2,000,000. (*petit transporteur de voyageurs*)

Information

19. Every passenger carrier referred to in column I of an item of Schedule V must provide to the Minister the information that is required by the form set out in column II of the item in respect of the reporting period set out in column III of that item by no later than the day set out in column IV of that item.

COMING INTO FORCE

20. These Regulations come into force on the day on which section 50 of the Act comes into force.

« transporteur routier de niveau II » Transporteur pour compte d'autrui produisant des recettes d'exploitation annuelles d'au moins 1 000 000 \$ mais de moins de 5 000 000 \$. (*level II motor carrier*)

« transporteur routier de niveau III » Transporteur pour compte d'autrui ou chauffeur contractant produisant des recettes d'exploitation annuelles d'au moins 250 000 \$ mais de moins de 1 000 000 \$. (*level III motor carrier*)

« transporteur routier de niveau IV » Transporteur pour compte propre produisant des recettes d'exploitation annuelles d'au moins 1 000 000 \$. (*level IV motor carrier*)

Renseignements

17. Lorsque, pour l'application de la Loi, le transporteur routier visé à la colonne I de l'annexe IV doit fournir au ministre, à sa demande, des renseignements sur la situation financière des transporteurs routiers, il fournit les renseignements qui sont demandés dans le formulaire mentionné à la colonne II, pour la période de référence indiquée à la colonne III, dans le délai prévu à la colonne IV.

PARTIE V

TRANSPORTEURS ROUTIERS DE VOYAGEURS

Définitions

18. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

« gros transporteur de voyageurs » Transporteur de voyageurs dont les recettes d'exploitation annuelles sont supérieures à 2 000 000 \$. (*large passenger carrier*)

« petit transporteur de voyageurs » Transporteur de voyageurs dont les recettes d'exploitation annuelles sont d'au moins 200 000 \$ mais d'au plus de 2 000 000 \$. (*small passenger carrier*)

« transporteur de voyageurs » Transporteur qui transporte des voyageurs par autocar entre les provinces ou entre le Canada et les États-Unis. (*passenger carrier*)

Renseignements

19. Le transporteur de voyageurs visé à la colonne I de l'annexe V doit fournir au ministre les renseignements demandés dans le formulaire mentionné à la colonne II, pour la période de référence indiquée à la colonne III, dans le délai prévu à la colonne IV.

ENTRÉE EN VIGUEUR

20. Le présent règlement entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 50 de la Loi.

SCHEDULE I
(Section 4)

Item	Column I Air Carrier	Column II Form	Column III Reporting Period	Column IV Day
1.	levels I to V air carriers and non-Canadian air carriers that operate charter services on a fixed-wing aircraft whose maximum take-off weight is greater than (a) 15 000 kg, for domestic or for international flights, other than those referred to in paragraph (b), and (b) 8 200 kg, between Canada and the United States	<i>Charter On-Flight Origin and Destination Report</i> , Statement 2 (I, II, III, IV, V, F), 5-3502-73, published by Statistics Canada on July 15, 1991	monthly	30 days after the last day of the reporting period
2.	levels I and II air carriers, where the air carrier transported more than 300,000 revenue passengers by unit toll services in each of the two calendar years before the year in which the information is provided	<i>Revenue Passenger Origin - Destination Survey</i> , Statement 3 (I, II), 5-3502-68, published by Statistics Canada on November 6, 1991	monthly	30 days after the last day of the reporting period
3.	levels II to V air carriers operating unit toll services and foreign air carriers who operate unit toll services on a fixed-wing aircraft whose maximum take-off weight is not more than 30 000 kg	<i>Coupon Passenger Origin and Destination Report: Unit Toll Services</i> , Statement 4 (II, III, IV, V, F), 5-3502-141, published by Statistics Canada on June 2, 1994	quarterly	60 days after the last day of the reporting period
4.	level I air carriers, other than regional or local level I air carriers, and foreign carriers operating unit toll services, that are not reported on the form referred to in item 3	<i>Daily Airport Activities Report</i> , Statement 6 (I, F), 5-3502-121, published by Statistics Canada on December 1, 1991	monthly	30 days after the last day of the reporting period
5.	regional and local level I air carriers operating unit toll services	<i>Daily Airport Activities Report for Regional and Local Level I Carriers</i> , Statement 6(C), 5-3502-144.1, published by Statistics Canada on March 5, 1996	monthly	30 days after the last day of the reporting period
6.	level I air carriers, and foreign carriers operating unit toll services	<i>Co-host Data Information for Joint Agreement Flights</i> , 5-3502-143.1, published by Statistics Canada on March 5, 1996	monthly	30 days after the last day of the reporting period
7.	level I air carriers	<i>Fare Basis Report</i> , Statement 8 (I), 5-3500-140, published by Statistics Canada on October 8, 1987	quarterly	60 days after the last day of the reporting period
8.	levels I and II air carriers	<i>Unit Toll Services Revenue Operating Statistics</i> , Statement 10 (I, II), 5-3502-120, published by Statistics Canada on April 14, 1992	quarterly	60 days after the last day of the reporting period
9.	level III air carriers	<i>Unit Toll Services Revenue Operating Statistics</i> , Statement 10 (III), 5-3502-101, published by Statistics Canada on March 1, 1993	annually	60 days after the last day of the reporting period
10.	levels I and II air carriers operating charter services	<i>Charter Services Revenue Operating Statistics</i> , Statement 12 (I, II, III, IV, V, VI), 5-3502-103, published by Statistics Canada on February 5, 1992	quarterly	60 days after the last day of the reporting period
11.	level III air carriers operating charter services	<i>Charter Services Revenue Operating Statistics</i> , Statement 12 (I, II, III, IV, V, VI), 5-3502-103, published by Statistics Canada on February 5, 1992	annually	90 days after the last day of the reporting period
12.	levels I to IV air carriers	<i>Balance Sheet</i> , Statement 20 (I, II, III, IV), 5-3502-107, published by Statistics Canada on February 6, 1992	annually	90 days after the last day of the reporting period
13.	levels I and II air carriers	<i>Statement of Revenues and Expenses</i> , except for the portion of the form that contains an annual expense analysis, Statement 21 (I, II), 5-3502-109.1, published by Statistics Canada on April 8, 1992	quarterly	60 days after the last day of the reporting period
14.	levels I and II air carriers	the portion of the <i>Statement of Revenues and Expenses</i> that contains the annual expense analysis, Statement 21 (I, II), 5-3502-109.1, published by Statistics Canada on April 8, 1992	annually	90 days after the last day of the reporting period
15.	levels III to IV air carriers	<i>Statement of Revenues and Expenses</i> , Statement 21 (III, IV), 5-3502-111, published by Statistics Canada on November 19, 1990	annually	120 days after the last day of the reporting period
16.	levels I to VI air carriers	<i>Fleet Report</i> , Statement 30 (I, II, III, IV, V, VI), 5-3500-72, published by Statistics Canada on January 18, 1989	October 15	30 days after the last day of the reporting period
17.	level I air carriers	<i>Telephone Survey</i> , 53502-142.1 published by Statistics Canada on March 5, 1996	monthly	14 days after the last day of the reporting period

ANNEXE I
(article 4)

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	
Article	Transporteurs aériens	Formulaire de renseignements	Période de référence	Délai
1	Transporteurs aériens des niveaux I à V et transporteurs aériens étrangers qui exploitent un service d'affrètement à l'aide d'aéronefs à voilure fixe d'un poids maximum au décollage supérieur à : a) 15 000 kg, dans le cas des vols intérieurs ou internationaux autres que ceux visés à l'alinéa b); b) 8 200 kg dans le cas de vols effectués entre le Canada et les États Unis	<i>Déclaration de l'origine et de la destination des vols affrétés</i> ÉTAT 2 (I, II, III, IV, V, F), S-3502-73, publié par Statistique Canada le 15 juillet 1991	Mensuelle	30 jours après le dernier jour de la période de référence
2	Transporteurs aériens des niveaux I et II qui ont transporté au moins 300 000 passagers payants au chapitre de leur service à taux unitaire au cours de chacune des 2 années civiles précédant l'année durant laquelle les renseignements sont fournis	<i>Passagers payants - Relevé de l'origine et de la destination</i> ÉTAT 3 (I, II), S-3502-68, publié par Statistique Canada le 6 novembre 1991	Mensuelle	30 jours après le dernier jour de la période de référence
3	Transporteurs aériens des niveaux II à V qui exploitent un service à taux unitaire et transporteurs aériens étrangers qui exploitent un service à taux unitaire à l'aide d'aéronefs à voilure fixe d'un poids maximum au décollage d'au plus 30 000 kg	<i>Relevé de l'origine et de la destination des passagers d'après le coupon</i> ÉTAT 4 (II, III, IV, V, F), S-3502-141, publié par Statistique Canada le 2 juin 1994	Trimestrielle	60 jours après le dernier jour de la période de référence
4	Transporteur aérien de niveau I, à l'exclusion d'un transporteur aérien régional ou local et transporteur étranger qui exploite un service à taux unitaire, qui ne sont pas inscrits sur le formulaire visé à l'article 3	<i>Rapport d'activités quotidiennes aux aéroports</i> ÉTAT 6 (I, F), S-3502-121, publié par Statistique Canada le 1 ^{er} décembre 1991	Mensuelle	30 jours après le dernier jour de la période de référence
5	Transporteur aérien de niveau I régional ou local qui exploite un service à taux unitaire	<i>Rapport d'activités quotidiennes aux aéroports pour transporteurs régionaux et locaux de niveau I</i> ÉTAT 6(C), S-3502-144-2, publié par Statistique Canada le 5 mars 1996	Mensuelle	30 jours après le dernier jour de la période de référence
6	Transporteur aérien de niveau I, et transporteur aérien étranger qui exploitent un service à taux unitaire	<i>Statistiques sur les vols exploités en vertu d'accords conjoints</i> , S-3502-143-2, publié par Statistique Canada le 5 mars 1996	Mensuelle	30 jours après le dernier jour de la période de référence
7	Transporteur aérien de niveau I	<i>Rapport sur la base tarifaire</i> ÉTAT 8(I), S-3500-140, publié par Statistique Canada le 8 octobre 1987	Trimestrielle	60 jours après le dernier jour de la période de référence
8	Transporteurs aériens des niveaux I et II	<i>Services à taux unitaires</i> ÉTAT 10 (I, II), S-3502-120, publié par Statistique Canada le 14 avril 1992	Trimestrielle	60 jours après le dernier jour de la période de référence
9	Transporteur aérien de niveau III	<i>Services à taux unitaires</i> ÉTAT 10 (III), S-3502-101, publié par Statistique Canada le 1 ^{er} mars 1993	Annuelle	60 jours après le dernier jour de la période de référence
10	Transporteurs aériens des niveaux I et II qui exploitent un service d'affrètement	<i>Services d'affrètement</i> ÉTAT 12 (I, II, III, IV, V, VI), S-3502-103, publié par Statistique Canada le 5 février 1992	Trimestrielle	60 jours après le dernier jour de la période de référence
11	Transporteur aérien de niveau III qui exploite un service d'affrètement	<i>Services d'affrètement</i> ÉTAT 12 (I, II, III, IV, V, VI), S-3502-103, publié par Statistique Canada le 5 février 1992	Annuelle	90 jours après le dernier jour de la période de référence
12	Transporteurs aériens des niveaux I à IV	<i>Bilan</i> ÉTAT 20 (I, II, III, IV), S-3502-107, publié par Statistique Canada le 6 février 1992	Annuelle	90 jours après le dernier jour de la période de référence
13	Transporteurs aériens des niveaux I et II	<i>État des recettes et dépenses</i> ÉTAT 21 (I, II), S-3502-109-2, publié par Statistique Canada le 8 avril 1992, sauf la partie du formulaire qui porte sur l'analyse des dépenses annuelles	Trimestrielle	60 jours après le dernier jour de la période de référence
14	Transporteurs aériens des niveaux I et II	La partie de l' <i>État des recettes et dépenses</i> ÉTAT 21 (I, II), S-3502-109-2, publié par Statistique Canada le 19 novembre 1990, qui porte sur l'analyse des dépenses annuelles	Annuelle	90 jours après le dernier jour de la période de référence
15	Transporteurs aériens des niveaux III et IV	<i>État des recettes et dépenses</i> ÉTAT 21 (III, IV), S-3502-111, publié par Statistique Canada le 19 novembre 1990	Annuelle	120 jours après le jour de la période de référence
16	Transporteurs aériens des niveaux I à VI	<i>Rapport sur le parc aérien</i> , ÉTAT 30 (I, II, III, IV, V, VI), S-3500-72, publié par Statistique Canada le 18 janvier 1989	Le 15 octobre	30 jours après le jour de la période de référence
17	Transporteur aérien de niveau I	<i>Enquête téléphonique</i> S-3502-142-2, publié par Statistique Canada le 5 mars 1996	Mensuelle	14 jours après le dernier jour de la période de référence

SCHEDULE II
(Section 9)

Item	Column I Rail Carrier	Column II Form	Column III Reporting Period	Column IV Day
1.	classes I and II rail carriers	<i>Balance Sheet, Schedule F.1 of the Railway Annual Report, TP 12753 E/F, published by Transport Canada in May 1996</i>	annually	May 31 in the year after the last day of the reporting period
2.	classes I and II rail carriers	<i>Statement of Retained Earnings, Schedule F.2 of the Railway Annual Report, TP 12753 E/F, published by Transport Canada in May 1996</i>	annually	May 31 in the year after the last day of the reporting period
3.	classes I and II rail carriers	<i>Statement of Changes in Financial Position, Schedule F.3 of the Railway Annual Report, TP 12753 E/F, published by Transport Canada in May 1996</i>	annually	May 31 in the year after the last day of the reporting period
4.	classes I and II rail carriers	<i>Statement of Income and Passenger Revenue, Schedule F.4 of the Railway Annual Report, TP 12753 E/F, published by Transport Canada in May 1996</i>	annually	May 31 in the year after the last day of the reporting period
5.	classes I and II rail carriers	<i>Summary Schedule of Property Accounts, Schedule F.5 of the Railway Annual Report, TP 12753 E/F, published by Transport Canada in May 1996</i>	annually	May 31 in the year after the last day of the reporting period
6.	classes I and II rail carriers	<i>Government Payments, Schedule F.6 of the Railway Annual Report, TP 12753 E/F, published by Transport Canada in May 1996</i>	annually	May 31 in the year after the last day of the reporting period
7.	classes I and II rail carriers	<i>Operating Statistics, Schedule S.10 of the Railway Annual Report, TP 12753 E/F, published by Transport Canada in May 1996</i>	annually	May 31 in the year after the last day of the reporting period
8.	classes I and II rail carriers	<i>Revenue Freight Carried, Schedule S.11 of the Railway Annual Report, TP 12753 E/F, published by Transport Canada in May 1996</i>	annually	May 31 in the year after the last day of the reporting period
9.	classes I and II rail carriers	<i>Employees, Their Service Hours and Compensation, Schedule S.12 of the Railway Annual Report, TP 12753 E/F, published by Transport Canada in May 1996</i>	annually	May 31 in the year after the last day of the reporting period
10.	classes I and II rail carriers	<i>Fuel Consumed by Motive Power Equipment, Schedule S.13 of the Railway Annual Report, TP 12753 E/F, published by Transport Canada in May 1996</i>	annually	May 31 in the year after the last day of the reporting period
11.	classes I and II rail carriers	<i>Mileage of Track Operated, Schedule P.15 of the Railway Annual Report, TP 12753 E/F, published by Transport Canada in May 1996</i>	annually	May 31 in the year after the last day of the reporting period
12.	classes I and II rail carriers	<i>Details of Track Operated, Schedule P.16 of the Railway Annual Report, TP 12753 E/F, published by Transport Canada in May 1996</i>	annually	May 31 in the year after the last day of the reporting period
13.	classes I and II rail carriers	<i>Inventory of Locomotive Equipment, Schedule P.18 of the Railway Annual Report, TP 12753 E/F, published by Transport Canada in May 1996</i>	annually	May 31 in the year after the last day of the reporting period
14.	classes I and II rail carriers	<i>Inventory of Freight Car Equipment, Schedule P.19 of the Railway Annual Report, TP 12753 E/F, published by Transport Canada in May 1996</i>	annually	May 31 in the year after the last day of the reporting period
15.	classes I and II rail carriers	<i>Inventory of Passenger Car Equipment, Schedule P.20 of the Railway Annual Report, TP 12753 E/F, published by Transport Canada in May 1996</i>	annually	May 31 in the year after the last day of the reporting period
16.	classes I and II rail carriers	<i>Listing of Consolidated Companies, Schedule G.35 of the Railway Annual Report, TP 12753 E/F, published by Transport Canada in May 1996</i>	annually	May 31 in the year after the last day of the reporting period
17.	classes I and II rail carriers	<i>History, Schedule G.30 of the Financial and Related Data, TP 12754 E/F, published by Transport Canada in May 1996</i>	annually	May 31 in the year after the last day of the reporting period
18.	classes I and II rail carriers	<i>Directors, Schedule G.31 of the Financial and Related Data, TP 12754 E/F, published by Transport Canada in May 1996</i>	annually	May 31 in the year after the last day of the reporting period
19.	classes I and II rail carriers	<i>Principal General Officers, Schedule G.32 of the Financial and Related Data, TP 12754 E/F, published by Transport Canada in May 1996</i>	annually	May 31 in the year after the last day of the reporting period
20.	classes I and II rail carriers	<i>Principal Shareholders, Schedule G.33 of the Financial and Related Data, TP 12754 E/F, published by Transport Canada in May 1996</i>	annually	May 31 in the year after the last day of the reporting period
21.	classes I and II rail carriers	<i>Listing of Related Companies not Consolidated in Report, Schedule G.34 of the Financial and Related Data, TP 12754 E/F, published by Transport Canada in May 1996</i>	annually	May 31 in the year after the last day of the reporting period
22.	classes I and II rail carriers	<i>Summary of Long-Term Investments, Schedule F.40 of the Financial and Related Data, TP 12754 E/F, published by Transport Canada in May 1996</i>	annually	May 31 in the year after the last day of the reporting period
23.	classes I and II rail carriers	<i>Reconciliation of Income Tax Expense and Liabilities, Schedule F.45 of the Financial and Related Data, TP 12754 E/F, published by Transport Canada in May 1996</i>	annually	May 31 in the year after the last day of the reporting period
24.	classes I and II rail carriers	<i>Detailed Income Statement, Schedule F.46 of the Financial and Related Data, TP 12754 E/F, published by Transport Canada in May 1996</i>	annually	May 31 in the year after the last day of the reporting period
25.	classes I and II rail carriers	<i>Revenue Freight Carried, Schedule F.47 of the Financial and Related Data, TP 12754 E/F, published by Transport Canada in May 1996</i>	annually	May 31 in the year after the last day of the reporting period
26.	classes I and II rail carriers	<i>Rent for/for: Leased Roads, Schedule F.48 of the Financial and Related Data, TP 12754 E/F, published by Transport Canada in May 1996</i>	annually	May 31 in the year after the last day of the reporting period

SCHEDULE II—Continued

Item	Column I Rail Carrier	Column II Form	Column III Reporting Period	Column IV Day
27.	classes I and II rail carriers	<i>Detailed Schedule of Property Accounts</i> , Schedule F.49 of the <i>Financial and Related Data</i> , TP 12754 E/F, published by Transport Canada in May 1996	annually	May 31 in the year after the last day of the reporting period
28.	classes I and II rail carriers	<i>Detailed Schedule of Rolling Stock</i> , Schedule F.50 of the <i>Financial and Related Data</i> , TP 12754 E/F, published by Transport Canada in May 1996	annually	May 31 in the year after the last day of the reporting period
29.	classes I and II rail carriers	<i>Donations and Grants</i> , Schedule F.51 of the <i>Financial and Related Data</i> , TP 12754 E/F, published by Transport Canada in May 1996	annually	May 31 in the year after the last day of the reporting period
30.	classes I and II rail carriers	<i>Motive Power Statistics - Equipment Owned/Operated</i> , Schedule S.55 of the <i>Financial and Related Data</i> , TP 12754 E/F, published by Transport Canada in May 1996	annually	May 31 in the year after the last day of the reporting period
31.	classes I and II rail carriers	<i>Car Statistics - Freight Equipment Owned/Operated</i> , Schedule S.56 of the <i>Financial and Related Data</i> , TP 12754 E/F, published by Transport Canada in May 1996	annually	May 31 in the year after the last day of the reporting period
32.	classes I and II rail carriers	<i>Car Statistics - Passengers/Car and Traffic - by Car Type</i> , Schedule S.57 of the <i>Financial and Related Data</i> , TP 12754 E/F, published by Transport Canada in May 1996	annually	May 31 in the year after the last day of the reporting period
33.	classes I to III rail carriers	<i>Railway Transport: Monthly and Financial and Operating Statistics</i> , STC 5-3500-11.1, published by Statistics Canada on November 15, 1985	monthly	40 days after the last day of the reporting period
34.	classes I to III rail carriers	<i>Weekly Railway Carloadings</i> , STC 5-3500-13.1, published by Statistics Canada on January 3, 1995	weekly	seven days after the last day of the reporting period
35.	classes I to III rail carriers	<i>Railway Transport: Revenue Freight Traffic</i> , STC 5-3500-10.1, published by Statistics Canada on May 26, 1982	monthly	40 days after the last day of the reporting period

ANNEXE II
(article 9)

Article	Colonne I Transporteurs ferroviaires	Colonne II Formulaire de renseignements	Colonne III Période de référence	Colonne IV Délai
1.	Transporteurs ferroviaires des catégories I et II	<i>Bilan</i> , Formule F.1, <i>Rapport annuel de la Société ferroviaire</i> , TP 12753 E/F, publiée par Transports Canada en mai 1996	Annuelle	le 31 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
2.	Transporteurs ferroviaires des catégories I et II	<i>Bénéfices non répartis</i> , Formule F.2, <i>Rapport annuel de la Société ferroviaire</i> , TP 12753 E/F, publiée par Transports Canada en mai 1996	Annuelle	le 31 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
3.	Transporteurs ferroviaires des catégories I et II	<i>Évolution de la situation financière</i> , Formule F.3, <i>Rapport annuel de la Société ferroviaire</i> , TP 12753 E/F, publiée par Transports Canada en mai 1996	Annuelle	le 31 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
4.	Transporteurs ferroviaires des catégories I et II	<i>Revenus</i> , Formule F.4, <i>Rapport annuel de la Société ferroviaire</i> , TP 12753 E/F, publiée par Transports Canada en mai 1996	Annuelle	le 31 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
5.	Transporteurs ferroviaires des catégories I et II	<i>Tableau récapitulatif des comptes de biens</i> , Formule F.5, <i>Rapport annuel de la Société ferroviaire</i> , TP 12753 E/F, publiée par Transports Canada en mai 1996	Annuelle	le 31 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
6.	Transporteurs ferroviaires des catégories I et II	<i>Paiements reçus</i> , Formule F.6, <i>Rapport annuel de la Société ferroviaire</i> , TP 12753 E/F, publiée par Transports Canada en mai 1996	Annuelle	le 31 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
7.	Transporteurs ferroviaires des catégories I et II	<i>Statistiques d'exploitation</i> , Formule S.10, <i>Rapport annuel de la Société ferroviaire</i> , TP 12753 E/F, publiée par Transports Canada en mai 1996	Annuelle	le 31 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
8.	Transporteurs ferroviaires des catégories I et II	<i>Marchandises payantes transportées</i> , Formule S.11, <i>Rapport annuel de la Société ferroviaire</i> , TP 12753 E/F, publiée par Transports Canada en mai 1996	Annuelle	le 31 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
9.	Transporteurs ferroviaires des catégories I et II	<i>Effectifs, emploi du temps et rémunération</i> , Formule S.12, <i>Rapport annuel de la Société ferroviaire</i> , TP 12753 E/F, publiée par Transports Canada en mai 1996	Annuelle	le 31 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
10.	Transporteurs ferroviaires des catégories I et II	<i>Carburant consommé par les unités motrices</i> , Formule S.13, <i>Rapport annuel de la Société ferroviaire</i> , TP 12753 E/F, publiée par Transports Canada en mai 1996	Annuelle	le 31 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
11.	Transporteurs ferroviaires des catégories I et II	<i>Réseau de lignes voies exploitées</i> , Formule P.15, <i>Rapport annuel de la Société ferroviaire</i> , TP 12753 E/F, publiée par Transports Canada en mai 1996	Annuelle	le 31 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
12.	Transporteurs ferroviaires des catégories I et II	<i>Détails sur les voies exploitées</i> , Formule P.16, <i>Rapport annuel de la Société ferroviaire</i> , TP 12753 E/F, publiée par Transports Canada en mai 1996	Annuelle	le 31 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence

ANNEXE II (suite)

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	
Article	Transporteurs ferroviaires	Formulaire de renseignements	Période de référence	Délai
13.	Transporteurs ferroviaires des catégories I et II	<i>Stock de matériel de locomotive</i> , Formule P.18, <i>Rapport annuel de la Société ferroviaire</i> , TP 12753 E/F, publiée par Transports Canada en mai 1996	Annuelle	le 31 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
14.	Transporteurs ferroviaires des catégories I et II	<i>Stock de matériel wagons marchandises</i> , Formule P.19, <i>Rapport annuel de la Société ferroviaire</i> , TP 12753 E/F, publiée par Transports Canada en mai 1996	Annuelle	le 31 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
15.	Transporteurs ferroviaires des catégories I et II	<i>Stock matériel voitures de voyageurs</i> , Formule P.20, <i>Rapport annuel de la Société ferroviaire</i> , TP 12753 E/F, publiée par Transports Canada en mai 1996	Annuelle	le 31 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
16.	Transporteurs ferroviaires des catégories I et II	<i>Filiales</i> , Formule G.35, <i>Rapport annuel de la Société ferroviaire</i> , TP 12753 E/F, publiée par Transports Canada en mai 1996	Annuelle	le 31 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
17.	Transporteurs ferroviaires des catégories I et II	<i>Historique</i> , Formule G.30, <i>Données financières et connexes</i> , TP 12754 E/F, publiée par Transports Canada en mai 1996	Annuelle	le 31 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
18.	Transporteurs ferroviaires des catégories I et II	<i>Directeurs</i> , Formule G.31, <i>Données financières et connexes</i> , TP 12754 E/F, publiée par Transports Canada en mai 1996	Annuelle	le 31 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
19.	Transporteurs ferroviaires des catégories I et II	<i>Principaux agents</i> , Formule G.32, <i>Données financières et connexes</i> , TP 12754 E/F, publiée par Transports Canada en mai 1996	Annuelle	le 31 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
20.	Transporteurs ferroviaires des catégories I et II	<i>Principaux actionnaires</i> , Formule G.33, <i>Données financières et connexes</i> , TP 12754 E/F, publiée par Transports Canada en mai 1996	Annuelle	le 31 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
21.	Transporteurs ferroviaires des catégories I et II	<i>Liste des Compagnies apparentées et non consolidées</i> , Formule G.34, <i>Données financières et connexes</i> , TP 12754 E/F, publiée par Transports Canada en mai 1996	Annuelle	le 31 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
22.	Transporteurs ferroviaires des catégories I et II	<i>Sommaire des placements à long terme et des placements intersociétés à long terme</i> , Formule F.40, <i>Données financières et connexes</i> , TP 12754 E/F, publiée par Transports Canada en mai 1996	Annuelle	le 31 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
23.	Transporteurs ferroviaires des catégories I et II	<i>Rapprochement de la charge d'impôts sur le revenu et du passif</i> , Formule F.45, <i>Données financières et connexes</i> , TP 12754 E/F, publiée par Transports Canada en mai 1996	Annuelle	le 31 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
24.	Transporteurs ferroviaires des catégories I et II	<i>Revenu détaillé</i> , Formule F.46, <i>Données financières et connexes</i> , TP 12754 E/F, publiée par Transports Canada en mai 1996	Annuelle	le 31 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
25.	Transporteurs ferroviaires des catégories I et II	<i>Marchandises payantes transportées</i> , Formule F.47, <i>Données financières et connexes</i> , TP 12754 E/F, publiée par Transports Canada en mai 1996	Annuelle	le 31 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
26.	Transporteurs ferroviaires des catégories I et II	<i>Loyer des routes louées (compte 473)</i> , Formule F.48, <i>Données financières et connexes</i> , TP 12754 E/F, publiée par Transports Canada en mai 1996	Annuelle	le 31 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
27.	Transporteurs ferroviaires des catégories I et II	<i>Formule détaillée des comptes de biens</i> , Formule F.49, <i>Données financières et connexes</i> , TP 12754 E/F, publiée par Transports Canada en mai 1996	Annuelle	le 31 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
28.	Transporteurs ferroviaires des catégories I et II	<i>Formule détaillée du matériel roulant</i> , Formule F.50, <i>Données financières et connexes</i> , TP 12754 E/F, publiée par Transports Canada en mai 1996	Annuelle	le 31 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
29.	Transporteurs ferroviaires des catégories I et II	<i>Dons et subventions (compte 73) Information détaillée</i> , Formule F.51, <i>Données financières et connexes</i> , TP 12754 E/F, publiée par Transports Canada en mai 1996	Annuelle	le 31 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
30.	Transporteurs ferroviaires des catégories I et II	<i>Statistiques des unités motrices</i> , Formule S.55, <i>Données financières et connexes</i> , TP 12754 E/F, publiée par Transports Canada en mai 1996	Annuelle	le 31 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
31.	Transporteurs ferroviaires des catégories I et II	<i>Statistiques de voitures marchandises</i> , Formule S.56, <i>Données financières et connexes</i> , TP 12754 E/F, publiée par Transports Canada en mai 1996	Annuelle	le 31 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
32.	Transporteurs ferroviaires des catégories I et II	<i>Statistiques de voitures voyageurs</i> , Formule S.57, <i>Données financières et connexes</i> , TP 12754 E/F, publiée par Transports Canada en mai 1996	Annuelle	le 31 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
33.	Transporteurs ferroviaires des catégories I à III	<i>Statistiques mensuelles Finances et exploitation</i> , STC 5-3500-11.1, publié par Statistique Canada le 28 novembre 1987	Mensuelle	40 jours après le dernier jour de la période de référence
34.	Transporteurs ferroviaires des catégories I à III	<i>Chargements ferroviaires</i> , STC 5-3500-13.1, publié par Statistique Canada le 3 janvier 1995	Hédomadaire	7 jours après le dernier jour de la période de référence
35.	Transporteurs ferroviaires des catégories I à III	<i>Traffic de marchandises payantes</i> , 5-3500-10.1, publié par Statistique Canada le 10 mai 1996	Mensuelle	40 jours après le dernier jour de la période de référence

SCHEDULE III
(Section 15)

Item	Column I Marine Carrier or Operators	Column II Form	Column III Reporting Period	Column IV Day
1.	Canadian domiciled marine carriers	<i>Water Transportation Report</i> , S-3503-44.1, published by Statistics Canada on February 22, 1995	annually	May 20 in the year after the last day of the reporting period
2.	Canadian domiciled marine carriers other than ferry boat operators and tug boat operators	<i>S.1 Domestic Shipping Report</i> , S-3503-47.1, published by Statistics Canada on June 24, 1993	from the day on which the voyage begins to the day on which the voyage ends	40 days after the last day of the reporting period
3.	ferry boat operators and tug boat operators	<i>S.4 Shipping Report - Towboat and Ferry Operators</i> , S-3503-43.1, published by Statistics Canada on February 13, 1995	quarterly	40 days after the last day of the reporting period
4.	international marine carriers	<i>General Declaration</i> , form A-6, published by Revenue Canada, Customs and Excise in November 1984	from the day on which the voyage begins to the day on which the voyage ends	40 days after the last day of the reporting period

ANNEXE III
(article 15)

Article	Colonne I Transporteurs ou exploitants maritimes	Colonne II Formulaire de renseignements	Colonne III Période de référence	Colonne IV Délai
1.	Transporteur maritime domicilié au Canada	<i>Rapport sur le transport par eau</i> , S-3503-44.2, publié par Statistique Canada le 22 février 1995	Annuelle	le 20 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
2.	Transporteur maritime domicilié au Canada à l'exclusion d'un exploitant de traversier et d'un exploitant de remorqueur	<i>S.1 Rapport sur la navigation en eaux intérieures</i> , S-3503-47.2, publié par Statistique Canada le 22 juin 1993	Le jour où débute le voyage jusqu'au jour où se termine le voyage	40 jours après le dernier jour de la période de référence
3.	Exploitant de traversier et exploitant de remorqueur	<i>S.4 Rapport de navigation - Exploitants de remorqueurs et de traversiers</i> , S-3500-43.2, publié par Statistique Canada le 14 février 1983	Trimestrielle	40 jours après le dernier jour de la période de référence
4.	Transporteur maritime international	<i>Déclaration générale A-6</i> , publiée par Revenu Canada, Revenu national, en novembre 1984	Le jour où débute le voyage jusqu'au jour où se termine le voyage	40 jours après le dernier jour de la période de référence

SCHEDULE IV
(Section 17)

Item	Column I Motor Carrier	Column II Form	Column III Reporting Period	Column IV Day
1.	levels I and II motor carriers	<i>Quarterly Motor Carriers of Freight Survey</i> , 1995, S-3503-57.1, published by Statistics Canada on September 27, 1994	quarterly	40 days after the last day of the reporting period
2.	levels I and II motor carriers	<i>Annual Motor Carriers of Freight Survey</i> , 1994, S-3503-77.1, published by Statistics Canada on January 4, 1995	annually	May 20 in the year following the last day of the reporting period
3.	level IV motor carriers	<i>Motor Carriers of Freight Financial and Operating Statistics</i> , 1994, S-3503-61.1, published by Statistics Canada on May 31, 1995	annually	May 20 in the year following the last day of the reporting period
4.	level IV motor carriers	<i>Motor Carriers of Freight Private Trucking - 1994 Inter-city Commodity Movements</i> , S-3503-375, published by Statistics Canada on May 11, 1995	annually	May 20 in the year following the last day of the reporting period
5.	levels I to IV motor carriers	<i>For Hire Trucking Survey</i> , S-3503-19, published by Statistics Canada on February 7, 1992	quarterly	40 days after the last day of the reporting period

ANNEXE IV
(article 17)

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	
Article	Transporteurs routiers	Formulaire de renseignements	Période de référence	
			Délat	
1	Transporteurs routiers des niveaux I et II	Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1995, S-3503-57 2, publié par Statistique Canada le 27 septembre 1994	Trimestrielle	40 jours après le dernier jour de la période de référence
2	Transporteurs routiers des niveaux I et II	Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1994, S-3503-77 2, publié par Statistique Canada le 4 janvier 1995	Annuelle	le 20 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
3	Transporteur routier de niveau IV	Transporteurs routiers de marchandises - données financières et d'exploitation, 1994, Camionnage pour compte propre, S-3503-61 2, publié par Statistique Canada le 31 mai 1995	Annuelle	le 20 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
4	Transporteur routier de niveau IV	Transporteurs routiers de marchandises, Camionnage pour compte propre - 1994, Mouvements interurbains des produits, S-3503-375, publié par Statistique Canada le 31 mai 1995	Annuelle	le 20 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
5	Transporteurs routiers des niveaux I à IV	Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, Formule S-3503-19 publié par Statistique Canada le 7 février 1992	Trimestrielle	40 jours après le dernier jour de la période de référence

SCHEDULE V
(Section 19)

Column I	Column II	Column III	Column IV	
Item	Passenger carrier	Form	Reporting Period	
			Period	
1	small passenger carrier	Passenger Bus Surveys, Quarterly Report, Scheduled Inter-city, Charter and Other Passenger Bus Services, Form A, S-3503-75 1, published by Statistics Canada on March 6, 1995	quarterly	40 days after the last day of the reporting period
2	large passenger carrier	Passenger Bus Surveys, Quarterly Report, Scheduled Inter-city, Charter and Other Passenger Bus Services, Form B, S-3503-74 1, published by Statistics Canada on March 6, 1995	quarterly	40 days after the last day of the reporting period
3	small passenger carrier	Passenger Bus Surveys, Annual Supplement, Scheduled Inter-city, Charter and Other Passenger Bus Services, Form C, S-3503-79 1, published by Statistics Canada on March 6, 1995	annually	May 20 in the year following the last day of the reporting period
4	large passenger carrier	Passenger Bus Surveys, Annual Supplement, Scheduled Inter-city, Charter and Other Passenger Bus Services, Form D, S-3503-80 1, published by Statistics Canada on March 6, 1995	annually	May 20 in the year following the last day of the reporting period

ANNEXE V
(article 19)

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	
Article	Transporteur de voyageurs	Formulaire de renseignements	Période de référence	
			Délat	
1	Petit transporteur de voyageurs	Enquête sur le transport des voyageurs par autobus, Rapport trimestriel, Services interurbains réguliers, services d'affrètement et autres services de transport de voyageurs par autobus, Formulaire A, S-3503-75 2, publié par Statistique Canada le 10 mars 1995	Trimestrielle	40 jours après le dernier jour de la période de référence
2	Gros transporteur de voyageurs	Enquête sur le transport des voyageurs par autobus, Rapport trimestriel, Services interurbains réguliers, services de transport d'écoliers, services d'affrètement et autres services de transport de voyageurs par autobus, Formulaire B, S-3503-74 2, publié par Statistique Canada le 10 mars 1995	Trimestrielle	40 jours après le dernier jour de la période de référence
3	Petit transporteur de voyageurs	Enquête sur le transport des voyageurs par autobus, Supplément annuel, Services interurbains réguliers, services d'affrètement et autres services de transport de voyageurs par autobus, Formulaire C, S-3503-79 2, publié par Statistique Canada le 10 mars 1995	Annuelle	le 20 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
4	Gros transporteur de voyageurs	Enquête sur le transport des voyageurs par autobus, Supplément annuel, Services interurbains réguliers, services de transport d'écoliers, services d'affrètement et autres services de transport de voyageurs par autobus, Formulaire D, S-3503-80 2, publié par Statistique Canada le 10 mars 1995	Annuelle	le 20 mai de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Canada Transportation Act* (CTA) reforms and modernizes transportation regulation formerly established by the *National Transportation Act, 1987* and the *Railway Act*.

The Minister requires comprehensive, high quality information on a timely basis. The data are required for the purposes of national transportation policy, for annual reporting, for operational planning, for any safety or subsidy program, for any infrastructure requirement or for the administration of the CTA itself.

The *Railway Act* was the legislative authority for the regulatory agency, the National Transportation Agency (forerunner to the Canadian Transportation Agency), to collect information needed on a recurring basis from rail carriers. That authority ceases with passage of the CTA.

The Minister is authorized, under section 50 of the CTA, to make regulations requiring carriers and transportation or grain handling undertakings to provide information to the Minister. The *Carriers Information Regulations* provide Transport Canada with the authority to collect data from carriers for the purposes of the Department and for the administration of the Act.

Statistics Canada continues to be the main agency of the federal government for the collection of transportation statistics from carriers. While the *Statistics Act* provides the legislative authority for the data requirements of Statistics Canada, the CTA and these Regulations provide authority for data requirements of Transport Canada and are essential to allow the Department full and timely access to information.

Rail data formerly submitted to the Agency will be submitted to Transport Canada. As before, this information is to be consistent with the uniform classification and system of accounts prescribed by the Agency (subsection 156(1) of the CTA).

New traffic, financial and operating information is required from air and rail carriers by Transport Canada for national transportation policy and for annual reporting to Parliament, as required by section 52 of the CTA. The financial and operating data required are available in standard quarterly and annual corporate reports. Rail freight traffic data are required on a quarterly basis as well as annual from national (Class I) carriers. Inter-city rail passenger traffic, financial and operating data requirements are specified.

Alternatives

(a) Retain the current information reporting regime.

The status quo is unacceptable. With the repeal of provisions of the *Railway Act*, new legal authority is required for the collection of rail data. Use of the *Statistics Act* was not feasible because

RÉSUMÉ D'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

La *Loi sur les transports au Canada* (LTC) réforme et modernise la réglementation des transports telle que définie par la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et la *Loi sur les chemins de fer*.

Le Ministre requiert une information disponible en temps opportun, complète et de haute qualité. Ces données sont nécessaires aux fins de la politique nationale des transports, pour la production de rapports annuels, pour la planification opérationnelle, pour les divers programmes de subventions ou projets relatifs à la sécurité, pour les divers besoins en infrastructure ou pour l'administration de la dite *Loi sur les transports*.

La *Loi sur les chemins de fer* établissait l'autorité législative de l'Office national des transports (précurseur de l'Office canadien des transports) quant à la collecte sur une base régulière des données requises de tous les transporteurs ferroviaires. Cette autorité expire avec l'adoption de la nouvelle loi.

En vertu de l'article 50 de la LTC, le Ministre est autorisé à établir des règlements obligeant les transporteurs ou les entreprises impliquées dans le transport et la manutention des grains à lui fournir de l'information. Les *Règlements sur les renseignements des transporteurs* confèrent à Transports Canada le pouvoir de recueillir des renseignements auprès des transporteurs, tant pour les besoins du Ministère que pour l'application de la Loi.

Statistique Canada demeure le principal organisme fédéral de collecte de statistiques auprès des transporteurs. Tandis que la *Loi sur la statistique* confère à cet organisme le pouvoir de recueillir les données qui lui sont nécessaires, la LTC et les *Règlements précités* confèrent un pouvoir de collecte de données requises par Transports Canada et sont essentiels pour assurer au Ministère un accès rapide et complet à l'information recueillie par Statistique Canada.

Les données ferroviaires précédemment fournies à l'Office seront directement adressées à Transports Canada. Comme par le passé, ces renseignements doivent respecter la classification et le système de comptes uniformes prescrits par l'Office (paragraphe 156(1) de la nouvelle loi).

Certaines nouvelles informations concernant le trafic, les finances et l'exploitation sont exigées des transporteurs aériens et ferroviaires par Transports Canada dans le cadre de la politique nationale des transports ainsi qu'à d'autres fins, telles que le rapport annuel au Parlement prévu par l'article 52 de la nouvelle loi. Les données financières et opérationnelles exigées sont déjà disponibles sous la forme des rapports financiers trimestriels et annuels des entreprises. Des données sur le trafic ferroviaire de fret sont requises des transporteurs nationaux (de catégorie I) sur une base trimestrielle aussi bien qu'annuelle. On y spécifie les exigences en fait de données financières et d'opération ainsi que sur le trafic interurbain de chemins de fer pour passagers.

Alternatives

a) Conserver le régime actuel

L'option du statu quo est à rejeter. Avec la révocation des dispositions de la *Loi sur les chemins de fer*, il faut prévoir de nouvelles dispositions législatives pour la collecte des données sur le

detailed information is required to be submitted in accordance with the uniform classification and system of accounts prescribed by the Agency under section 156 of the new Act.

Under the status quo, availability to the Minister of essential transportation information collected by Statistics Canada is not assured. This is inconsistent with the Minister's duties under the CTA. Joint authority ensures that duplication is avoided; but allows common access by both Statistics Canada and Transport Canada.

(b) Major changes in reporting procedures and formats.

This alternative was rejected. Air carrier reporting was changed significantly in response to the regulatory reform embodied in the *National Transportation Act, 1987*. Statistical reporting to Statistics Canada by trucking and bus carriers has been recently overhauled with the active participation of industry and government to meet the needs of both groups. Marine and rail carrier reporting is being reviewed and modified by Statistics Canada in the normal evolution of their statistics program. Finally, detailed data from the national rail freight carriers continue to be required by the Minister in their present format for an interim period with the possibility of major changes commencing in 1997, as agreed to with the carriers.

Thus, collections have been, or are being, thoroughly tested against need and there is no justification for either major increases or decreases in reporting.

Benefits and Costs

Costs

Costs of the Regulations are incurred (a) by industry in preparing and sending information, and (b) by government in conducting and enforcing the collection, and in processing and maintaining the data.

(a) Costs to Industry

The Regulations will have no effect on reporting to Statistics Canada by rail, marine, truck and bus carriers and, thus, will impose no new costs. Changes to reporting deadlines for air carriers have been accepted and no increased costs indicated.

Rail data formerly reported to the Agency will be submitted to Transport Canada, at no additional cost to carriers.

New information from rail freight carriers will be acquired in the form of reports or traffic tapes already generated by the companies for their internal purposes. No additional costs will be incurred, other than postage. Similarly, new financial information from air carriers will be acquired in the form of readily available reports.

transport ferroviaire. La *Loi sur la statistique* ne peut être invoquée dans ce cas, car des renseignements détaillés sont nécessaires pour satisfaire à la classification et au système de comptes uniformes prescrits par l'Office en vertu de l'article 156 de la nouvelle loi.

Avec le statu quo, l'accès du Ministre à certaines informations essentielles recueillies par Statistique Canada n'est pas certain. Cet état de fait ne serait pas compatible avec les devoirs du Ministre tels que définis par la LTC. Un pouvoir conjoint évite la double collecte de renseignements, mais en permet l'accès commun tant à Statistique Canada qu'à Transports Canada.

b) Changements importants aux procédures et au format des rapports

Cette solution a été rejetée. La transmission de renseignements par les transporteurs aériens a été modifiée considérablement à la suite de la réforme réglementaire intégrée à la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*. Les rapports statistiques exigés des camionneurs et des exploitants d'autocars par Statistique Canada ont été récemment revus conjointement et avec la participation active de l'industrie et du gouvernement, afin de répondre aux besoins des deux groupes. Les exigences touchant les rapports soumis par les transporteurs maritimes et ferroviaires sont actuellement l'objet de révisions et de modifications par Statistique Canada dans le cadre de l'évolution normale de leur programme de statistiques. Enfin, les données détaillées requises des transporteurs ferroviaires de fret nationaux par le Ministre sont maintenues dans leur présent format pour une période intérimaire, avec la possibilité de changements majeurs à compter de 1997, tel que convenu avec les transporteurs.

Ainsi, les renseignements recueillis, tant au niveau de la forme que du contenu, semblent rencontrer les besoins actuels et rien ne justifie des changements importants dans le volume d'information fournie.

Coût et avantages

Coûts

Les coûts découlant des nouveaux règlements sont engagés a) par l'industrie pour la préparation et l'envoi des renseignements et b) par le gouvernement pour assurer la collecte des renseignements et en faire respecter les modalités, ainsi que pour traiter et mettre à jour ces données.

a) Coûts pour l'industrie

Les nouveaux règlements n'auront aucun effet sur la transmission de renseignements à Statistique Canada par les transporteurs ferroviaires et maritimes ainsi que par les camionneurs et les exploitants d'autocars. Ils n'entraîneront donc aucun coût additionnel. Les échéanciers proposés aux transporteurs aériens ont été acceptés et n'entraîneront aucun coût additionnel.

Les données sur les chemins de fer, auparavant transmises à l'Office, seront simplement réacheminées vers Transports Canada, sans coût supplémentaire pour les transporteurs.

Les nouveaux renseignements exigés des transporteurs ferroviaires de fret seront présentés sous forme de rapports internes ou de données informatisées déjà produits par les entreprises pour leur usage interne. Aucun coût supplémentaire n'est prévu, si ce n'est des frais postaux. De même, les nouveaux renseignements financiers des transporteurs aériens seront fournis sous forme de rapports déjà disponibles.

(b) Costs to government

As a result of the Regulations, the form of carrier reports to Statistics Canada will not change and, thus, the Regulations will impose no appreciable new costs.

Information redirected from the Agency to Transport Canada, plus new data received directly by the Department, will be handled without net additional costs.

By its active participation in the development of transportation statistics, industry has demonstrated its recognition of, and need for, good data. With such cooperation expected to continue, penalties of the CTA are unlikely to be used. No enforcement costs are anticipated.

Benefits

While there are no appreciable costs of the Regulations to industry and government, there are significant benefits from acquiring the information to be provided under these Regulations. Planning and decision-making throughout the Department and the Agency depend on comprehensive, high quality data available on a timely basis. Although they cannot be quantified, the benefits of avoiding major national impacts of poor planning and poor decision-making through the availability of high quality information are important.

Consultation

Meetings with Class I rail carriers (CN, CPR and VIA Rail) were held to discuss proposals for change. All other railways under federal jurisdiction were contacted through the Railway Association of Canada and no outstanding concerns remain.

Changes affecting air carriers were presented through the Air Transport Association of Canada (ATAC) as proposals to the carriers. Their concerns were addressed and that which has been included in the Regulations is acceptable. In addition to ATAC, eight other air associations were advised of the proposals.

Motor carriers (trucking and bus) were informed through the Canadian Trucking Association (and provincial associations), the Private Motor Truck Council, Com-Car Owner-Operator Association, Association des propriétaires de camions-remorques indépendants du Québec Inc. and the Canadian Bus Association (and provincial associations). No changes in data required or in the process of collection affect these carriers; no concerns with the Regulations were expressed.

Marine carriers were informed through nine different associations across the country, such as the Canadian Shipowners Association, the Shipping Federation of Canada and the Council of Marine Carriers. The Regulations bring no changes for marine carriers and no concerns were expressed.

If there are any further comments, consultation and changes will be considered up to 60 days after the Regulations come into force.

b) Coûts pour le gouvernement

Les nouveaux règlements n'auront aucun effet sur la transmission de renseignements à Statistique Canada et n'entraîneront aucune augmentation appréciable des coûts.

Les renseignements reçus auparavant par l'Office et maintenant par Transports Canada, ainsi que les nouvelles données reçues directement par Transports Canada seront traités sans frais nets additionnels.

Par sa participation active à la collecte de statistiques sur les transports, l'industrie a montré qu'elle reconnaissait l'importance de données adéquates. Sous un tel climat de coopération, qui semble devoir se maintenir, il est peu probable que les pénalités prévues dans la *Loi sur les transports au Canada* ne deviennent nécessaires. Aucun coût pour l'application des exigences relatives à la transmission de renseignements n'est donc prévu.

Bénéfices

Alors que les coûts relatifs aux nouveaux règlements s'annoncent infimes, tant pour l'industrie que pour le Gouvernement, les avantages en sont considérables. La planification et la prise de décision dans l'ensemble du Ministère et de l'Office des transports du Canada dépendent de la disponibilité en temps opportun de données complètes et de haute qualité. Bien qu'ils ne puissent être comptabilisés, d'énormes bénéfices proviennent de la possibilité d'éviter les conséquences nationales majeures d'une mauvaise planification ou d'une mauvaise prise de décision dues au manque de données de haute qualité.

Consultation

Des rencontres avec les chemins de fer de catégorie I (CN, CP Rail et Via Rail) ont été tenues pour discuter de toute proposition de modification. Le gouvernement a aussi communiqué avec tous les autres chemins de fer de compétence fédérale, par l'intermédiaire de l'Association des chemins de fer du Canada, et aucune préoccupation n'a été laissée en suspens.

Les changements touchant les transporteurs aériens leur ont été présentés par l'intermédiaire de l'Association du transport aérien du Canada (ATAC), à titre de proposition. Les points qu'ils ont soulevés ont été pris en considération et les clauses intégrées au nouveau règlement leur sont acceptables. Outre l'ATAC, huit autres associations ont été informées de ces propositions.

Les transporteurs routiers (camionneurs et exploitants d'autocars) ont été informés par l'intermédiaire de l'Association canadienne du camionnage (et des associations provinciales), de l'Association canadienne du camionnage d'entreprise, de la Com-Car Owner-Operator Association, de l'Association des propriétaires de camions-remorques indépendants du Québec Inc. et de l'Association canadienne des transporteurs par autocar (et des associations provinciales). Aucun changement dans les données requises ou dans le processus de collecte de ces dernières ne touche ces transporteurs et ils n'ont exprimé aucune préoccupation.

Les transporteurs maritimes ont été informés par l'intermédiaire de neuf différentes associations à travers le pays, notamment l'Association des armateurs canadiens, la Fédération maritime du Canada et le Council of Marine Carriers. Les nouveaux règlements n'apportent aucun changement touchant les transports maritimes et ils n'ont exprimé aucune préoccupation.

Si de nouveaux commentaires venaient à faire surface, de nouvelles consultations et modifications pourraient être considérées pour une période allant jusqu'à 60 jours après l'entrée en vigueur des nouveaux règlements.

Early notice of the regulatory initiative was contained in the Federal Regulatory Plan as proposal TC/96-2.

Compliance and Enforcement

It is intended that contravention of the provisions of these Regulations be designated as subject to administrative monetary penalties in the Regulations under section 177 of the *Canada Transportation Act*, with penalties to be imposed in accordance with the procedures outlined in sections 179 and 180 of the Act.

Compliance with these Regulations can also be enforced by Transport Canada under the authority of Part VI, section 174 of the *Canada Transportation Act*. Following notification of a carrier's (or transportation undertaking's) failure to comply, Transport Canada would contact the carrier involved, advising that the matter would be referred to the Department of Justice if the required data are not reported. Conviction of an offence under section 174 carries with it a fine of up to five thousand dollars for an individual and twenty-five thousand for a corporation.

Contact

Mr. R. Hincheliff
Director, Statistics and Forecasts
Economic Analysis Directorate
Policy Group
Transport Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Un préavis de l'initiative réglementaire a été inclus dans les Projets de réglementation fédérale, sous le numéro de projet TC/96-2.

Application

Il est prévu que toute infraction aux nouveaux règlements puisse faire l'objet de sanctions administratives pécuniaires en vertu de l'article 177 de la *Loi sur les transports au Canada*, les sanctions étant imposées conformément aux procédures prévues aux articles 179 et 180 de la loi.

L'application du nouveau règlement peut faire éventuellement l'objet de mesures contraignantes de la part de Transports Canada en vertu de la Partie VI, article 174 de la *Loi sur les transports au Canada*. Après avoir avisé un transporteur (ou une entreprise impliquée dans le transport) d'une infraction, Transports Canada doit communiquer avec le transporteur concerné, l'informant que la question sera déferée au Ministère de la Justice si les données exigées ne sont pas transmises. S'il est établi qu'une infraction en vertu de l'article 174 a été commise, le contrevenant est passible d'une amende pouvant aller jusqu'à 5 000 \$ dans le cas d'une personne et jusqu'à 25 000 \$ dans le cas d'une corporation.

Personne-ressource

M. R. Hincheliff
Directeur, Statistiques et prévisions
Direction de l'analyse économique
Groupe de la politique
Transports Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Registration
SOR/96-335 3 July, 1996

CANADA TRANSPORTATION ACT

Air Transportation Regulations, amendment

P.C. 1996-1061 3 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 36(1) of the *Canada Transportation Act*, hereby approves the annexed *Regulations Amending the Air Transportation Regulations*, made by the Canadian Transportation Agency.

REGULATIONS AMENDING THE AIR
TRANSPORTATION REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) The definitions "ABC/ITC (domestic)", "advance booking charter (domestic)" or "ABC (domestic)", "aircrew", "back-to-back flights", "base", "common purpose charter (domestic)" or "CPC (domestic)", "inclusive tour charter (domestic)" or "ITC (domestic)" and "point" in section 2 of the *Air Transportation Regulations*¹ are repealed.

(2) The definition "autorisation" in section 2 of the French version of the Regulations is repealed.

(3) The definitions "Act", "business office", "entity charter", "passenger", "price per seat" and "public liability" in section 2 of the Regulations are replaced by the following:

"Act" means the *Canada Transportation Act*; (*Loi*)

"business office", with respect to an air carrier, includes any place in Canada where the air carrier receives goods for transportation or offers passenger tickets for sale, but does not include an office of a travel agent; (*bureau*)

"entity charter" means a flight operated according to the conditions of a charter contract under which

(a) the cost of transportation of passengers or goods is paid by one person, corporation or organization without any contribution, direct or indirect, from any other person, and

(b) no charge or other financial obligation is imposed on a passenger as a condition of carriage or otherwise in connection with the transportation; (*vol affrété sans participation*)

"passenger" means a person, other than a member of the air crew, who uses an air carrier's domestic service or international service by boarding the air carrier's aircraft pursuant to a valid contract or arrangement; (*passager*)

"price per seat" means the amount, expressed in Canadian dollars, by the payment of which round-trip air transportation may be purchased from a charterer or the charterer's agent for a passenger on an ABC or CPC; (*prix par place*)

"public liability" means legal liability of an air carrier, arising from the air carrier's operation, ownership or possession of an aircraft, for

Enregistrement
DORS/96-335 3 juillet 1996

LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

Règlement sur les transports aériens
—Modification

C.P. 1996-1061 3 juillet 1996

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 36(1) de la *Loi sur les transports au Canada*¹, Son Excellence le Gouverneur général en conseil agréé le *Règlement modifiant le Règlement sur les transports aériens*, ci-après, pris par l'Office des transports du Canada.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES
TRANSPORTS AÉRIENS

MODIFICATIONS

1. (1) Les définitions de « base », « équipage », « point », « série », « VARA/VAFO (Intérieur) », « vol affrété à but commun (Intérieur) » ou « VABC (Intérieur) », « vol affrété avec réservation anticipée (Intérieur) » ou « VARA (Intérieur) » et « vol affrété pour voyage à forfait (Intérieur) » ou « VAFO (Intérieure) », à l'article 2 du *Règlement sur les transports aériens*¹, sont abrogées.

(2) La définition de « autorisation », à l'article 2 de la version française du même règlement, est abrogée.

(3) Les définitions de « bureau d'affaires », « Loi », « passager », « prix par place », « responsabilité civile » et « vol affrété sans participation », à l'article 2 du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

« bureau » Est assimilé à un bureau du transporteur aérien tout endroit au Canada où celui-ci reçoit des marchandises en vue de leur transport ou met en vente des billets de passagers. La présente définition exclut les bureaux d'agents de voyages. (*business office*)

« Loi » La *Loi sur les transports au Canada*. (*Act*)

« passager » Personne, autre qu'un membre du personnel d'aéronef, qui voyage à bord d'un aéronef du service intérieur ou du service international du transporteur aérien aux termes d'un contrat ou d'une entente valides. (*passenger*)

« prix par place » Somme, exprimée en dollars canadiens, qui est payée à l'affrèteur ou à son agent pour l'achat d'un billet de transport aller-retour d'un passager d'un VARA ou d'un VABC. (*price per seat*)

« responsabilité civile » Responsabilité légale du transporteur aérien découlant de la propriété, de la possession ou de l'utilisation d'un aéronef, à l'égard :

a) des blessures ou du décès de personnes autres que ses passagers, son personnel d'aéronef et ses employés;

b) des dommages matériels autres que les dommages aux biens dont il a la charge. (*public liability*)

¹ S.C. 1996, c 10

¹ SOR/88-58

¹ L.C. 1996, ch. 10

¹ DORS/88-58

- (a) injury to or death of persons other than the air carrier's passengers, air crew or employees, and
 (b) damage to property other than property in the air carrier's charge; (*responsabilité civile*)

(4) The definition "permit" in section 2 of the English version of the Regulations is replaced by the following:

"permit" means a document issued or deemed to be issued by the Agency authorizing an air carrier holding a non-scheduled international licence, valid for the proposed flight or series of flights, to operate a charter flight or series of charter flights; (*permis*)

(5) The definition "VARA/VAFO" in section 2 of the French version of the Regulations is replaced by the following:

« VARA/VAFO » Vol passagers affrété transportant des passagers avec réservation anticipée et des participants à un voyage à forfait, qui est effectué conformément à la section IV de la partie III. (*ABC/ITC*)

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

"air crew" means the flight crew and one or more persons who, under the authority of an air carrier, perform in-flight duties in the passenger cabin of an aircraft of the air carrier; (*personnel d'aéronef*)

"all-cargo aircraft" means an aircraft that is equipped for the carriage of goods only; (*aéronef tout-cargo*)

"Canadian charter carrier licensee" means a person who is a Canadian and holds a non-scheduled international licence that is valid for charters; (*transporteur frétteur licencié du Canada*)

"certificated maximum carrying capacity" means

(a) the maximum number of passengers specified in the Type Approval Data Sheet or the Type Certificate Data Sheet issued or accepted by the competent Canadian authority for the aircraft type and model, or

(b) in respect of a particular aircraft that has been modified to allow a higher number of passengers, the maximum number of passengers specified in the Supplemental Type Approval or the Supplemental Type Certificate issued or accepted by the competent Canadian authority; (*capacité maximale certifiée*)

"flight crew" means one or more persons acting as pilot-in-command, second officer, co-pilot, flight navigator or flight engineer during flight time; (*équipage*)

"large aircraft" means an aircraft equipped for the carriage of passengers and having a certificated maximum carrying capacity of more than 89 passengers; (*gros aéronef*)

"medium aircraft" means an aircraft equipped for the carriage of passengers and having a certificated maximum carrying capacity of more than 39 but not more than 89 passengers; (*aéronef moyen*)

"small aircraft" means an aircraft equipped for the carriage of passengers and having a certificated maximum carrying capacity of not more than 39 passengers; (*petit aéronef*)

« vol affrété sans participation » Vol effectué aux termes d'un contrat d'affrètement selon lequel :

a) le coût du transport des passagers ou des marchandises est payé par une seule personne, une seule société ou un seul organisme et n'est partagé, directement ou indirectement, par aucune autre personne;

b) nuls frais ni autre obligation financière ne sont imposés aux passagers comme condition de transport ou autrement pour le voyage. (*entity charter*)

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

"permit" means a document issued or deemed to be issued by the Agency authorizing an air carrier holding a non-scheduled international licence, valid for the proposed flight or series of flights, to operate a charter flight or series of charter flights; (*permis*)

(5) La définition de « VARA/VAFO », à l'article 2 de la version française du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

« VARA/VAFO » Vol passagers affrété transportant des passagers avec réservation anticipée et des participants à un voyage à forfait, qui est effectué conformément à la section IV de la partie III. (*ABC/ITC*)

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

« aéronef moyen » Aéronef équipé pour le transport de passagers et ayant une capacité maximale certifiée de plus de 39 passagers sans dépasser 89 passagers. (*medium aircraft*)

« aéronef tout-cargo » Aéronef équipé exclusivement pour le transport de marchandises. (*all-cargo aircraft*)

« affruteur des États-Unis » Personne qui a pris des arrangements avec le transporteur aérien afin d'offrir des vols affrétés en provenance des États-Unis. (*United States charterer*)

« capacité maximale certifiée » Selon le cas :

a) le nombre maximum de passagers précisé sur la fiche de données d'homologation de type ou la fiche de données de certificat de type délivrée ou acceptée pour les type et modèle d'aéronef par l'autorité compétente canadienne,

b) pour un aéronef ayant été modifié pour recevoir un plus grand nombre de passagers, le nombre maximum de passagers précisé sur l'homologation de type supplémentaire ou le certificat de type supplémentaire délivré ou accepté par l'autorité compétente canadienne. (*certificated maximum carrying capacity*)

« équipage » Une ou plusieurs personnes qui, pendant le temps de vol, agissent à titre de commandant de bord, de commandant en second, de copilote, de navigateur ou de mécanicien navigant. (*flight crew*)

« gros aéronef » Aéronef équipé pour le transport de passagers et ayant une capacité maximale certifiée de plus de 89 passagers. (*large aircraft*)

« personnel d'aéronef » L'équipage ainsi que les personnes qui, sous l'autorité du transporteur aérien, exercent des fonctions pendant le vol dans la cabine passagers d'un aéronef de ce transporteur. (*air crew*)

« petit aéronef » Aéronef équipé pour le transport de passagers et ayant une capacité maximale certifiée d'au plus 39 passagers. (*small aircraft*)

"transborder goods charter" or "TGC" means a one-way or return charter that originates in Canada and that is operated between Canada and the United States according to the conditions of a charter contract to carry goods, entered into between one or two air carriers and one or more charterers, under which the charterer or charterers charter the entire payload capacity of an aircraft; (*vol affrété transfrontalier de marchandises* or *VAM*)

"transborder passenger charter" or "TPC" means a one-way or return charter that originates in Canada and that is operated between Canada and the United States according to the conditions of a charter contract to carry passengers, entered into between one or two air carriers and one or more charterers, under which the charterer or charterers charter the entire passenger seating capacity of an aircraft, for resale by the charterer or charterers; (*vol affrété transfrontalier de passagers* or *VAP*)

"transborder passenger non-resaleable charter" or "TPNC" means a one-way or return charter that originates in Canada and that is operated between Canada and the United States according to the conditions of a charter contract to carry passengers, entered into between one or two air carriers and one or more charterers, under which the charterer or charterers charter the entire passenger seating capacity of an aircraft and do not resell that passenger seating capacity; (*vol affrété transfrontalier de passagers non revendable* or *VAPNOR*)

"transborder United States charter" or "TUSC" means a charter originating in the United States that is destined for Canada; (*vol affrété transfrontalier des États-Unis* or *VAEU*)

"United States charter carrier licensee" means a person who is a citizen of the United States, as defined in Part 204 of the *Federal Aviation Regulations*, published by the Government of the United States, and who holds a non-scheduled international licence that is valid for charters between Canada and the United States; (*transporteur frétteur licencié des États-Unis*)

"United States charterer" means a person who has entered into an arrangement with an air carrier to provide charter air transportation originating in the United States; (*affrétéur des États-Unis*)

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

« permis » Document délivré ou réputé délivré par l'Office qui autorise le transporteur aérien titulaire d'une licence internationale service à la demande, valable pour le vol ou la série de vols projetés, à effectuer un vol affrété ou une série de vols affrétés. (*permit*)

2. Sections 3 to 5¹ of the Regulations are replaced by the following:

3. (1) Part II of the Act does not apply in respect of any of the following air services that are in addition to the air services set out in subsection 56(2) of the Act:

- (a) aerial advertising services;
- (b) aerial fire-fighting services;
- (c) aerial survey services;
- (d) aerial reconnaissance services;
- (e) aerial sightseeing services;

¹ SOR/89-306

« transporteur frétteur licencié des États-Unis » Citoyen des États-Unis, au sens de la définition de « *citizen of the United States* » à la partie 204 du règlement intitulé *Federal Aviation Regulations*, publié par le gouvernement des États-Unis, qui détient une licence internationale service à la demande valable pour les vols affrétés entre le Canada et les États-Unis. (*United States charter carrier licensee*)

« transporteur frétteur licencié du Canada » Personne qui est un Canadien et qui détient une licence internationale service à la demande valable pour les vols affrétés. (*Canadian charter carrier licensee*)

« vol affrété transfrontalier de marchandises » ou « VAM » Vol affrété aller ou aller-retour en provenance du Canada effectué entre le Canada et les États-Unis aux termes d'un contrat d'affrètement pour le transport de marchandises passé entre un ou deux transporteurs aériens et un ou plusieurs affrêteurs, selon lequel l'affrétéur ou les affrêteurs s'engagent à retenir toute la capacité payante de l'aéronef. (*transborder goods charter* ou *TGC*)

« vol affrété transfrontalier de passagers » ou « VAP » Vol affrété aller ou aller-retour en provenance du Canada effectué entre le Canada et les États-Unis aux termes d'un contrat d'affrètement pour le transport de passagers passé entre un ou deux transporteurs aériens et un ou plusieurs affrêteurs, selon lequel l'affrétéur ou les affrêteurs s'engagent à retenir toutes les places de l'aéronef destinées aux passagers en vue de les revendre. (*transborder passenger charter* ou *TPC*)

« vol affrété transfrontalier de passagers non revendable » ou « VAPNOR » Vol affrété aller ou aller-retour en provenance du Canada effectué entre le Canada et les États-Unis aux termes d'un contrat d'affrètement pour le transport de passagers passé entre un ou deux transporteurs aériens et un ou plusieurs affrêteurs, selon lequel l'affrétéur ou les affrêteurs s'engagent à retenir toutes les places de l'aéronef destinées aux passagers et à ne pas les revendre. (*transborder passenger non-resaleable charter* ou *TPNC*)

« vol affrété transfrontalier des États-Unis » ou « VAEU » Vol affrété en provenance des États-Unis dont la destination est le Canada. (*transborder United States charter* ou *TUSC*)

(7) L'article 2 de la version française du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« permis » Document délivré ou réputé délivré par l'office qui autorise le transporteur aérien titulaire d'une licence internationale service à la demande, valable pour le vol ou la série de vols projetés, à effectuer un vol affrété ou une série de vols affrétés. (*permit*)

2. Les articles 3 à 5¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

3. (1) La partie II de la Loi ne s'applique pas aux services aériens suivants, qui s'ajoutent à ceux énumérés au paragraphe 56(2) de la Loi :

- a) les services de publicité aérienne;
- b) les services de lutte contre les incendies;
- c) les services de levés topographiques aériens;
- d) les services de reconnaissance aérienne;
- e) les services d'excursions aériennes;

¹ DORS/89-306

- (f) aerial spreading services;
- (g) aerial weather altering services;
- (h) air cushion vehicle services;
- (i) transportation services for the retrieval of human organs for human transplants;
- (j) aircraft demonstration services;
- (k) external helicopter services;
- (l) glider towing services;
- (m) hot air balloon services;
- (n) parachute jumping services; and
- (o) rocket launching.

(2) An operator of an air service referred to in subsection (1) or in subsection 56(2) of the Act who carries on board an aircraft persons who are not part of the air crew but who are required for the conduct of the air service is exempt from having to obtain a domestic licence or a non-scheduled international licence for the transportation of those persons.

Classification of Aircraft

4. (1) The following classes of aircraft that may be operated by a Canadian air carrier under a domestic licence, under a scheduled international licence or under a non-scheduled international licence are hereby established:

- (a) small aircraft;
- (b) medium aircraft;
- (c) large aircraft; and
- (d) all-cargo aircraft.

(2) Where an air carrier holds a licence that authorizes the operation of an air service using a class of aircraft established by subsection (1), the air carrier and that licence shall be assigned the same designation as that of the class of aircraft.

Classification of Air Services

5. (1) The following classes of air services that may be operated under a domestic licence are hereby established:

- (a) domestic service, small aircraft;
- (b) domestic service, medium aircraft;
- (c) domestic service, large aircraft; and
- (d) domestic service, all-cargo aircraft.

(2) The following classes of air services that may be operated under a scheduled international licence are hereby established:

- (a) with respect to services operated by a Canadian air carrier,
 - (i) scheduled international service, small aircraft,
 - (ii) scheduled international service, medium aircraft,
 - (iii) scheduled international service, large aircraft, and
 - (iv) scheduled international service, all-cargo aircraft; and
- (b) with respect to services operated by a non-Canadian air carrier, scheduled international service.

(3) The following classes of air services that may be operated under a non-scheduled international licence are hereby established:

- (a) with respect to services operated by a Canadian air carrier,
 - (i) non-scheduled international service, small aircraft,

- f) les services d'épandage aérien;
- g) les services de modification des conditions météorologiques;
- h) les services d'aéroglossiers;
- i) les services de transport d'organes humains destinés à être greffés sur des humains;
- j) les services de démonstration aérienne;
- k) les services d'hélicoptage externe;
- l) les services de remorquage de planeurs;
- m) les services de montgolfières;
- n) les services de sauts en parachute;
- o) le lancement de fusées.

(2) L'exploitant d'un service aérien visé au paragraphe (1) ou au paragraphe 56(2) de la Loi qui transporte à bord d'un aéronef des personnes qui ne font pas partie du personnel d'aéronef mais dont la présence est nécessaire à la prestation du service est exempté de l'obligation de détenir une licence intérieure ou une licence internationale service à la demande pour le transport de ces personnes.

Classification des aéronefs

4. (1) Sont établies les catégories suivantes d'aéronefs qui peuvent être utilisés par le transporteur aérien canadien aux termes d'une licence intérieure, d'une licence internationale service régulier ou d'une licence internationale service à la demande :

- a) petits aéronefs;
- b) aéronefs moyens;
- c) gros aéronefs,
- d) aéronefs tout-cargo.

(2) Le transporteur aérien qui détient une licence pour l'exploitation d'un service aérien au moyen d'aéronefs d'une catégorie visée au paragraphe (1) de même que cette licence sont désignés par la même appellation que la catégorie d'aéronefs.

Classification des services aériens

5. (1) Sont établies les catégories suivantes de services aériens qui peuvent être exploités aux termes d'une licence intérieure :

- a) service intérieur (petits aéronefs);
- b) service intérieur (aéronefs moyens);
- c) service intérieur (gros aéronefs);
- d) service intérieur (aéronefs tout-cargo).

(2) Sont établies les catégories suivantes de services aériens qui peuvent être exploités aux termes d'une licence internationale service régulier :

- a) quant aux services exploités par le transporteur aérien canadien :
 - (i) service international régulier (petits aéronefs),
 - (ii) service international régulier (aéronefs moyens),
 - (iii) service international régulier (gros aéronefs),
 - (iv) service international régulier (aéronefs tout-cargo);

b) quant aux services exploités par le transporteur aérien non canadien, le service international régulier.

(3) Sont établies les catégories suivantes de services aériens qui peuvent être exploités aux termes d'une licence internationale service à la demande :

- a) quant aux services exploités par le transporteur aérien canadien :

- (ii) non-scheduled international service, medium aircraft,
- (iii) non-scheduled international service, large aircraft, and
- (iv) non-scheduled international service, all-cargo aircraft; and

(b) with respect to services operated by a non-Canadian air carrier, non-scheduled international service.

(4) Where an air carrier holds a licence that authorizes the operation of an air service of a class established by subsection (1), (2) or (3), that air carrier and that licence shall be assigned the same designation as that of the class of air service.

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

7. (1) No air carrier shall operate a domestic service or an international service unless, for every accident or incident related to the operation of that service, it has

(2) The portion of subsection 7(3) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(3) No air carrier shall take out liability insurance to comply with subsection (1) that contains an exclusion or waiver provision reducing insurance coverage for any accident or incident below the applicable minima determined pursuant to that subsection, unless that provision

(3) Paragraph 7(3)(d) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

d précise que la police devient nulle si le transporteur aérien a caché ou faussé un fait ou une circonstance pertinents concernant l'assurance ou le sujet assuré, ou s'il y a eu fraude, tentative de fraude ou fausse déclaration de la part du transporteur aérien relativement à toute question se rapportant à l'assurance ou au sujet assuré, que ce soit avant ou après une perte.

4. Sections 8 and 9 of the Regulations are replaced by the following:

8. (1) Every applicant for a licence or for an amendment to or renewal of a licence, and every licensee, shall file with the Agency, in respect of the service to be provided or being provided, as the case may be, a valid certificate of insurance in the form set out in Schedule 1.

(2) A person referred to in subsection (1) who files a certificate of insurance electronically shall, on the request of the Agency, file forthwith a certified true copy of the certificate.

Financial Requirements

8.1 (1) In this section, "applicant" means a Canadian who applies for

(a) a domestic licence, non-scheduled international licence or scheduled international licence that authorizes the operation of an air service using medium aircraft, or for the reinstatement of such a licence that has been suspended for 60 days or longer; or

(b) a domestic licence, non-scheduled international licence or scheduled international licence that authorizes the operation of an air service using large aircraft, or for the reinstatement of such a licence that has been suspended for 60 days or longer.

- (i) service international à la demande (petits aéronefs),
- (ii) service international à la demande (aéronefs moyens),
- (iii) service international à la demande (gros aéronefs),
- (iv) service international à la demande (aéronefs tout-cargo);

b) quant aux services exploités par le transporteur aérien non canadien, le service international à la demande.

(4) Le transporteur aérien qui détient une licence pour l'exploitation d'un service aérien d'une catégorie visée aux paragraphes (1), (2) ou (3) de même que cette licence sont désignés par la même appellation que la catégorie de service aérien.

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

7. (1) Il est interdit au transporteur aérien d'exploiter un service intérieur ou un service international à moins de posséder les assurances suivantes couvrant tout accident ou incident lié à l'exploitation du service :

(2) Le passage du paragraphe 7(3) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(3) Il est interdit au transporteur aérien de souscrire, pour se conformer au paragraphe (1), une assurance responsabilité comportant une clause d'exclusion ou de renonciation qui réduit l'étendue des risques assurés en cas d'accident ou d'incident en deçà des montants minimaux prévus à ce paragraphe, sauf si cette clause, selon le cas :

(3) L'alinéa 7(3)d) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d précise que la police devient nulle si le transporteur aérien a caché ou faussé un fait ou une circonstance pertinents concernant l'assurance ou le sujet assuré, ou s'il y a eu fraude, tentative de fraude ou fausse déclaration de la part du transporteur aérien relativement à toute question se rapportant à l'assurance ou au sujet assuré, que ce soit avant ou après une perte.

4. Les articles 8 et 9 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

8. (1) Toute personne qui demande la délivrance, la modification ou le renouvellement d'une licence ainsi que tout licencié doivent déposer auprès de l'Office un certificat d'assurance valide, conforme à l'annexe I, à l'égard du service projeté ou fourni, selon le cas.

(2) En cas de dépôt par voie électronique, l'intéressé doit, à la demande de l'Office, déposer sans délai une copie certifiée conforme du certificat d'assurance.

Exigences financières

8.1 (1) Dans le présent article, « demandeur » s'entend d'un Canadien qui demande :

a) soit une licence intérieure, une licence internationale service à la demande ou une licence internationale service régulier qui autorise l'exploitation d'un service aérien utilisant des aéronefs moyens, ou le rétablissement d'une telle licence suspendue depuis au moins 60 jours;

b) soit une licence intérieure, une licence internationale service à la demande ou une licence internationale service régulier qui autorise l'exploitation d'un service aérien utilisant des gros aéronefs, ou le rétablissement d'une telle licence suspendue depuis au moins 60 jours.

(2) Subject to subsection (3), an applicant shall

(a) in respect of the air service specified in the application, provide the Agency with a current written statement of the start-up costs that the applicant has incurred in the preceding 12 months, with written estimates of start-up costs that the applicant expects to incur and with written estimates of operating and overhead costs for a 90-day period of operation of the air service, and establish that

(i) in respect of the start-up costs, the statement is complete and accurate and the estimates are reasonable,

(ii) in respect of the operating and overhead costs, the estimates are reasonable and are based on utilization of the aircraft solely on the specified air service under conditions of optimum demand, which utilization shall be no less than that which is necessary for the air service to be profitable,

(iii) subject to subparagraph (b)(i), the applicant has acquired or can acquire funds in an amount at least equal to the total costs included in the statement and in the estimates,

(iv) the funds are not encumbered and are comprised of liquid assets that have been acquired or that can be acquired by way of a line of credit issued by a financial institution or by way of a similar financial instrument,

(v) the terms and conditions under which those funds have been acquired or can be acquired are such that the funds are available and will remain available to finance the air service,

(vi) subject to paragraph (b), where the applicant is a corporation, at least 50% of the funds required by subparagraph (iii) have been acquired by way of capital stock that has been issued and paid for and that cannot be redeemed for a period of at least one year after the date of the issuance or reinstatement of the licence, and

(vii) subject to paragraph (b), where the applicant is a proprietorship or partnership, at least 50% of the funds required by subparagraph (iii) have been acquired by way of the proprietor's or partners' capital that has been injected into the proprietorship or partnership and that cannot be withdrawn for a period of at least one year after the date of the issuance or reinstatement of the licence;

(b) where the applicant is or has been in operation,

(i) increase the amount of funds required by subparagraph (a)(iii) by the amount of any shareholders', proprietor's or partners' deficit that is disclosed in the applicant's current audited financial statements which are prepared in accordance with generally accepted accounting principles in Canada, and those additional funds shall be acquired by way of capital stock that has been issued and paid for in the case of a corporation, or by way of the proprietor's or partners' invested capital in the case of a proprietorship or partnership, which capital stock or invested capital is to be subject to the condition prescribed in subparagraph (a)(vi) or (vii), and

(ii) decrease the amount of the capital stock that is required by subparagraph (a)(vi) to be issued and paid for in the case of a corporation, or the amount of the proprietor's or partners' capital that is required by subparagraph (a)(vii) to be invested in the case of a proprietorship or partnership, by the amount of any shareholders', proprietor's or partners' equity that is disclosed in the applicant's current audited financial statements which are prepared in accordance with generally accepted accounting principles in Canada; and

(2) Sous réserve du paragraphe (3), le demandeur doit :

a) quant au service aérien visé par la demande, remettre à l'Office, par écrit, un relevé à jour des frais de démarrage qu'il a engagés au cours des 12 mois précédents, une estimation des frais de démarrage qu'il prévoit d'engager ainsi qu'une estimation des frais d'exploitation et des frais généraux qu'il prévoit d'engager pendant une période de 90 jours d'exploitation du service aérien, et démontrer :

(i) que le relevé est complet et exact et que l'estimation est raisonnable quant aux frais de démarrage,

(ii) que l'estimation des frais d'exploitation et des frais généraux est raisonnable et fondée sur l'utilisation des aéronefs uniquement pour ce service aérien dans des conditions de demande optimale, laquelle utilisation représente au moins le minimum nécessaire pour assurer la rentabilité du service aérien,

(iii) sous réserve du sous-alinéa b)(i), qu'il a acquis ou est en mesure d'acquies des fonds au moins équivalents au total des frais inscrits dans le relevé et dans les estimations,

(iv) que les fonds ne sont pas grevés et qu'ils sont constitués de liquidités acquises ou pouvant l'être au moyen d'une marge de crédit accordée par une institution financière ou au moyen de tout instrument financier semblable,

(v) que les modalités selon lesquelles ces fonds ont été acquis ou peuvent l'être sont telles que les fonds sont disponibles et continueront de l'être pour financer le service aérien,

(vi) sous réserve de l'alinéa b), s'il s'agit d'une société, qu'au moins 50 pour cent des fonds exigés par le sous-alinéa (iii) ont été acquis au moyen d'actions du capital-actions émises et libérées qui ne peuvent être rachetées pendant une période minimale d'un an après la date de délivrance ou de rétablissement de la licence,

(vii) sous réserve de l'alinéa b), s'il s'agit d'une entreprise individuelle ou d'une société de personnes, qu'au moins 50 pour cent des fonds exigés par le sous-alinéa (iii) ont été acquis au moyen du capital investi par le propriétaire ou les associés dans l'entreprise ou la société qui ne peut en être retiré pendant une période minimale d'un an après la date de délivrance ou de rétablissement de la licence;

b) s'il est en exploitation ou l'a été :

(i) augmenter le montant des fonds exigés par le sous-alinéa a)(iii) du montant du déficit des actionnaires, du propriétaire ou des associés figurant dans ses états financiers courants vérifiés, établis conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada; ces fonds additionnels doivent être acquis au moyen d'actions du capital-actions émises et libérées, dans le cas d'une société, ou au moyen du capital investi par le propriétaire ou les associés, dans le cas d'une entreprise individuelle ou d'une société de personnes, et ces actions ou ce capital investi sont assujettis à la condition prévue aux sous-alinéas a)(vi) ou (vii),

(ii) diminuer le montant des actions du capital-actions qui, selon le sous-alinéa a)(vi), doivent être émises et libérées, dans le cas d'une société, ou le montant du capital du propriétaire ou des associés qui doit être investi selon le sous-alinéa a)(vii), dans le cas d'une entreprise individuelle ou d'une société de personnes, du montant de tout avoir des actionnaires, du propriétaire ou des associés figurant dans ses états financiers courants vérifiés, établis conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada;

(c) file with the Agency, on request, any information that the Agency requires to determine whether the applicant has complied with the requirements of paragraphs (a) and (b).

(3) Subsection (2) does not apply to

(a) an applicant that, at the proposed time of the issuance or reinstatement of the licence, operates an air service using medium or large aircraft in the case of an applicant referred to in paragraph (1)(a), or using large aircraft in the case of an applicant referred to in paragraph (1)(b), pursuant to

(i) a non-scheduled international licence or a scheduled international licence, or

(ii) a domestic licence in respect of which the applicant has, within 12 months before the proposed time of issuance or reinstatement of the licence, complied with subsection (2); and

(b) an applicant for the renewal of a licence referred to in paragraph (1)(a) or (b).

Provision of Aircraft with Flight Crew

8.2 (1) For the purposes of section 60 of the Act and subject to section 8.3, approval of the Agency is required before a person may provide all or part of an aircraft, with a flight crew, to a licensee for the purpose of providing an air service pursuant to the licensee's licence and before a licensee may provide an air service using all or part of an aircraft, with flight crew, provided by another person.

(2) The person who provides an aircraft to a licensee and the licensee shall apply to the Agency for an approval referred to in subsection (1) at least 45 days before the first planned flight.

(3) The application shall include the following:

(a) in respect of the proposed air service, evidence that the appropriate licence authority, charter permit and Canadian aviation document and the liability insurance coverage referred to in subsection (4) and, where applicable, subsection (5) are in effect;

(b) the name of the licensee;

(c) if applicable, the name of the charterer or charterers and the charter program permit or authorization number;

(d) the name of the person providing the aircraft with flight crew;

(e) the aircraft type to be provided;

(f) the maximum number of seats and the cargo capacity of the aircraft to be provided and, where applicable, the minimum number of seats and the cargo capacity to be provided for use by the licensee;

(g) the points to be served;

(h) the frequency of service;

(i) the period covered by the proposed air service; and

(j) an explanation of why the use by the licensee of all or part of an aircraft with a flight crew provided by another person is necessary.

(4) The licensee shall maintain passenger and third party liability insurance coverage for a service for which another person provides an aircraft with flight crew, at least in the amounts set out in section 7,

(a) by means of its own policy; or

(b) subject to subsection (5), by being named as an additional insured under the policy of the other person.

c) déposer auprès de l'Office, sur demande, les renseignements dont celui-ci a besoin pour vérifier si les exigences des alinéas a) et b) sont respectées.

(3) Le paragraphe (2) ne s'applique pas :

a) au demandeur qui, à la date prévue pour la délivrance ou le rétablissement de la licence, exploite un service aérien utilisant des aéronefs moyens ou des gros aéronefs, s'il s'agit du demandeur visé à l'alinéa (1)a), ou des gros aéronefs, s'il s'agit du demandeur visé à l'alinéa (1)b), aux termes :

(i) soit d'une licence internationale service à la demande ou d'une licence internationale service régulier,

(ii) soit d'une licence intérieure à l'égard de laquelle il s'est conformé aux exigences du paragraphe (2) dans les 12 mois précédant cette date;

b) au demandeur qui demande le renouvellement d'une licence visée aux alinéas (1)a) ou b).

Fourniture d'aéronefs avec équipage

8.2 (1) Pour l'application de l'article 60 de la Loi, la fourniture de tout ou partie d'un aéronef, avec équipage, à un licencié en vue de la prestation d'un service aérien conformément à sa licence et la fourniture, par un licencié, d'un service aérien utilisant tout ou partie d'un aéronef, avec équipage, appartenant à un tiers sont, sous réserve de l'article 8.3, assujetties à l'autorisation préalable de l'Office.

(2) Le licencié et la personne qui lui fournit l'aéronef doivent demander cette autorisation à l'Office au moins 45 jours avant le premier vol prévu.

(3) La demande d'autorisation doit contenir les renseignements suivants :

a) quant au service aérien projeté, la preuve que la licence requise, le cas échéant, le permis d'affrètement et le document d'aviation canadien requis ainsi que la police d'assurance responsabilité visée au paragraphe (4) et, s'il y a lieu, au paragraphe (5) sont en vigueur;

b) le nom du licencié;

c) le cas échéant, le nom de l'affréteur ou des affréteurs et le numéro du permis-programme ou de la permission;

d) le nom de la personne qui fournit l'aéronef avec équipage;

e) le type d'aéronef qui sera fourni;

f) le nombre maximal de places de l'aéronef et sa capacité pour le transport de marchandises et, s'il y a lieu, le nombre maximal de places et sa capacité pour le transport de marchandises offerts au licencié pour son usage;

g) les points à desservir;

h) la fréquence du service;

i) la période visée par le service aérien projeté;

j) les raisons pour lesquelles le licencié doit utiliser tout ou partie d'un aéronef, avec équipage, fourni par un tiers.

(4) Le licencié doit maintenir l'assurance responsabilité à l'égard des passagers et autres personnes, selon les montants minimaux prévus à l'article 7, pour tout service utilisant un aéronef, avec équipage, fourni par un tiers :

a) soit par l'intermédiaire de sa propre police;

b) soit, sous réserve du paragraphe (5), en étant inscrit à titre d'assuré additionnel dans la police du tiers.

(5) Where the licensee is named as an additional insured under the policy of the person referred to in subsection (4), there must be a written agreement between the licensee and the person to the effect that, for all flights for which the person provides aircraft with flight crew, the person will hold the licensee harmless from, and indemnify the licensee for, all passenger and third party liabilities while passengers or cargo transported under contract with the licensee are under the control of the person.

(6) The licensee and the person who provides the aircraft with flight crew shall notify the Agency in writing forthwith if the liability insurance coverage referred to in subsection (4) and, where applicable, subsection (5) has been cancelled or altered in any manner that results in failure by the licensee or the person to maintain the coverage.

8.3 (1) The approval referred to in section 8.2 is not required if, in respect of the air service to be provided, the appropriate licence authority, charter permit and Canadian aviation document and the liability insurance coverage referred to in subsection 8.2(4) and, where applicable, subsection 8.2(5), are in effect and

(a) both the person providing an aircraft to the licensee and the licensee are Canadian, the person is a licensee and the air service to be provided is a domestic service or an air service between Canada and the United States; or

(b) where the air service to be provided is an international service, a temporary and unforeseen circumstance has transpired within 72 hours before the planned departure time of a flight or the first flight of a series of flights that has forced the use of all or part of an aircraft, with a flight crew, provided by another person for a period of not more than one week, and the licensee

(i) has notified the Agency of the proposed flight or the first flight of a series of flights covering a period of not more than one week in accordance with subsection (2), and

(ii) has received an acknowledgement that the conditions of this paragraph have been met.

(2) The notification referred to in paragraph (1)(b) shall be given before the proposed flight or flights and shall contain

(a) a description of the temporary and unforeseen circumstance and an explanation of why it requires the use of all or part of an aircraft with a flight crew provided by another person;

(b) in respect of the air service to be provided,

(i) a statement that the appropriate licence authority, charter permit and Canadian aviation document and the liability insurance coverage referred to in subsection 8.2(4) and, where applicable, subsection 8.2(5) are in effect and that the liability insurance coverage is available for inspection by the Agency on request, or

(ii) where use of the aircraft and flight crew does not require an Agency licence, a copy of the Canadian aviation document and the certificate of liability insurance;

(c) where the aircraft to be used is larger than that authorized in the charter permit, a statement that the number of seats sold will not be greater than the number authorized in the charter permit;

(d) the name of the licensee;

(e) the name of the person providing the aircraft with a flight crew;

(f) the aircraft type to be provided;

(5) Si le licencié est inscrit à titre d'assuré additionnel dans la police du tiers, les deux doivent avoir conclu une entente par écrit portant que, pour tous les vols pour lesquels le tiers fournit un aéronef avec équipage, il exonérera le licencié de toute responsabilité à l'égard des réclamations des passagers et autres personnes pendant que les passagers ou les marchandises transportés aux termes du contrat avec celui-ci sont sous sa responsabilité.

(6) Le licencié et le tiers doivent aviser l'Office par écrit dès que la police d'assurance responsabilité visée au paragraphe (4) et, s'il y a lieu, au paragraphe (5) est annulée ou modifiée de façon qu'elle n'est plus maintenue par l'un ou l'autre.

8.3 (1) L'autorisation visée à l'article 8.2 n'est pas obligatoire pour le service aérien projeté si la licence requise, le cas échéant, le permis d'affrètement et le document d'aviation canadien requis ainsi que la police d'assurance responsabilité visée au paragraphe 8.2(4) et, s'il y a lieu, au paragraphe 8.2(5) sont en vigueur et si, selon le cas :

a) le tiers et le licencié sont des Canadiens, le tiers est un licencié et le service aérien est un service intérieur ou un service aérien entre le Canada et les États-Unis;

b) lorsqu'il s'agit d'un service international, une situation temporaire et imprévue est survenue dans les 72 heures précédant l'heure de départ prévue d'un vol ou du premier vol d'une série de vols et rend nécessaire l'utilisation, pour une période maximale d'une semaine, de tout ou partie d'un aéronef, avec équipage, fourni par un tiers, et le licencié :

(i) a avisé l'Office, conformément au paragraphe (2), du vol proposé ou du premier vol de la série de vols s'étendant sur une période maximale d'une semaine,

(ii) a reçu confirmation que les conditions énoncées au présent alinéa sont remplies.

(2) L'avis visé à l'alinéa (1)b) doit être donné avant le vol ou les vols proposés et doit contenir les renseignements suivants :

a) une description de la situation temporaire et imprévue et les raisons pour lesquelles il est nécessaire d'utiliser tout ou partie d'un aéronef, avec équipage, fourni par un tiers;

b) quant au service aérien projeté :

(i) une déclaration portant que la licence requise, le cas échéant, le permis d'affrètement et le document d'aviation canadien requis ainsi que la police d'assurance responsabilité visée au paragraphe 8.2(4) et, s'il y a lieu, au paragraphe 8.2(5) sont en vigueur et que la police peut, sur demande, être mise à la disposition de l'Office pour examen,

(ii) dans les cas où l'utilisation de l'aéronef et de l'équipage exige l'obtention d'une licence de l'Office, une copie du document d'aviation canadien et du certificat d'assurance responsabilité;

c) lorsque l'aéronef à utiliser est plus gros que celui autorisé par le permis d'affrètement, une déclaration portant que le nombre de places vendues ne dépassera pas le nombre autorisé par ce permis;

d) le nom du licencié;

e) le nom du tiers fournissant l'aéronef avec équipage;

f) le type d'aéronef devant être fourni;

- (g) the number of seats and the cargo capacity of the aircraft to be provided;
- (h) the date of each flight; and
- (i) the routing of each flight.

8.4 Where the Agency has granted an approval, or no approval is required pursuant to section 8.3, the licensee is not required to

- (a) notwithstanding paragraph 18(a), furnish the services, equipment and facilities that are necessary for the purposes of the provision of the air service; or
- (b) satisfy the condition set out in paragraph 18(c).

Public Disclosure

8.5 (1) Subject to subsection (4), a licensee that intends to provide an air service described in subsection 8.2(1) shall so notify the public in accordance with subsection (2).

(2) The licensee shall give notification that the air service referred to in subsection (1) is being operated using an aircraft and a flight crew provided by another person, and shall identify that person and specify the aircraft type

- (a) on all service schedules, timetables, electronic displays and any other public advertising of the air service; and
- (b) to travellers
 - (i) before reservation, or after reservation if the arrangement for the air service has been entered into after a reservation has been made, and
 - (ii) on check-in.

(3) A licensee shall identify the person providing the aircraft and specify the aircraft type for each segment of the journey on all travel documents, including, if issued, itineraries.

(4) Where paragraph 8.3(1)(b) applies, a licensee is exempt from having to comply with the requirements of subsection (1), paragraph (2)(a), subparagraph (2)(b)(i) and subsection (3) only if the licensee has made every effort to comply with them.

(5) Where an approval is required by subsection 8.2(1) or an acknowledgement is required by paragraph 8.3(1)(b), the licensee may give the notification referred to in subsection (2) before receipt of the approval or acknowledgement if the notification contains a statement that the provision of the air service using all or part of an aircraft, with a flight crew, provided by a person other than the licensee is subject to the consent of the Agency.

5. The heading "LICENCES AND REDUCTION IN DOMESTIC SERVICES" before section 10 of the Regulations is replaced by the following:

DOMESTIC AND INTERNATIONAL LICENCES AND REDUCTION IN DOMESTIC SERVICES

6. Paragraphs 10(1)(a) to (c) of the Regulations are replaced by the following:

- (a) is a Canadian or is exempted from that requirement under section 62 of the Act;
- (b) holds a Canadian aviation document that is valid in respect of the air service to be provided under the licence;
- (c) has the liability insurance coverage required by section 7 in respect of the air service to be provided under the licence and has complied with section 8; and
- (d) where the applicant is required to meet the financial requirements set out in section 8.1, meets those requirements.

- g) le nombre de places de l'aéronef et sa capacité pour le transport de marchandises;
- h) la date de chaque vol;
- i) l'itinéraire de chaque vol.

8.4 Dans le cas où l'Office a donné son autorisation ou dans le cas visé à l'article 8.3 où cette autorisation n'est pas obligatoire, le licencié n'est pas tenu :

- a) malgré l'alinéa 18a), de fournir les services, le matériel et les installations nécessaires à la prestation du service aérien;
- b) de remplir la condition énoncée à l'alinéa 18c).

Divulgateion au public

8.5 (1) Sous réserve du paragraphe (4), le licencié qui a l'intention de fournir un service aérien visé au paragraphe 8.2(1) doit en informer le public de la manière prévue au paragraphe (2).

(2) Le licencié doit annoncer que ce service aérien est exploité au moyen d'un aéronef, avec équipage, fourni par un tiers et préciser le nom du tiers et le type d'aéronef :

- a) sur tous les indicateurs, horaires et systèmes d'affichage électronique et dans toute autre publicité concernant le service aérien;
- b) aux voyageurs, aux moments suivants :
 - (i) avant la réservation, ou après celle-ci si l'entente relative au service aérien a été conclue après qu'une réservation a été faite,
 - (ii) au moment de l'enregistrement.

(3) Le licencié doit indiquer sur tous les documents de voyage, y compris l'itinéraire, s'il y a lieu, le nom du tiers fournissant l'aéronef et le type d'aéronef pour chaque segment du voyage.

(4) Dans le cas où l'alinéa 8.2(1)b) s'applique, le licencié n'est exempté de l'application du paragraphe (1), de l'alinéa (2)a), du sous-alinéa (2)b)(i) et du paragraphe (3) que s'il a fait tout son possible pour s'y conformer.

(5) Dans les cas où l'autorisation visée au paragraphe 8.2(1) ou la confirmation visée à l'alinéa 8.3(1)b) est exigée, le licencié peut faire l'annonce mentionnée au paragraphe (2) avant d'avoir reçu l'autorisation ou la confirmation, pourvu qu'il y précise que la prestation du service aérien au moyen de tout ou partie d'un aéronef, avec équipage, fourni par un tiers est subordonnée au consentement de l'Office.

5. Le titre de la partie II du même règlement est remplacé par ce qui suit :

LICENCES INTÉRIEURES ET INTERNATIONALES ET RÉDUCTION DES SERVICES INTÉRIEURS

6. Les alinéas 10(1)a) à c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- a) qu'il est Canadien ou qu'il est exempté de l'obligation de justifier de cette qualité en vertu de l'article 62 de la Loi;
- b) qu'il détient un document d'aviation canadien valable pour le service aérien visé par la licence;
- c) qu'il détient une police d'assurance responsabilité conforme à l'article 7 à l'égard du service aérien visé par la licence et qu'il s'est conformé à l'article 8;
- d) le cas échéant, qu'il remplit les exigences financières énoncées à l'article 8.1.

7. The heading before section 11 and sections 11 to 13¹ of the Regulations are repealed.

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

14. (1) For the purposes of section 64 of the Act, a licensee proposing to discontinue or to reduce the frequency of a domestic service shall give notice of the proposal

(2) Paragraph 14(1)(b) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

b) les titulaires d'une licence intérieure qui exploitent leur service dans la région touchée par le projet ainsi que les résidents de cette région, par la publication d'un avis établi conformément à l'annexe III, dans les journaux—dont les noms peuvent être obtenus de l'Office sur demande du licencié—qui, dans la région, ont le plus grand tirage dans chacune des deux langues officielles.

9. Subsections 15(1) and (2) of the Regulations are replaced by the following:

15. (1) An applicant for a scheduled international licence, or for an amendment to or a renewal of such a licence, shall submit to the Agency documentary evidence to establish that the applicant

- (a) is eligible to hold a scheduled international licence;
- (b) holds a Canadian aviation document that is valid in respect of the air service to be provided under the licence;
- (c) has the liability insurance coverage required by section 7 in respect of the air service to be provided under the licence and has complied with section 8; and
- (d) where the applicant is required to meet the financial requirements set out in section 8.1, meets those requirements.

(2) An applicant for a non-scheduled international licence, or for an amendment to or a renewal of such a licence, shall submit to the Agency documentary evidence that

- (a) meets the requirements of paragraphs (1)(b) to (d); and
- (b) establishes that
 - (i) the applicant is a Canadian, or
 - (ii) where the applicant is a non-Canadian, the applicant holds a document issued by the government of the applicant's state or an agent thereof, in respect of the air service to be provided, that is equivalent to the non-scheduled international licence for which the application is being made.

10. Sections 16 to 21⁴ of the Regulations are replaced by the following:

16. Notwithstanding paragraph 20(a), the holder of a non-scheduled international licence valid for the operation of charters with aircraft having an MCTOW of 35,000 pounds (15,900 kg) or less may charter, at any one time, any aircraft with an MCTOW of 35,000 pounds (15,900 kg) or less to one courier service that obtains payment for goods carried at a toll per unit, if the courier service has been contracted to provide door-to-door transportation of the goods.

17. A non-Canadian air carrier is exempt from the requirement set out in paragraph 57(a) of the Act where the carrier disembarks

7. L'intertitre précédant l'article 11 et les articles 11 à 13¹ du même règlement sont abrogés.

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

14. (1) Pour l'application de l'article 64 de la Loi, le licencié qui se propose d'interrompre un service intérieur ou d'en réduire la fréquence doit aviser les personnes suivantes de son projet, comme il suit :

(2) L'alinéa 14(1)b) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) les titulaires d'une licence intérieure qui exploitent leur service dans la région touchée par le projet ainsi que les résidents de cette région, par la publication d'un avis établi conformément à l'annexe III, dans les journaux—dont les noms peuvent être obtenus de l'Office sur demande du licencié—qui, dans la région, ont le plus grand tirage dans chacune des deux langues officielles.

9. Les paragraphes 15(1) et (2) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

15. (1) Le demandeur qui désire obtenir, modifier ou renouveler une licence internationale service régulier doit déposer auprès de l'Office une preuve documentaire établissant à la fois :

- a) qu'il est habilité à détenir une telle licence;
- b) qu'il détient un document d'aviation canadien valable pour le service aérien visé par la licence;
- c) qu'il détient une police d'assurance responsabilité conforme à l'article 7 à l'égard du service aérien visé par la licence et qu'il s'est conformé à l'article 8;
- d) le cas échéant, qu'il remplit les exigences financières énoncées à l'article 8.1.

(2) Le demandeur qui désire obtenir, modifier ou renouveler une licence internationale service à la demande doit déposer auprès de l'Office une preuve documentaire qui, à la fois :

- a) satisfait aux exigences des alinéas (1)b) à d);
- b) établit :
 - (i) qu'il est Canadien,
 - (ii) s'il n'est pas Canadien, qu'il détient pour le service aérien visé un document délivré par le gouvernement de son État ou le mandataire de celui-ci qui est équivalent à la licence internationale service à la demande.

10. Les articles 16 à 21⁴ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

16. Malgré l'alinéa 20a), le titulaire d'une licence internationale service à la demande valable pour l'exécution de vols affrétés au moyen d'aéronefs ayant une MMHD d'au plus 35 000 livres (15 900 kg) peut fréter, à tout moment, un aéronef de cette masse à un service de messageries qui se fait rémunérer selon une taxe unitaire pour transporter des marchandises, à condition que ce service ait été engagé à contrat pour offrir le transport de porte-à-porte des marchandises.

17. Le transporteur aérien non canadien est exempté de l'obligation, prévue à l'article 57 de la Loi, de détenir la licence

¹ SOR/90-740

⁴ SOR/90-740, SOR/92-709

¹ DORS 90-740

⁴ DORS 90-740, DORS 92-709

passengers or goods in Canada as a result of circumstances beyond the carrier's control.

Licence Conditions

18. Every scheduled international licence and non-scheduled international licence is subject to the following conditions:

- (a) the licensee shall, on reasonable request therefor, provide transportation in accordance with the terms and conditions of the licence and shall furnish such services, equipment and facilities as are necessary for the purposes of that transportation;
- (b) the licensee shall not make publicly any statement that is false or misleading with respect to the licensee's air service or any service incidental thereto; and
- (c) the licensee shall not operate an international service, or represent by advertisement or otherwise the licensee as operating such a service, under a name other than that specified in the licence.

19. Subject to sections 142 and 143, every scheduled international licence shall be subject to the condition that the licensee shall, subject to any delays due to weather, conditions affecting safety or abnormal operating conditions, operate every flight in accordance with its service schedule.

20. Every non-scheduled international licence is subject to the following conditions:

- (a) the licensee shall not charter an aircraft to a person who obtains payment for traffic carried at a toll per unit, unless the licensee is providing a service pursuant to Part III, except Division III thereof, or section 99; and
- (b) the licensee shall permit the Agency to inspect the records maintained by the licensee in respect of any advance payments received by the licensee in connection with a CPC, ABC/ITC, ITC, ABC or TPC.

11. Section 22 of the Regulations and the headings before it are replaced by the following:

PART III

INTERNATIONAL CHARTERS (NON-U.S.)

Application

21.1 Except as otherwise provided in Part IV, Divisions I to VI apply in respect of international charters except TPCs, TPNCs and TGCs.

Permits

22. The issuance or deemed issuance of any category of permit referred to in section 22.1 in respect of an international charter is subject to the following conditions, namely, that the operation of the charter

- (a) be in accordance with
 - (i) the Act and these Regulations,
 - (ii) any terms and conditions of the licence pursuant to which the international charter is operated,
 - (iii) where applicable, any conditions of the permit, and
 - (iv) the terms and conditions of a charter contract that are set out in these Regulations;

visée à la partie II de celle-ci, s'il débarque des passagers ou des marchandises au Canada en raison de circonstances indépendantes de sa volonté.

Conditions des licences

18. Les licences internationales service régulier et service à la demande sont subordonnées aux conditions suivantes :

- a) le licencié répond aux demandes raisonnables de transport, conformément aux conditions de sa licence, et fournit les services, le matériel et les installations nécessaires à ce transport;
- b) le licencié ne fait publiquement aucune déclaration fautive ou trompeuse concernant son service aérien ou tout service connexe;
- c) le licencié n'exploite pas son service international sous un nom autre que celui inscrit sur sa licence, ni ne se présente comme exploitant un tel service sous un autre nom dans sa publicité ou autrement.

19. Sous réserve des articles 142 et 143, la licence internationale service régulier est subordonnée à la condition que le licencié effectue tous les vols conformément à son indicateur, sauf dans les cas de retards attribuables aux conditions météorologiques, aux situations compromettant la sécurité ou aux situations d'exploitation inhabituelles.

20. La licence internationale service à la demande est subordonnée aux conditions suivantes :

- a) le licencié ne frète pas d'aéronef aux personnes qui se font rémunérer pour le transport selon une taxe unitaire, à moins qu'il ne fournisse un service aux termes de la partie III, sauf la section III, ou aux termes de l'article 99;
- b) le licencié permet à l'Office d'examiner les registres des paiements anticipés qu'il a reçus relativement à tout VABC, VARA/VAFO, VAFO, VARA ou VAP.

11. L'article 22 du même règlement et les intertitres le précédant sont remplacés par ce qui suit :

PARTIE III

VOLS AFFRÉTÉS INTERNATIONAUX (PAYS ÉTRANGERS AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS)

Application

21.1 Sauf disposition contraire de la partie IV, les sections I à VI s'appliquent aux vols affrétés internationaux autres que les VAP, les VAPNOR et les VAM.

Permits

22. La délivrance—effective ou présumée—d'un permis d'une catégorie visée à l'article 22.1 pour l'exécution d'un vol affrété international est subordonnée aux conditions suivantes :

- a) l'exécution de ce vol est conforme :
 - (i) à la Loi et au présent règlement,
 - (ii) aux modalités de la licence dans le cadre de laquelle le vol est effectué,
 - (iii) le cas échéant, aux conditions du permis,
 - (iv) aux modalités du contrat d'affrètement qui sont prévues par le présent règlement;

(b) be consistent with Canada's national and international transportation policies and Canada's other policies that affect, directly or indirectly, air transportation, as set out in applicable legislation or in other documents of the Government of Canada;

(c) be in accordance with any applicable international agreement, convention or arrangement respecting civil aviation to which Canada is a party; and

(d) on balance, best serve the needs of travellers, shippers and air carriers.

Categories of Permits

22.1 The following are the categories of permits pursuant to which an international charter may be operated:

(a) a program permit issued pursuant to subsection 32(1) or (2), section 34 or 37.2, subsection 43(2.3) or section 48.1;

(b) a small carrier charter permit that is deemed to have been issued pursuant to section 32.1, 36.1, 42.1, 44 or 48.2; or

(c) an approval granted pursuant to subsection 73(5).

Powers of the Agency

22.2 (1) Notwithstanding any other provision of this Part, where the Agency determines that the operation of an international charter referred to in section 22 is contrary to any of the conditions referred to in that section, the Agency may

(a) deny an application for, or cancel a program permit, in whole or in part, referred to in subsection 32(1) or (2), section 34 or 37.1, subsection 43(2.3) or section 48.1;

(b) cancel a small carrier charter permit that is deemed to have been issued pursuant to section 32.1, 36.1, 42.1, 44 or 48.2;

(c) deny an application for or cancel an approval referred to in paragraph 73(4)(c); or

(d) before issuing or cancelling a permit, require an air carrier to take measures to ensure that the operation of the charter will comply with the conditions.

(2) When determining whether the operation of an international charter may contravene paragraph 22(b), (c) or (d), the Agency shall take into consideration international reciprocity in matters of air transportation.

12. (1) The portion of subsection 23(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

23. (1) Every non-scheduled international licence providing for the operation of international charters is subject to the condition that no goods be carried for remuneration on an aircraft used for an ABC, an ABC/ITC, a CPC or an ITC, except

(2) Subsection 23(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) Notwithstanding paragraph 20(a), an air carrier may charter part of the bellyhold of an aircraft used for an ABC, an ABC/ITC, a CPC or an ITC to a person who obtains payment for goods carried thereon at a toll per unit, if that part is not required for use pursuant to the passenger charter contract.

(3) Paragraph 23(5)(b) of the Regulations is replaced by the following:

b) elle est conforme aux politiques canadiennes en matière de transport national et international, ainsi qu'aux autres politiques canadiennes ayant une incidence directe ou indirecte sur le transport aérien, énoncées dans les textes législatifs ou autres documents du gouvernement du Canada;

c) elle est conforme aux ententes, conventions ou accords internationaux en matière d'aviation civile auxquels le Canada est partie;

d) tout compte fait, elle répond le mieux possible aux besoins des voyageurs, des expéditeurs et des transporteurs aériens.

Catégories de permis

22.1 Les catégories de permis autorisant l'exécution d'un vol affrété international sont les suivantes :

a) le permis-programme délivré en vertu des paragraphes 32(1) ou (2), des articles 34 ou 37.2, du paragraphe 43(2.3) ou de l'article 48.1;

b) le permis d'affrètement de petit transporteur réputé délivré en vertu des articles 32.1, 36.1, 42.1, 44 ou 48.2;

c) l'autorisation accordée en vertu du paragraphe 73(5).

Pouvoirs de l'Office

22.2 (1) Malgré toute autre disposition de la présente partie, lorsque l'Office détermine que l'exécution d'un vol affrété international visé à l'article 22 ne satisfait pas aux conditions qui y sont énoncées, il peut :

a) refuser la demande de permis-programme visé aux paragraphes 32(1) ou (2), aux articles 34 ou 37.1, au paragraphe 43(2.3) ou à l'article 48.1, ou révoquer un tel permis ou toute partie de celui-ci;

b) révoquer le permis d'affrètement de petit transporteur réputé délivré en vertu des articles 32.1, 36.1, 42.1, 44 ou 48.2;

c) refuser la demande d'autorisation visée à l'alinéa 73(4)c) ou révoquer une telle autorisation;

d) avant de délivrer ou de révoquer le permis, obliger le transporteur aérien à prendre des mesures pour assurer le respect de ces conditions.

(2) L'Office tient compte de la réciprocité internationale en matière de transport aérien lorsqu'il détermine si l'exécution d'un vol affrété international risque de contrevenir aux alinéas 22b), c) ou d).

12. (1) Le passage du paragraphe 23(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

23. (1) Les licences internationales servies à la demande autorisant l'exécution de vols affrétés internationaux sont subordonnées à la condition qu'aucune marchandise ne soit transportée contre rémunération à bord d'un aéronef affecté à un VARA, un VARA/VAFO, un VABC ou un VAFO, sauf si :

(2) Le paragraphe 23(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Malgré l'alinéa 20a), le transporteur aérien peut fréter une partie de la soute d'un aéronef affecté à un VARA, un VARA/VAFO, un VABC ou un VAFO à une personne qui se fait rémunérer selon une taxe unitaire pour transporter des marchandises à bord de l'aéronef, si cette partie de la soute n'est pas requise pour l'exécution du contrat d'affrètement visant le transport de passagers.

(3) L'alinéa 23(5)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(b) where the non-Canadian air carrier does not act pursuant to paragraph (a) within one day, the Agency may establish and substitute a new toll, which shall take effect in the tariff forthwith.

13. Sections 24^s and 24.1^s of the Regulations are replaced by the following:

24.1 (1) No air carrier shall operate a CPC unless the air carrier (a) holds a non-scheduled international licence valid for the proposed CPC; and

(b) has been issued a program permit or is deemed to have been issued a small carrier charter permit in respect of the CPC, by the Agency.

(2) An air carrier who proposes to operate a CPC or a series of CPCs that use aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15,900 kg) shall apply to the Agency for a program permit in respect of the CPC or series of CPCs.

(3) The Agency shall not consider an application referred to in subsection (2) unless the air carrier has a financial guarantee with a Canadian financial institution, in a standard form provided by the Agency, that provides that any advance payment in respect of the CPC is fully protected from the time it is received by the air carrier from the charterer.

(4) An air carrier referred to in subsection (2) shall, at least 30 days before the cancellation or termination of a financial guarantee referred to in subsection (3), file a copy of a new or renewed, as the case may be, financial guarantee with the Agency.

14. The portion of section 24.2^s of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

24.2 A financial guarantee referred to in subsection 24.1(3) shall specify

15. (1) Subsection 25(1)^s of the Regulations is replaced by the following:

25. (1) An application, and any application to amend a previous application, for a program permit for a CPC shall be filed with the Agency by the air carrier that is to perform the outbound portion of the CPC, as soon as the charter contract is signed or amended by the air carrier and the charterer and in any event not less than 30 days before the commencement of the CPC.

(2) The portion of subsection 25(2) of the Regulations before paragraph (b) is replaced by the following:

(2) Every application for a program permit to operate a CPC shall be made in writing and the applicant shall

(a) submit therewith a copy of the executed charter contract;

(3) Clause 25(2)(e)(iv)(B) of the Regulations is replaced by the following:

(B) if the date of the receipt by the Agency, pursuant to paragraph (a), of the copy of the executed charter contract is more than six months after the end of the charterer's financial year, a copy of the current financial statements signed by a person duly authorized by the charterer,

b) si ce transporteur ne dépose pas de taxe de remplacement, comme le prévoit l'alinéa a), dans un délai d'un jour, l'Office peut établir dans ce tarif, en remplacement de la taxe refusée, une nouvelle taxe qui entre en vigueur immédiatement.

13. Les articles 24^s et 24.1^s du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

24.1 (1) Il est interdit au transporteur aérien d'effectuer un VABC à moins de remplir les conditions suivantes :

a) il détient une licence internationale service à la demande valable pour ce vol;

b) un permis-programme lui a été délivré par l'Office pour ce vol ou un permis d'affrètement de petit transporteur est réputé lui avoir été délivré par l'Office pour ce vol.

(2) Le transporteur aérien qui se propose d'effectuer un VABC ou une série de VABC au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg) doit demander un permis-programme à l'Office pour ce vol ou cette série de vols.

(3) L'Office ne prend en considération la demande visée au paragraphe (2) que si le transporteur aérien a obtenu une garantie financière d'une institution financière canadienne, établie sur le formulaire standard fourni par l'Office, selon laquelle tout paiement anticipé fait à l'égard du VABC est entièrement protégé dès que le transporteur aérien le reçoit de l'affréteur.

(4) Au moins 30 jours avant l'annulation ou l'expiration de la garantie financière visée au paragraphe (3), le transporteur aérien visé au paragraphe (2) doit déposer auprès de l'Office une copie de la garantie renouvelée ou d'une nouvelle garantie, selon le cas.

14. Le passage de l'article 24.2^s du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

24.2 La garantie financière visée au paragraphe 24.1(3) doit préciser :

15. (1) Le paragraphe 25(1)^s du même règlement est remplacé par ce qui suit :

25. (1) La demande de permis-programme pour un VABC, ou la demande de modification d'une demande antérieure, doit être déposée auprès de l'Office par le transporteur aérien chargé d'effectuer l'aller du VABC dès que celui-ci et l'affréteur ont signé ou modifié le contrat d'affrètement, et au moins 30 jours avant le début du VABC.

(2) Le passage du paragraphe 25(2) du même règlement précédant l'alinéa b) est remplacé par ce qui suit :

(2) La demande de permis-programme pour un VABC doit être présentée par écrit et accompagnée des documents et renseignements suivants :

a) une copie du contrat d'affrètement signé;

(3) La division 25(2)(e)(iv)(B) du même règlement est remplacée par ce qui suit :

(B) une copie des états financiers courants de l'affréteur signés par son agent dûment autorisé, si l'Office reçoit la copie du contrat d'affrètement signé, visée à l'alinéa a), plus de six mois après la fin de l'exercice de l'affréteur,

^s SOR/92-709

^s DORS/92-709

(4) Paragraph 25(2)(f) of the Regulations is replaced by the following:

(f) establish

(i) the adequacy of the arrangements referred to in clause (e)(iv)(D),

(ii) the financial ability of the charterer to perform the contract, and

(iii) that the charterer has a principal place of business in Canada or, if the charterer is a corporation, that it is registered under the laws of Canada or any province; and

16. (1) Subsections 26(1) and (2) of the Regulations are replaced by the following:

26. (1) Subject to subsection (2), on receipt of an application referred to in section 25 that is made by a non-Canadian air carrier for a fifth freedom CPC, the Agency shall advise thereof all Canadian air carriers holding a non-scheduled international licence valid for the proposed CPC by making particulars of the application available to those air carriers.

(2) Where a non-Canadian air carrier holding a valid scheduled international licence applies for a program permit to operate a CPC between points in Canada and points in the country in which the air carrier is headquartered that are served pursuant to the scheduled international licence, subsection (1) does not apply.

(2) Subsections 26(4) and (5) of the Regulations are replaced by the following:

(4) Where an air carrier files notice with the Agency pursuant to subsection (3), and the proposals of the air carrier are in accordance with the requirements of these Regulations, no program permit shall be issued to the non-Canadian air carrier in respect of the CPCs referred to in that subsection.

(5) Where a notice referred to in subsection (3) is received by the Agency in respect of a CPC proposed to be operated between a point in Canada and a point in the territory of another country that are both served under the licence of an air carrier holding a valid scheduled international licence, the Agency may grant a program permit in respect of the CPC to that air carrier only.

(6) This section does not apply in respect of an application by a United States charter carrier licensee who holds a non-scheduled international licence that is valid for the proposed charter.

17. (1) Subparagraph 27(3)(a)(vii) of the Regulations is replaced by the following:

(vii) forfeit any payments made to the air carrier if, owing to the charterer's acts or omissions, no program permit is issued by the Agency in respect of the CPC that the charterer contracted for or if, owing to a breach by the charterer of the CPC contract, a program permit issued, or a small carrier charter permit that is deemed to have been issued, to the air carrier is cancelled by the Agency in respect of that charterer, and

(2) Paragraph 27(3)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) any public solicitation carried out and any ticket issued in respect of the CPC before the Agency has issued a program permit therefor shall include a notice that the CPC is subject to the approval of the Agency.

(4) L'alinéa 25(2)f) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

f) démontrer :

(i) que les mesures visées à la division e)(iv)(D) sont adéquates,

(ii) que l'affrèteur a la capacité financière d'exécuter le contrat,

(iii) que l'affrèteur a un établissement principal au Canada ou, s'il s'agit d'une société, qu'il est immatriculé selon les lois fédérales ou provinciales;

16. (1) Les paragraphes 26(1) et (2) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

26. (1) Sous réserve du paragraphe (2), dès réception d'une demande visée à l'article 25 qui est présentée par un transporteur aérien non canadien en vue de l'exécution d'un VABC de cinquième liberté, l'Office avise de la demande tous les transporteurs aériens canadiens qui détiennent une licence internationale service à la demande valable pour le VABC projeté et met à leur disposition les renseignements contenus dans la demande.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas dans le cas où un transporteur aérien non canadien qui détient une licence internationale service régulier valable demande un permis-programme pour effectuer un VABC entre des points au Canada et des points dans le pays où se trouve son siège social qui sont tous desservis en vertu de cette licence.

(2) Les paragraphes 26(4) et (5) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(4) Lorsqu'un transporteur aérien donne à l'Office l'avis visé au paragraphe (3) et que ses propositions respectent les exigences du présent règlement, aucun permis-programme n'est délivré au transporteur aérien non canadien pour les VABC mentionnés à ce paragraphe.

(5) Lorsque l'Office reçoit un avis en application du paragraphe (3) à l'égard d'un VABC projeté entre un point situé au Canada et un point situé dans le territoire d'un autre pays qui sont tous deux desservis en vertu de la licence d'un transporteur aérien qui détient une licence internationale service régulier valable, il ne peut délivrer le permis-programme pour le VABC qu'à ce transporteur aérien.

(6) Le présent article ne s'applique pas à la demande présentée par un transporteur frèteur licencié des États-Unis qui détient une licence internationale service à la demande valable pour le vol affrété projeté.

17. (1) Le sous-alinéa 27(3)a)(vii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(vii) abandonner au transporteur aérien les paiements versés si, à cause des actes ou des omissions de l'affrèteur, l'Office ne délivre pas de permis-programme pour le VABC à l'égard duquel l'affrèteur a passé un contrat ou si, à cause d'une rupture du contrat de la part de celui-ci, l'Office révoque le permis-programme délivré au transporteur aérien ou le permis d'affrètement de petit transporteur réputé délivré à celui-ci,

(2) L'alinéa 27(3)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) la publicité faite et les billets émis à l'égard du VABC avant que l'Office ait délivré le permis-programme doivent comporter un avis précisant que le VABC est subordonné à l'autorisation de l'Office.

18. Paragraph 28(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) both air carriers qualify therefor under subsection 24.1(1);

19. (1) Subsection 30(4) of the Regulations is replaced by the following:

(4) Unless a CPC tariff filed with the Agency has been rejected, or suspended or disallowed by the Agency, or withdrawn by the air carrier, prior to its effective date, a CPC tariff becomes effective not less than

(a) 45 days after the date of filing that tariff, if filed by a Canadian air carrier; and

(b) 30 days after the date of filing that tariff, if filed by a non-Canadian air carrier.

(2) Paragraph 30(9)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) where the non-Canadian air carrier does not act pursuant to paragraph (a) within one day, the Agency may establish and substitute for the disallowed toll a new toll which shall take effect in the tariff forthwith, notwithstanding paragraph (4)(b) and subsection (6).

20. Subsection 31(2) of the Regulations is repealed.

21. (1) The portion of subsection 32(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

32. (1) The Agency shall issue a program permit where

(2) Subsections 32(2) to (6) of the Regulations are replaced by the following:

(2) The Agency shall issue, to an air carrier, a separate program permit for each CPC that meets the requirements of subsection (1).

(3) Each program permit shall be given an identification number by the Agency.

(4) An air carrier to whom a valid CPC program permit has been issued or to whom a small carrier charter permit for the purpose of providing a CPC is deemed to have been issued shall perform the flights that constitute the CPC.

(3) The portion of subsection 32(7) of the Regulations before subparagraph (a)(i) is replaced by the following:

(7) An air carrier that holds a valid CPC program permit may

(a) modify the CPC program approved by that permit, by advising the Agency of changes, by letter or electronic message, with respect to

(4) Subparagraph 32(7)(a)(iii) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(iii) les dates des vols lorsqu'ils sont effectués dans les trois jours avant ou après les dates initialement autorisées;

(5) Subsection 32(10) of the Regulations is replaced by the following:

(10) The CPC program permit shall be carried on board the aircraft used for the CPC or be available at the point of origin of the CPC.

22. The Regulations are amended by adding the following after section 32:

18. L'alinéa 28(1)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) les deux transporteurs aériens satisfont aux exigences du paragraphe 24.1(1);

19. (1) Le paragraphe 30(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Sauf dans les cas où le tarif VABC déposé auprès de l'Office est, avant son entrée en vigueur, soit rejeté, soit suspendu ou refusé par lui, soit retiré par le transporteur aérien, le tarif VABC prend effet au plus tôt à l'expiration du délai de :

a) 45 jours suivant la date de son dépôt, s'il est déposé par un transporteur aérien canadien;

b) 30 jours suivant la date de son dépôt, s'il est déposé par un transporteur aérien non canadien.

(2) L'alinéa 30(9)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) lorsque ce transporteur n'établit pas de taxe de remplacement, comme le prévoit l'alinéa a), dans un délai d'un jour, l'Office peut établir dans le tarif, en remplacement de la taxe refusée, une nouvelle taxe qui entre en vigueur immédiatement, malgré l'alinéa (4)b) et le paragraphe (6).

20. Le paragraphe 31(2) du même règlement est abrogé.

21. (1) Le passage du paragraphe 32(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

32. (1) L'Office délivre un permis-programme si les conditions suivantes sont réunies :

(2) Les paragraphes 32(2) à (6) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(2) L'Office délivre au transporteur aérien un permis-programme distinct pour chaque VABC qui satisfait aux exigences du paragraphe (1).

(3) L'Office attribue un numéro d'identification à chaque permis-programme.

(4) Le transporteur aérien qui a obtenu un permis-programme valable pour un VABC ou à qui un permis d'affrètement de petit transporteur est réputé délivré pour l'exécution d'un VABC doit effectuer tous les vols constituant ce VABC.

(3) Le passage du paragraphe 32(7) du même règlement précédant le sous-alinéa a)(i) est remplacé par ce qui suit :

(7) Le transporteur aérien qui détient un permis-programme valable pour un VABC peut :

a) modifier les éléments suivants du programme VABC autorisé par ce permis, en communiquant les changements à l'Office par lettre ou par voie électronique :

(4) Le sous-alinéa 32(7)a)(iii) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iii) les dates des vols lorsqu'ils sont effectués dans les trois jours avant ou après les dates initialement autorisées;

(5) Le paragraphe 32(10) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(10) Le permis-programme pour un VABC doit être gardé à bord de l'aéronef affecté au VABC ou être disponible au point d'origine du VABC.

22. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 32, de ce qui suit :

32.1 An air carrier that proposes to operate a CPC or series of CPCs with aircraft having an MCTOW of 35,000 pounds (15,900 kg) or less is deemed to have been issued a small carrier charter permit for that purpose by the Agency if the air carrier meets all the applicable requirements of the Act and these Regulations other than those that are solely in respect of an air carrier that proposes to operate a CPC or series of CPCs with aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15,900 kg).

23. Sections 33 to 35⁵ of the Regulations are replaced by the following:

33.1 No air carrier shall operate an entity charter unless the air carrier

- (a) holds a non-scheduled international licence valid for the proposed charter; and
- (b) has been issued a program permit, or is deemed to have been issued a small carrier charter permit, by the Agency.

33.2 An air carrier that proposes to operate an entity charter with aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15,900 kg) shall apply in writing to the Agency for a program permit in respect of the entity charter in accordance with subsection 34(2).

34. (1) An air carrier that applies for a program permit for an entity charter shall

(a) file the application with the Agency not more than six months prior to the date of a proposed flight or the first of any proposed series of flights in respect of which the application is made and not less than

(i) two working days before the commencement of the flight or, in the case of a series of flights originating in Canada, the first flight, where the air carrier proposes to operate a third freedom or fourth freedom entity charter pursuant to the carrier's valid non-scheduled international licence, or

(ii) thirty days before the commencement of the flight or, in the case of a series of flights originating in Canada, the first flight, other than flights described in subparagraph (i);

(b) provide the Agency with a copy of the executed charter contract between the charterer and the air carrier and, if not apparent therefrom, shall indicate in the application the date, time, points of origin and destination and routing of the proposed flight, the type and configuration of the aircraft, the number of seats or capacity contracted for and the calculation of the charter price; and

(c) provide the Agency with an affidavit of the charterer or, where the charterer is a corporation, an affidavit of a duly authorized officer of the corporation identifying both the officer and the corporation, that verifies, in respect of each trip, that

(i) the cost of transportation of passengers or goods is paid solely by the charterer, and

(ii) no charge or other financial obligation is imposed on any passenger as a condition of carriage or otherwise in connection with the transportation.

(2) Subject to subsection (3), the Agency shall issue a program permit to operate an entity charter to an air carrier who has complied with subsection (1) and who otherwise meets the applicable requirements of these Regulations.

32.1 Le transporteur aérien qui se propose d'effectuer un VABC ou une série de VABC au moyen d'aéronefs ayant une MMHD d'au plus 35 000 livres (15 900 kg) est réputé avoir obtenu de l'Office à cette fin un permis d'affrètement de petit transporteur, s'il satisfait aux exigences applicables de la Loi et du présent règlement, à l'exception de celles visant exclusivement les transporteurs aériens qui se proposent d'effectuer un VABC ou une série de VABC au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg).

23. Les articles 33 à 35⁵ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

33.1 Il est interdit au transporteur aérien d'effectuer un vol affrété sans participation à moins de remplir les conditions suivantes :

- a) il détient une licence internationale service à la demande valable pour ce vol;
- b) un permis-programme lui a été délivré par l'Office pour ce vol ou un permis d'affrètement de petit transporteur est réputé lui avoir été délivré par l'Office pour ce vol.

33.2 Le transporteur aérien qui se propose d'effectuer un vol affrété sans participation au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg) doit présenter par écrit à l'Office une demande de permis-programme pour ce vol conformément au paragraphe 34(2).

34. (1) Le transporteur aérien qui demande un permis-programme pour un vol affrété sans participation doit :

a) déposer sa demande auprès de l'Office dans les six mois précédant la date du vol ou du premier vol de la série de vols qui en fait l'objet, et au moins :

(i) deux jours ouvrables avant le début du vol ou du premier vol, s'il s'agit d'une série de vols en provenance du Canada, dans le cas où il entend effectuer un vol affrété sans participation de troisième liberté ou de quatrième liberté en vertu d'une licence internationale service à la demande valable,

(ii) 30 jours avant le début du vol ou du premier vol, s'il s'agit d'une série de vols non visés au sous-alinéa (i) en provenance du Canada;

b) remettre à l'Office une copie du contrat d'affrètement signé par lui-même et l'affruteur et lui indiquer, si le contrat n'en fait pas mention, la date, l'heure, les points d'origine et de destination et l'itinéraire du vol projeté, le type d'aéronef et sa configuration, le nombre de places ou la capacité affrétés et le calcul du prix de l'affrètement;

c) remettre à l'Office un affidavit de l'affruteur ou, si celui-ci est une société, un affidavit d'un dirigeant dûment autorisé indiquant son identité et celle de la personne morale, qui atteste que, pour chaque voyage :

(i) le coût du transport des passagers ou des marchandises est payé uniquement par l'affruteur,

(ii) nuls frais ni autre obligation financière ne sont imposés aux passagers comme condition de transport ou autrement pour le voyage.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), l'Office délivre un permis-programme pour un vol affrété sans participation au transporteur aérien qui s'est conformé au paragraphe (1) et qui satisfait aux autres exigences applicables du présent règlement.

(3) The Agency shall not issue a program permit in respect of a flight of any series of flights, if the flight is not to be completed within one year after the commencement of the first flight of the series.

34.1 The operation of an entity charter shall be subject to the following conditions:

(a) the total amount of direct and indirect payments by the air carrier from all sources, by way of commission or other benefits, to any individuals, corporations, partnerships or organizations involved in the proposed charter shall not exceed an amount totalling five per cent of the charter price calculated in accordance with the applicable tariff in effect and on file with the Agency;

(b) notwithstanding paragraph (a), the air carrier shall pay no commission to the charterer;

(c) the charter price charged to the charterer shall be in accordance with the air carrier's applicable tariff on file with the Agency and in effect on the date the charter contract is signed;

(d) the total amount paid for air transportation shall not be other than the charter price calculated in accordance with the tariff referred to in paragraph (c); and

(e) notwithstanding paragraph (a), any space not utilized by the charterer may, with the written concurrence of the charterer, be used by the air carrier.

35. Notwithstanding paragraph (a) of the definition "entity charter" in section 2 and subparagraph 34(c)(i), the issue of a program permit or the deemed issuance of a small carrier charter permit by the Agency to an air carrier to operate an entity charter originating in Canada for the transportation of live cattle, equines, swine, sheep, goats and poultry is not subject to the condition that the cost of transportation be paid solely by the charterer if there is only one charterer per flight.

24. (1) Subsections 36(1) and (2) of the Regulations are replaced by the following:

36. (1) Except as provided for in subsection (2), on receipt of an application that is made by a non-Canadian air carrier for a program permit to operate a fifth freedom entity charter and that satisfies the requirements of these Regulations, the Agency shall, by making particulars of the application available to all Canadian air carriers holding non-scheduled international licences valid for that entity charter, advise those carriers of the application.

(2) Paragraph 36(3)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) all entity charters indicated in the advice that are proposed to be operated as a series of flights; or

(3) Subsections 36(4) to (6) of the Regulations are replaced by the following:

(4) Where an air carrier files notice with the Agency in compliance with subsection (3), and the proposals of that air carrier are in accordance with the requirements of these Regulations, no program permit shall be issued to the non-Canadian air carrier in respect of the entity charter referred to in that subsection.

(5) Where a notice referred to in subsection (3) is received by the Agency from an air carrier holding a valid scheduled international licence and is in respect of an entity charter that is proposed to be operated between a point in Canada and a point in the

(3) L'Office ne délivre pas de permis-programme pour un vol d'une série qui ne sera pas terminée dans l'année qui suit le début du premier vol de la série.

34.1 L'exécution d'un vol affrété sans participation est subordonnée aux conditions suivantes :

a) le montant total des paiements directs et indirects de toutes provenances versés par le transporteur aérien, sous forme de commissions ou autrement, à des particuliers, des sociétés, des sociétés de personnes ou des organismes intéressés au vol affrété n'exécède pas cinq pour cent du prix de l'affrètement calculé selon le tarif applicable en vigueur qui a été déposé auprès de l'Office;

b) malgré l'alinéa a), le transporteur aérien ne verse aucune commission à l'affréteur;

c) le prix de l'affrètement indiqué dans la demande est conforme au tarif applicable que le transporteur aérien a déposé auprès de l'Office et qui est en vigueur à la date de signature du contrat d'affrètement;

d) le montant total payé pour le transport aérien ne diffère pas du prix de l'affrètement calculé selon le tarif visé à l'alinéa c);

e) malgré l'alinéa a), l'espace non utilisé par l'affréteur peut, avec le consentement écrit de ce dernier, être utilisé par le transporteur aérien.

35. Malgré l'alinéa a) de la définition de « vol affrété sans participation » à l'article 2 et le sous-alinéa 34c)(i), la délivrance par l'Office d'un permis-programme — ou la délivrance présumée d'un permis d'affrètement de petit transporteur — au transporteur aérien pour un vol affrété sans participation en provenance du Canada servant au transport de bovins, d'équidés, de porcins, d'ovidés, de caprinés et de volailles vivants n'est pas subordonnée à la condition que le coût du transport soit payé uniquement par l'affréteur s'il n'y a qu'un seul affréteur par vol.

24. (1) Les paragraphes 36(1) et (2) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

36. (1) Sous réserve du paragraphe (2), dès réception d'une demande de permis-programme pour un vol affrété sans participation de cinquième liberté qui est présentée par le transporteur aérien non canadien et qui est conforme aux exigences du présent règlement, l'Office avise de la demande tous les transporteurs aériens canadiens qui détiennent une licence internationale service à la demande valable pour ce vol affrété et met à leur disposition les renseignements contenus dans la demande.

(2) L'alinéa 36(3)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) soit tous les vols affrétés sans participation, indiqués dans l'avis de l'Office, qu'il se propose d'effectuer dans le cadre d'une série de vols;

(3) Les paragraphes 36(4) à (6) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(4) Lorsqu'un transporteur aérien donne à l'Office l'avis visé au paragraphe (3) et que ses propositions respectent les exigences du présent règlement, aucun permis-programme n'est délivré au transporteur aérien non canadien pour le vol affrété sans participation mentionné à ce paragraphe.

(5) Lorsque l'Office reçoit en application du paragraphe (3) un avis qui est déposé par un transporteur aérien titulaire d'une licence internationale service régulier valable et qui concerne un vol affrété sans participation projeté entre un point situé au

territory of another country that are both served pursuant to the air carrier's licence, the Agency may grant a program permit to perform the entity charter only to that air carrier.

(6) This section does not apply in respect of an application to operate a charter referred to in section 35 or in respect of an application by a United States charter carrier licensee who holds a valid non-scheduled international licence.

25. The headings before section 36.1 and sections 36.1⁵ and 37⁵ of the Regulations are replaced by the following:

36.1 An air carrier that proposes to operate an entity charter with aircraft having an MCTOW of 35,000 pounds (15,900 kg) or less is deemed to have been issued a small carrier charter permit by the Agency for that purpose if the air carrier meets all the applicable requirements of the Act and these Regulations other than those that are solely in respect of an air carrier that proposes to operate an entity charter with aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15,900 kg).

DIVISION IV

FLIGHTS CARRYING BOTH ADVANCE BOOKING CHARTER PASSENGERS AND INCLUSIVE TOUR PARTICIPANTS

37. No air carrier shall operate an ABC/ITC originating in Canada unless the air carrier

- (a) holds a non-scheduled international licence that is valid for the proposed charter; and
- (b) has a program permit that has been issued, or a small carrier charter permit that is deemed to have been issued, by the Agency in respect of the ABC/ITC.

37.1 (1) An air carrier that proposes to operate an ABC/ITC with aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15,900 kg) shall apply in writing to the Agency for a program permit in respect of the ABC/ITC.

(2) The application for the program permit shall be made by the air carrier as soon as the charter contract is signed or amended by the air carrier and the charterer or tour operator, and not less than 15 days and not more than one year before the date of the proposed ABC/ITC or, in the case of a proposed series of ABCs/ITCs, the date of the first flight.

- (3) The application for the program permit shall contain
 - (a) a copy of the executed charter contracts relating to ABC and ITC transportation; and
 - (b) all the information to be submitted together with those contracts pursuant to Divisions V and VI.

37.2 The Agency shall issue a program permit in respect of an ABC/ITC if the air carrier meets all applicable requirements of the Act and these Regulations.

37.3 No air carrier shall operate an ABC/ITC originating in Canada unless

- (a) the entire passenger seating capacity of the aircraft engaged in the ABC/ITC has been chartered; and

Canada et un point situé dans le territoire d'un autre pays qui sont tous deux desservis en vertu de cette licence, il ne peut délivrer le permis-programme pour le vol affrété sans participation qu'à ce transporteur aérien.

(6) Le présent article ne s'applique pas aux demandes relatives aux vols affrétés visés à l'article 35 ni aux demandes présentées par les transporteurs frétteurs licenciés des États-Unis qui détiennent une licence internationale service à la demande valable.

25. Les intertitres précédant l'article 36.1 et les articles 36.1⁵ et 37⁵ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

36.1 Le transporteur aérien qui se propose d'effectuer un vol affrété sans participation au moyen d'aéronefs ayant une MMHD d'au plus 35 000 livres (15 900 kg) est réputé avoir obtenu de l'Office à cette fin un permis d'affrètement de petit transporteur, s'il satisfait aux exigences applicables de la Loi et du présent règlement, à l'exception de celles visant exclusivement les transporteurs aériens qui se proposent d'effectuer un vol affrété sans participation au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg).

SECTION IV

VOLS TRANSPORTANT DES PASSAGERS DE VOLS AFFRÉTÉS AVEC RÉSERVATION ANTICIPÉE ET DES PARTICIPANTS DE VOYAGE À FORFAIT

37. Il est interdit au transporteur aérien d'effectuer un VARA/VAFO en provenance du Canada à moins de remplir les conditions suivantes :

- a) il détient une licence internationale service à la demande valable pour ce vol;
- b) un permis-programme lui a été délivré par l'Office pour ce vol ou un permis d'affrètement de petit transporteur est réputé lui avoir été délivré par l'Office pour ce vol.

37.1 (1) Le transporteur aérien qui se propose d'effectuer un VARA/VAFO au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg) doit présenter par écrit à l'Office une demande de permis-programme pour ce vol.

(2) Le transporteur aérien doit présenter la demande de permis-programme dès que lui et l'affrèteur ou le voyageur ont signé ou modifié le contrat d'affrètement, et au moins 15 jours et au plus un an avant la date du VARA/VAFO projeté ou du premier vol de la série de VARA/VAFO projetée.

(3) La demande de permis-programme doit contenir les renseignements suivants :

- a) une copie des contrats d'affrètement signés visant le transport par VARA et par VAFO;
- b) les renseignements à fournir avec ces contrats conformément aux sections V et VI.

37.2 L'Office délivre un permis-programme pour un VARA/VAFO si le transporteur aérien satisfait aux exigences applicables de la Loi et du présent règlement.

37.3 Il est interdit au transporteur aérien d'effectuer un VARA/VAFO en provenance du Canada, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) toutes les places destinées aux passagers à bord de l'aéronef affecté au VARA/VAFO ont été retenues;

(b) each charterer or tour operator, as the case may be, has chartered for at least 20 seats assigned to either ABC or ITC transportation on that aircraft.

26. Subsection 39(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) Paragraphs 43.1(e) and 43(3)(g) and (k) shall not apply to the ITC portion of an ABC/ITC, and that portion shall be deemed to constitute an ABC for the purpose of determining permissible points of origin and destination, durations and public solicitation.

27. (1) Subsections 41(1) to (3) of the Regulations are replaced by the following:

41. (1) Except as provided in subsection (3), an amendment to an ABC/ITC in respect of the proposed allocation of seats to ABC and ITC transportation on the outbound portion thereof, where there is at least one charterer and one tour operator who is not that charterer, shall be

(a) subject to paragraph 37.3(b); and

(b) where a program permit for the ABC/ITC has been issued by the Agency, submitted to the Agency, together with a copy of the executed charter contracts amended accordingly.

(1.1) The charterer and tour operator shall ensure that an amendment and copies of the amended charter contracts in respect of an ABC/ITC for which a program permit has been issued by the Agency are received by the Secretary not less than five days prior to the earliest prebooking deadline applicable to the sale of transportation on that ABC/ITC as authorized by the Agency.

(2) The Agency shall not disallow an amendment in respect of an ABC/ITC referred to in subsection (1.1) where it is received by the Secretary together with the copies of the amended charter contracts within the time limit set out in that subsection.

(3) An amendment to an ABC/ITC in respect of the proposed allocation of seats to ABC and ITC transportation on the outbound portion thereof, where the charterer and tour operator are the same person, shall be

(a) subject to paragraph 37.3(b); and

(b) where a program permit has been issued for the ABC/ITC, communicated to the Agency by letter or electronic message, at least five days prior to the earliest prebooking deadline applicable to the sale of transportation on that ABC/ITC as authorized by the Agency.

(2) The portion of subsection 41(4) of the Regulations before subparagraph (a)(i) is replaced by the following:

(4) An air carrier that holds a valid ABC/ITC program permit may

(a) modify the ABC/ITC program approved by that permit, on submitting to the Agency a letter or electronic message advising of changes, with respect to

(3) Subsection 41(6) of the Regulations is replaced by the following:

(6) No application by an air carrier to amend, otherwise than in accordance with subsections (1) and (3) and paragraph (4)(a), a program permit issued to the air carrier shall be considered by the Agency unless the application is filed as described in section 37.1, except that applications to operate additional flights on or between the dates of the originally approved flights may be

b) chaque affrèteur ou voyageur, selon le cas, a retenu au moins 20 places à bord de cet aéronef, soit pour un VARA, soit pour un VAFO.

26. Le paragraphe 39(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Les alinéas 43.1(e) et 43(3)(g) et (k) ne s'appliquent pas à la partie VAFO d'un VARA/VAFO et cette partie est considérée comme un VARA aux fins de la détermination des points d'origine et de destination, des durées et de la publicité qui sont permis.

27. (1) Les paragraphes 41(1) à (3) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

41. (1) Sous réserve du paragraphe (3), lorsqu'il y a au moins un affrèteur et un voyageur qui n'est pas l'affrèteur, toute modification apportée à un VARA/VAFO relativement à la répartition proposée des places VARA et VAFO à l'aller :

a) est assujettie à l'alinéa 37.3b);

b) si l'Office a délivré un permis-programme pour le VARA/VAFO, doit être déposée auprès de l'Office, accompagnée d'une copie des contrats d'affrètement modifiés en conséquence et signés.

(1.1) L'affrèteur et le voyageur doivent veiller à ce que le secrétaire reçoive la modification et les copies des contrats d'affrètement modifiés à l'égard du VARA/VAFO faisant l'objet d'un permis-programme au moins cinq jours avant la plus antérieure des échéances de réservation anticipée applicables à la vente des places pour ce VARA/VAFO, ainsi que l'a autorisé l'Office.

(2) L'Office ne refuse pas la modification du VARA/VAFO visé au paragraphe (1.1) lorsque le secrétaire la reçoit, accompagnée des copies des contrats d'affrètement modifiés, dans le délai qui y est prévu.

(3) Lorsque l'affrèteur et le voyageur sont une seule et même personne, toute modification apportée à un VARA/VAFO relativement à la répartition proposée des places VARA et VAFO à l'aller :

a) est assujettie à l'alinéa 37.3b);

b) si l'Office a délivré un permis-programme pour le VARA/VAFO, doit être communiquée à celui-ci par lettre ou par voie électronique au moins cinq jours avant la plus antérieure des échéances de réservation anticipée applicables à la vente des places pour ce VARA/VAFO, ainsi que l'a autorisé l'Office.

(2) Le passage du paragraphe 41(4) du même règlement précédant le sous-alinéa a)(i) est remplacé par ce qui suit :

(4) Le transporteur aérien qui détient un permis-programme valable pour un VARA/VAFO peut :

a) soit modifier les éléments suivants du programme VARA/VAFO autorisé par ce permis, en communiquant les changements à l'Office par lettre ou par voie électronique :

(3) Le paragraphe 41(6) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(6) L'Office n'examine la demande d'un transporteur aérien de modifier son permis-programme, autrement que de la manière prévue aux paragraphes (1) et (3) et à l'alinéa (4)a), que si cette demande est déposée conformément à l'article 37.1; toutefois, les demandes d'exécution de vols supplémentaires aux dates ou entre les dates des vols initialement autorisées peuvent être déposées au

filed not less than five days prior to the earliest prebooking deadline applicable to the sale of transportation as established in section 56.

28. Section 42.1⁵ of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

42.1 An air carrier that proposes to operate an ABC/ITC or series of ABCs/ITCs with aircraft having an MCTOW of 35,000 pounds (15,900 kg) or less is deemed to have been issued a small carrier charter permit for that purpose by the Agency if the air carrier meets all the applicable requirements of the Act and these Regulations other than those that are solely in respect of an air carrier that proposes to operate an ABC/ITC or series of ABCs/ITCs with aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15,900 kg).

DIVISION V

INCLUSIVE TOUR CHARTERS

29. (1) Subsections 43(1)⁵ and (2)⁵ of the Regulations are replaced by the following:

43. (1) No air carrier shall operate an ITC originating in Canada unless the air carrier

- (a) holds a non-scheduled international licence valid for the proposed charter; and
- (b) has been issued a program permit, or has been deemed to have been issued a small carrier charter permit, by the Agency.

(2) An air carrier that proposes to operate an ITC with aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15,900 kg) shall apply in writing to the Agency for a program permit in respect of the ITC.

(2.1) An air carrier that applies for a program permit in respect of an ITC shall

(a) set out in the application a detailed description of the proposed tour, together with supporting documents, including the dates, times, points of origin and destination and routing of the proposed charter, the type and configuration of aircraft, the name of the tour operator chartering the aircraft and the calculation of the charter price and the inclusive tour price;

(b) file the application with the Agency, as soon as the charter contract is signed or amended by the air carrier and the tour operator and not less than 15 days and not more than one year before the date of the proposed ITC or, in the case of a proposed series of ITCs, the date of the first flight, and

(i) in the case of an application by a Canadian air carrier, furnish a copy of the executed charter contract between the tour operator and the air carrier, and

(ii) in the case of an application by a non-Canadian air carrier, furnish the same information as required by these Regulations from Canadian air carriers but the proposed itinerary shall include a first stop, in the territory of the applicant's country, of such a duration that ongoing transportation or return transportation from that territory shall not be commenced prior to the fourth day after the scheduled day of departure from the point of origin of the tour, except that the duration of such a first stop need not be longer than 72 hours

moins cinq jours avant la plus antérieure des échéances de réservation anticipée, prévues à l'article 56, applicables à la vente de places.

28. L'article 42.1⁵ du même règlement et les intertitres le précédant sont remplacés par ce qui suit :

42.1 Le transporteur aérien qui se propose d'effectuer un VARA/VAFO ou une série de VARA/VAFO au moyen d'aéronefs ayant une MMHD d'au plus 35 000 livres (15 900 kg) est réputé avoir obtenu de l'Office à cette fin un permis d'affrètement de petit transporteur, s'il satisfait aux exigences applicables de la Loi et du présent règlement, à l'exception de celles visant exclusivement les transporteurs aériens qui se proposent d'effectuer un VARA/VAFO ou une série de VARA/VAFO au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg).

SECTION V

VOLS AFFRÉTÉS POUR VOYAGES À FORFAIT

29. (1) Les paragraphes 43(1)⁵ et (2)⁵ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

43. (1) Il est interdit au transporteur aérien d'effectuer un VAFO en provenance du Canada à moins de remplir les conditions suivantes :

- a) il détient une licence internationale service à la demande valable pour ce vol;
- b) un permis-programme lui a été délivré par l'Office pour ce vol ou un permis d'affrètement de petit transporteur est réputé lui avoir été délivré par l'Office pour ce vol.

(2) Le transporteur aérien qui se propose d'effectuer un VAFO au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg) doit présenter par écrit à l'Office une demande de permis-programme pour ce vol.

(2.1) Le transporteur aérien qui demande un permis-programme pour un VAFO doit :

a) inclure dans la demande une description détaillée du voyage à forfait projeté, accompagnée de documents à l'appui, y compris les dates, les heures, les points d'origine et de destination et l'itinéraire du vol projeté, le type d'aéronef utilisé et sa configuration, le nom du voyageur qui affrète l'aéronef et le calcul du prix de l'affrètement et du prix du voyage à forfait;

b) déposer la demande auprès de l'Office dès que lui et le voyageur ont signé ou modifié le contrat d'affrètement, et au moins 15 jours et au plus un an avant la date du VAFO projeté ou du premier vol de la série de VAFO projetée, et :

(i) s'il est un transporteur aérien canadien, fournir une copie du contrat d'affrètement signé qu'il a passé avec le voyageur,

(ii) s'il est un transporteur aérien non canadien, fournir les mêmes renseignements que ceux exigés des transporteurs aériens canadiens par le présent règlement, l'itinéraire projeté devant toutefois comporter une première escale dans le territoire du pays du demandeur, d'une durée telle que la continuation du voyage ou le vol de retour à partir de ce pays ne soit pas entrepris avant le quatrième jour suivant la date prévue pour le départ du point d'origine du voyage, sauf qu'il n'est pas obligatoire que cette première escale dure plus de 72 heures à partir de la date et de l'heure prévues

from the scheduled hour and day of departure of the ITC where that country is within an area specified in paragraph (3)(g);

(c) require full payment in respect of the entire charter price at least seven days before the commencement of the ITC, and subsections 24.1(3) and (4), section 24.2 and paragraphs 25(2)(e.1) and (g) apply, with such modifications as the circumstances require, in respect of the advance payments;

(d) provide the Agency with a statement by each tour operator showing

(i) the name, address, nationality and nature of business of the tour operator,

(ii) where the tour operator is a corporation, the name, address and nationality of each director of the corporation,

(iii) a summary of the tour operator's experience relating to transportation activities including, where applicable, particulars of the tour operator's membership in travel organizations, and the licensing or registration of the tour operator under any law of a province requiring travel agents to be licensed or registered, and

(iv) evidence of the financial responsibility of the tour operator, including

(A) in respect of the tour operator's latest financial year, financial statements duly approved by the board of directors or other executive body, together with the auditor's report,

(B) if the date of the receipt by the Agency, pursuant to subparagraph (b)(i), of the copy of the executed charter contract is more than six months after the end of the tour operator's financial year, a copy of the current financial statements signed by a person duly authorized by the tour operator,

(C) a letter from the tour operator's bank indicating the extent of the tour operator's line of credit, and

(D) a description of the arrangements made by the tour operator to ensure the protection of moneys paid to the tour operator in respect of inclusive tours during the period in which those moneys remain in the tour operator's possession; and

(e) establish

(i) the adequacy of the arrangements referred to in clause (d)(iv)(D),

(ii) the financial ability of the tour operator to perform the contract, and

(iii) that the tour operator has a principal place of business in Canada or, if the tour operator is a corporation, that it is registered under the laws of Canada or any province.

(2.2) An air carrier that holds a valid program permit for an ITC may

(a) modify the ITC program approved by that permit, by advising the Agency of changes, by letter or electronic message, at least five days prior to the proposed effective date of that modification, with respect to

(i) the type of aircraft used,

(ii) the seating capacity, or

(iii) the dates of the flights, where each flight will be operated not more than three days prior to or three days after the date originally approved therefor, and

pour le départ du VAFO lorsque ce pays fait partie du territoire visé à l'alinéa (3)g);

c) exiger le paiement intégral du prix total de l'affrètement au moins sept jours avant le début du VAFO, et les paragraphes 24.1(3) et (4), l'article 24.2 et les alinéas 25(2)e.1) et g) s'appliquent, avec les adaptations nécessaires, aux paiements anticipés qui sont versés;

d) remettre à l'Office une déclaration de chaque voyageur, dans laquelle figurent :

(i) le nom, l'adresse, la nationalité et le genre d'entreprise du voyageur,

(ii) s'il s'agit d'une société, le nom, l'adresse et la nationalité de chacun de ses administrateurs,

(iii) un résumé de l'expérience du voyageur dans le domaine des transports qui comprend, s'il y a lieu, des renseignements sur sa participation au sein d'organisations de voyages et sur son permis ou son immatriculation qui est exigé des agents de voyage en vertu des lois provinciales,

(iv) la preuve de la solvabilité du voyageur, notamment :

(A) les états financiers du dernier exercice du voyageur, dûment approuvés par son conseil d'administration ou tout autre comité de direction, ainsi que le rapport du vérificateur,

(B) une copie des états financiers courants du voyageur signés par une personne dûment autorisée par lui, si l'Office reçoit la copie du contrat d'affrètement signé, visée au sous-alinéa b)(i), plus de six mois après la fin de l'exercice du voyageur,

(C) une lettre de la banque du voyageur indiquant la limite de la marge de crédit de celui-ci,

(D) un exposé des mesures prises par le voyageur pour assurer la protection des sommes versées pour les voyages à forfait, pendant que ces sommes sont en sa possession;

e) démontrer :

(i) que les mesures visées à la division d)(iv)(D) sont adéquates,

(ii) que le voyageur a la capacité financière d'exécuter le contrat,

(iii) que le voyageur a un établissement principal au Canada ou, s'il s'agit d'une société, qu'il est immatriculé selon les lois fédérales ou provinciales.

(2.2) Le transporteur aérien qui détient un permis-programme valide pour un VAFO peut :

a) modifier le programme VAFO autorisé par ce permis en communiquant à l'Office, par lettre ou par voie électronique, au moins cinq jours avant la date prévue pour l'entrée en vigueur de la modification, les changements apportés à l'un ou l'autre des éléments suivants :

(i) le type d'aéronef utilisé,

(ii) le nombre de places,

(iii) les dates des vols lorsqu'ils sont effectués dans les trois jours avant ou après les dates initialement autorisées;

(b) apply in writing to the Agency to amend the program permit in respect of changes other than those described in paragraph (a) by filing the application, including a copy of the modified ITC contract, in accordance with paragraph (2.1)(b).

(2.3) Subject to subsection (2.4), the Agency shall issue a program permit in respect of an ITC, or shall amend the program permit, as the case may be, where the applicant meets the requirements of subsection (2.1) or paragraph (2.2)(a) or (b), as the case may be.

(2.4) The Agency shall not issue a program permit in respect of an ITC or amend the program permit if the application therefor is in respect of a series of tours, and a tour in the series is not to be completed within a period of one year after the commencement of the first tour of the series.

(2) The portion of subsection 43(3) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(3) Every contract respecting an ITC originating in Canada is subject to the following conditions:

(3) The portion of paragraph 43(3)(b) of the Regulations before subparagraph (ii) is replaced by the following:

(b) subject to paragraph (c), the tour operator agrees to sell any inclusive tour in respect of participants therein who are two years of age or older on the day the tour commences at not less than the inclusive tour price, which price shall not be less than the sum of the following:

(i) a price per seat obtained by multiplying the great-circle distance computed for the charter air transportation of each ITC participant by the ITC tariff rate per seat mile of the air carrier applicable at the time of travel and in effect on the date the charter contract is signed, and

(4) The portion of paragraph 43(3)(c) of the Regulations before subparagraph (ii) is replaced by the following:

(c) the tour operator agrees to sell any inclusive tour in respect of participants therein who are two years of age or older but less than 12 years of age on the day of commencement of the tour, and are to share accommodation with a participant in the same ITC paying an inclusive tour price established in accordance with paragraph (b), at not less than the inclusive tour price, which price shall not be less than the sum of the following:

(i) a price per seat obtained by multiplying the great-circle distance computed for the charter air transportation of each ITC participant by the ITC tariff rate per seat mile of the air carrier applicable at the time of travel and in effect on the date the charter contract is signed, and

(5) Subparagraph 43(3)(e)(i) of the Regulations is replaced by the following:

(i) where the ITC is to be operated with aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15,900 kg), clearly identified in the application referred to in paragraph (2.1)(b), and

(6) Subparagraph 43(3)(f)(i) of the Regulations is replaced by the following:

(i) all tour participants observe paragraphs 43.1(c) and (d), and

b) dans le cas de changements autres que ceux visés à l'alinéa a), demander par écrit à l'Office de modifier le permis-programme en déposant sa demande, accompagnée d'une copie du contrat VAFO modifié, conformément à l'alinéa (2.1)b).

(2.3) Sous réserve du paragraphe (2.4), l'Office délivre un permis-programme pour un VAFO, ou modifie ce permis, selon le cas, si le demandeur satisfait aux exigences du paragraphe (2.1) ou des alinéas (2.2)a) ou b), selon le cas.

(2.4) L'Office ne délivre pas de permis-programme pour un VAFO, ni ne modifie un tel permis, si la demande vise une série de voyages à forfait et qu'un voyage de cette série ne sera pas terminé dans l'année qui suit le début du premier voyage de la série.

(2) Le passage du paragraphe 43(3) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(3) Le contrat visant un VAFO en provenance du Canada est assujéti aux conditions suivantes :

(3) Le passage de l'alinéa 43(3)b) du même règlement précédant le sous-alinéa (ii) est remplacé par ce qui suit :

b) sous réserve de l'alinéa c), le voyageur s'engage à vendre des voyages à forfait pour les participants qui sont âgés de deux ans ou plus le premier jour du voyage, à un prix qui n'est pas inférieur au prix du voyage à forfait, lequel est égal ou supérieur à la somme des montants suivants :

(i) le prix par place obtenu par la multiplication de la distance orthodromique du vol affrété de chaque participant au VAFO par le taux VAFO par siège-mille du transporteur aérien applicable au moment du voyage et en vigueur à la date de signature du contrat d'affrètement,

(4) Le passage de l'alinéa 43(3)c) du même règlement précédant le sous-alinéa (ii) est remplacé par ce qui suit :

c) le voyageur s'engage à vendre des voyages à forfait pour les participants qui sont âgés de deux ans ou plus et de moins de 12 ans le premier jour du voyage et qui partagent le logement d'un autre participant au même VAFO qui paie le prix du voyage à forfait établi conformément à l'alinéa b), à un prix qui n'est pas inférieur au prix du voyage à forfait, lequel est égal ou supérieur à la somme des montants suivants :

(i) le prix par place obtenu par la multiplication de la distance orthodromique du vol affrété de chaque participant au VAFO par le taux VAFO par siège-mille du transporteur aérien applicable au moment du voyage et en vigueur à la date de signature du contrat d'affrètement,

(5) Le sous-alinéa 43(3)e)(i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(i) dans le cas où le VAFO sera effectué au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg), clairement établies dans la demande visée à l'alinéa (2.1)b),

(6) Le sous-alinéa 43(3)f)(i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(i) tous les participants au voyage à forfait se conforment aux alinéas 43.1c) et d),

(7) Paragraph 43(3)(g) of the Regulations is replaced by the following:

(g) the tour operator agrees to ensure that, for tours between Canada and a point or points in Bermuda, the Caribbean, the Bahamas, Mexico, Central America or the northern coastal regions of South America including Colombia, Venezuela, Guyana, Surinam, French Guiana and the islands adjacent thereto, the return air transportation of a tour participant from the last stop on the tour itinerary shall not be commenced prior to the 72nd hour after the scheduled hour and day of that participant's departure from the point of origin of the tour;

(8) Paragraph 43(3)(h) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

h) le voyageur s'engage à s'assurer que, dans le cas des voyages à forfait entre le Canada et un ou des points autres que ceux visés à l'alinéa g), le vol de retour des participants à partir de la dernière escale de l'itinéraire n'a pas lieu avant le sixième jour suivant la date prévue pour le départ du point d'origine du voyage;

(9) Paragraph 43(3)(j) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

j) le voyageur s'engage à s'assurer que, dans le cas des voyages à forfait effectués par un transporteur aérien non canadien, la première escale de l'itinéraire a lieu dans le territoire du pays du transporteur aérien et qu'elle est d'une durée telle que la continuation du voyage ou le vol de retour à partir de ce territoire n'est pas entrepris avant le quatrième jour suivant la date prévue pour le départ du point d'origine du voyage, sauf qu'il n'est pas obligatoire que cette première escale dure plus de 72 heures à partir de la date et de l'heure prévues pour le départ du VAFO lorsque le pays du transporteur aérien fait partie de la zone visée à l'alinéa g);

(10) Paragraph 43(3)(k) of the Regulations is replaced by the following:

(k) where the ITC is to be operated with aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15,900 kg), the tour operator agrees that any public solicitation carried out and all tickets issued by the tour operator or that operator's agents in respect of the ITC before the Agency has issued a program permit therefor shall include notice that the ITC is subject to the approval of the Agency;

(11) The portion of paragraph 43(3)(l) of the French version of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

l) le voyageur s'engage à mettre à la disposition de chaque agent qui s'occupe de vendre des places destinées aux passagers du VAFO, ainsi que de toute personne qui en fait la demande, une brochure qui indique de façon précise :

30. Section 44 of the Regulations is replaced by the following:

43.1 The operation of an ITC is subject to the following conditions:

(a) where the passenger seating capacity of an aircraft to be operated in the ITC is less than 40 seats, the air carrier shall charter the entire passenger seating capacity of the aircraft to one tour operator;

(b) where the passenger seating capacity of an aircraft to be operated in the ITC is 40 seats or greater, the air carrier shall charter the entire seating capacity of the aircraft, of which not less than 20 seats shall be chartered to each tour operator;

(7) L'alinéa 43(3)g) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

g) le voyageur s'engage à s'assurer que, dans le cas des voyages à forfait entre le Canada et un ou des points situés aux Bermudes, aux Antilles, aux Bahamas, au Mexique, en Amérique centrale ou dans les régions côtières du nord de l'Amérique du Sud, y compris la Colombie, le Venezuela, la Guyane, le Surinam, la Guyane française et les îles adjacentes, le vol de retour des participants à partir de la dernière escale de l'itinéraire n'a pas lieu avant la 72^e heure suivant l'heure et la date prévues pour le départ du point d'origine du voyage;

(8) L'alinéa 43(3)h) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

h) le voyageur s'engage à s'assurer que, dans le cas des voyages à forfait entre le Canada et un ou des points autres que ceux visés à l'alinéa g), le vol de retour des participants à partir de la dernière escale de l'itinéraire n'a pas lieu avant le sixième jour suivant la date prévue pour le départ du point d'origine du voyage;

(9) L'alinéa 43(3)j) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

j) le voyageur s'engage à s'assurer que, dans le cas des voyages à forfait effectués par un transporteur aérien non canadien, la première escale de l'itinéraire a lieu dans le territoire du pays du transporteur aérien et qu'elle est d'une durée telle que la continuation du voyage ou le vol de retour à partir de ce territoire n'est pas entrepris avant le quatrième jour suivant la date prévue pour le départ du point d'origine du voyage, sauf qu'il n'est pas obligatoire que cette première escale dure plus de 72 heures à partir de la date et de l'heure prévues pour le départ du VAFO lorsque le pays du transporteur aérien fait partie de la zone visée à l'alinéa g);

(10) L'alinéa 43(3)k) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

k) dans le cas où le VAFO sera effectué au moyen d'aéronefs ayant une MMTD de plus de 35 000 livres (15 900 kg), le voyageur convient que la publicité faite et les billets émis par lui ou ses agents à l'égard du VAFO avant que l'Office ait délivré le permis-programme comporteront un avis indiquant que le VAFO est subordonné à l'autorisation de l'Office;

(11) Le passage de l'alinéa 43(3)l) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

l) le voyageur s'engage à mettre à la disposition de chaque agent qui s'occupe de vendre des places destinées aux passagers du VAFO, ainsi que de toute personne qui en fait la demande, une brochure qui indique de façon précise :

30. L'article 44 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

43.1 L'exécution d'un VAFO est subordonnée aux conditions suivantes :

a) si un aéronef affecté au VAFO compte moins de 40 places destinées aux passagers, le transporteur aérien frète toutes les places à un seul voyageur;

b) si un aéronef affecté au VAFO compte 40 places ou plus destinées aux passagers, le transporteur aérien frète toutes les places à raison d'au moins 20 places par voyageur;

(c) subject to paragraphs 43(3)(g) and (h), where more than one inclusive tour is operated as part of a series of flights under one contract referred to in subparagraph 43(2.1)(b)(i) or under any other contract with an air carrier, a tour participant transported on an ongoing portion of an inclusive tour under the contract may be returned on any return portion of an inclusive tour operated as part of the same series under the contract;

(d) every contract in respect of the ITC shall include conditions requiring that

(i) where tour participants are to be returned to Canada by air, each intended participant in the ITC make a firm reservation for the return ITC transportation of that participant when making a reservation for the outbound portion of the ITC, and

(ii) no change in a reservation for an air portion of an ITC be made after departure of the ITC from its point of origin;

(e) no ITC on which a single aircraft is used may serve more than three points of origin and three points of destination, except that any number of points of destination may be served where all participants in the ITC visit each destination in turn;

(f) the air carrier shall not pay directly or indirectly any commission to, or confer any benefit on, a tour operator or any other person;

(g) the charter price charged to the charterer shall be in accordance with the air carrier's applicable tariff on file with the Agency and in effect on the date the charter contract is signed;

(h) the total amount paid for air transportation by the tour operator shall not be other than the charter price calculated in accordance with the tariff referred to in paragraph (g);

(i) the air carrier shall, on request, furnish the Agency with such other information relating to the inclusive tour as may be required;

(j) the air carrier shall not act directly or indirectly as a tour operator and shall not advertise or participate in any way in the promotion of any inclusive tour;

(k) prior arrangements for suitable aircraft arrival and departure times shall be made by the air carrier with the appropriate authorities of the airport to be used; and

(l) where a program permit has been issued in respect of the ITC, the permit shall be carried on board the aircraft for presentation on request.

44. An air carrier that proposes to operate an ITC with aircraft having an MCTOW of 35,000 pounds (15,900 kg) or less is deemed to have been issued a small carrier charter permit by the Agency for that purpose if the air carrier meets the applicable requirements of the Act and these Regulations other than those that are solely in respect of an air carrier that proposes to operate an ITC with aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15,900 kg).

31. (1) Paragraph 45(2)(b) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

b) le tarif mentionné à l'alinéa a) est en vigueur à la date de signature du contrat du voyage à forfait et s'applique aux dates et heures auxquelles les composantes aériennes du VAFO prévu au contrat doivent être exécutées.

(2) Subsection 45(4) of the Regulations is replaced by the following:

(4) Unless an ITC tariff filed with the Agency has been rejected, or suspended or disallowed by the Agency, or withdrawn

e) sous réserve des alinéas 43(3)(g) et h), si plus d'un voyage à forfait est organisé dans le cadre d'une série de vols en vertu d'un même contrat visé au sous-alinéa 43(2.1)(b)(i) ou de tout autre contrat avec le transporteur aérien, le participant à un de ces voyages transporté sur un vol aller selon ce contrat peut revenir par n'importe quel vol de retour de cette série;

d) chaque contrat visant le VAFO comprend des conditions exigeant que :

(i) si les participants au voyage à forfait sont censés rentrer au Canada par voie aérienne, chaque participant au VAFO réserve sa place pour le retour au moment où il fait sa réservation pour l'aller,

(ii) aucune réservation pour la composante aérienne d'un VAFO ne peut être modifiée après le départ de ce VAFO du point d'origine;

e) le VAFO auquel un seul aéronef est affecté ne peut desservir plus de trois points d'origine et plus de trois points de destination, sauf que le nombre de points de destination n'est pas limité lorsque tous les participants au VAFO s'arrêtent à chaque destination;

f) le transporteur aérien ne verse, directement ou indirectement, aucune commission ni n'accorde aucun avantage à un voyageur ou à une autre personne;

g) le prix de l'affrètement imposé à l'affruteur est conforme au tarif applicable que le transporteur aérien a déposé auprès de l'Office et qui est en vigueur à la date de signature du contrat d'affrètement;

h) le montant total payé par le voyageur pour le transport aérien ne diffère pas du prix de l'affrètement qui a été calculé selon le tarif visé à l'alinéa g);

i) le transporteur aérien fournit à l'Office, sur demande, tout autre renseignement concernant le voyage à forfait;

j) le transporteur aérien ne remplit ni directement ni indirectement les fonctions de voyageur et ne fait aucune publicité ou réclame pour un voyage à forfait;

k) le transporteur aérien prend au préalable des arrangements avec les autorités compétentes de l'aéroport à utiliser afin de prévoir des heures de départ et d'arrivée convenables;

l) si un permis-programme a été délivré pour le VAFO, le permis est gardé à bord de l'aéronef pour présentation sur demande.

44. Le transporteur aérien qui se propose d'effectuer un VAFO au moyen d'aéronefs ayant une MMHD d'au plus 35 000 livres (15 900 kg) est réputé avoir obtenu de l'Office à cette fin un permis d'affrètement de petit transporteur, s'il satisfait aux exigences applicables de la Loi et du présent règlement, à l'exception de celles visant exclusivement les transporteurs aériens qui se proposent d'effectuer un VAFO au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg).

31. (1) L'alinéa 45(2)(b) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) le tarif mentionné à l'alinéa a) est en vigueur à la date de signature du contrat du voyage à forfait et s'applique aux dates et heures auxquelles les composantes aériennes du VAFO prévu au contrat doivent être exécutées.

(2) Le paragraphe 45(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Sauf dans les cas où le tarif VAFO déposé auprès de l'Office est, avant son entrée en vigueur, soit rejeté, soit suspendu

by the air carrier, prior to its effective date, an ITC tariff becomes effective not less than

- (a) 45 days after the date of filing that tariff, if filed by a Canadian air carrier; and
- (b) 30 days after the date of filing that tariff, if filed by a non-Canadian air carrier.

(3) Subsection 45(7) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(7) Les taxes doivent être publiées pour le nombre total de places destinées aux passagers à bord de chaque aéronef affecté à un VAFO, à un prix par mille et par place, exprimé en cents au millième près, et elles doivent préciser le type d'aéronef, la répartition des places, les jours ou les périodes, ainsi que les régions ou les itinéraires auxquels elles s'appliquent.

(4) Subsection 45(9) of the Regulations is replaced by the following:

(9) Where, pursuant to subsection (8), the ITC toll in the tariff of a non-Canadian air carrier is disallowed,

(a) that non-Canadian air carrier may, notwithstanding paragraph (4)(b) and subsection (6), on notification by the Agency of the disallowance of the toll, substitute therefor a new toll, which shall not be less than the Canadian air carrier's toll described in subsection (8) and shall become effective not less than one day after the date on which it is filed with the Agency; or

(b) where the non-Canadian carrier does not act pursuant to paragraph (a) within one day, the Agency may establish and substitute for the disallowed toll a new toll which shall take effect in the tariff forthwith notwithstanding paragraph (4)(b) and subsection (6).

32. Subsection 46(2) of the Regulations is repealed.

33. Sections 47.1 to 48⁵ of the Regulations are replaced by the following:

47.1 No air carrier shall operate an ABC unless the air carrier

- (a) holds a non-scheduled international licence valid for the proposed charter; and
- (b) has a program permit that has been issued, or a small carrier charter permit that is deemed to have been issued, by the Agency in respect of the ABC.

48. (1) An air carrier that proposes to operate an ABC with aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15,900 kg) shall apply in writing to the Agency for a program permit in respect of the ABC.

(2) The application for the program permit shall be filed with the Agency by the air carrier that is to perform the outbound portion of the ABC.

48.1 (1) Subject to subsection (2), the Agency shall issue a program permit to an air carrier to operate an ABC if the air carrier meets all applicable requirements of the Act and these Regulations.

(2) In the case of a series of ABC flights, the Agency shall not issue a program permit in respect of any ABC that will not be completed within one year after the commencement of the first flight.

48.2 An air carrier that proposes to operate an ABC with aircraft having an MCTOW of 35,000 pounds (15,900 kg) or less is

ou refusé par lui, soit retiré par le transporteur aérien, le tarif VAFO prend effet au plus tôt à l'expiration du délai de :

- a) 45 jours suivant la date du dépôt, s'il est déposé par un transporteur aérien canadien;
- b) 30 jours suivant la date du dépôt, s'il est déposé par un transporteur aérien non canadien.

(3) Le paragraphe 45(7) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(7) Les taxes doivent être publiées pour le nombre total de places destinées aux passagers à bord de chaque aéronef affecté à un VAFO, à un prix par mille et par place, exprimé en cents au millième près, et elles doivent préciser le type d'aéronef, la répartition des places, les jours ou les périodes, ainsi que les régions ou les itinéraires auxquels elles s'appliquent.

(4) Le paragraphe 45(9) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(9) Si la taxe VAFO contenue dans le tarif du transporteur aérien non canadien est refusée en application du paragraphe (8) :

a) ce transporteur peut, malgré l'alinéa (4)b) et le paragraphe (6), sur réception de l'avis de refus de l'Office, établir dans le tarif, en remplacement de la taxe refusée, une nouvelle taxe qui n'est pas inférieure à la taxe du transporteur aérien canadien visée au paragraphe (8) et qui entre en vigueur au plus tôt un jour après la date de son dépôt auprès de l'Office;

b) si ce transporteur n'établit pas de taxe de remplacement, comme le prévoit l'alinéa a), dans un délai d'un jour, l'Office peut établir dans le tarif, en remplacement de la taxe refusée, une nouvelle taxe qui entre en vigueur immédiatement, malgré l'alinéa (4)b) et le paragraphe (6).

32. Le paragraphe 46(2) du même règlement est abrogé.

33. Les articles 47.1 à 48⁵ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

47.1 Il est interdit au transporteur aérien d'effectuer un VARA à moins de remplir les conditions suivantes :

- a) il détient une licence internationale service à la demande valable pour ce vol;
- b) un permis-programme lui a été délivré par l'Office pour ce vol ou un permis d'affrètement de petit transporteur est réputé lui avoir été délivré par l'Office pour ce vol.

48. (1) Le transporteur aérien qui se propose d'effectuer un VARA au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg) doit présenter par écrit à l'Office une demande de permis-programme pour ce vol.

(2) La demande de permis-programme doit être déposée auprès de l'Office par le transporteur aérien chargé d'effectuer l'aller du VARA.

48.1 (1) Sous réserve du paragraphe (2), l'Office délivre un permis-programme pour un VARA si le transporteur aérien satisfait aux exigences applicables de la Loi et du présent règlement.

(2) Dans le cas d'une série de VARA, l'Office ne délivre pas de permis-programme pour un VARA qui ne sera pas terminé dans l'année qui suit le début du premier vol de la série.

48.2 Le transporteur aérien qui se propose d'effectuer un VARA au moyen d'aéronefs ayant une MMHD d'au plus

deemed to have been issued a small carrier charter permit by the Agency for that purpose if the air carrier meets all applicable requirements of the Act and these Regulations other than those that are solely in respect of an air carrier that proposes to operate an ABC with aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15,900 kg).

34. Subsection 49(2) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(2) Sous réserve du paragraphe (1) et de l'article 60, l'entente conclue entre le transporteur aérien et un affrèteur étranger pour le transport aller-retour avec réservation anticipée, à bord d'un VARA, de passagers provenant de l'étranger ainsi que les conditions applicables au transport de ces passagers sont régies par les dispositions de la section VII.

35. Subparagraph 51(5)(b)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

(ii) is on a seat that was, at the time the reservation was changed, open for sale pursuant to subsection 56(3); and

36. (1) The portion of section 52⁵ of the Regulations before paragraph (c) is replaced by the following:

52. Every air carrier that proposes to operate an ABC with aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15,900 kg) and that is to perform the outbound portion of the ABC shall, on executing the contract for that ABC, but not later than 15 days and not earlier than one year before the date of the proposed ABC or, in the case of a proposed series of ABCs, the date of the first flight,

(a) notify the Agency in writing of the proposed operation;

(b) provide the Agency with a copy of the executed contract for that ABC, including a condition requiring observance, by the air carrier and the charterer, of the requirements of this Division;

(2) Paragraph 52(e) of the Regulations is replaced by the following:

(e) establish

(i) the adequacy of the arrangements referred to in clause (d)(iv)(D),

(ii) the financial ability of the charterer to perform the contract, and

(iii) that the charterer has a principal place of business in Canada or, if the charterer is a corporation, that it is registered under the laws of Canada or any province.

37. Section 53 of the Regulations is replaced by the following:

53. Every air carrier that operates an ABC with aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15,900 kg) and that performs the outbound portion of the ABC shall, within six months after the end of each financial year of the charterer, provide the Agency with the audited financial statements described in clause 52(d)(iv)(A) in respect of that charterer.

38. (1) The portion of subsection 54(1) of the Regulations before subparagraph (a)(i) is replaced by the following:

54. (1) An air carrier that has been issued a program permit for an ABC pursuant to section 48.1 may

(a) modify the ABC program approved by that permit, by advising the Agency of changes, by letter or electronic message, with respect to

35 000 livres (15 900 kg) est réputé avoir obtenu de l'Office à cette fin un permis d'affrètement de petit transporteur, s'il satisfait aux exigences applicables de la Loi et du présent règlement, à l'exception de celles visant exclusivement les transporteurs aériens qui se proposent d'effectuer un VARA au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg).

34. Le paragraphe 49(2) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Sous réserve du paragraphe (1) et de l'article 60, l'entente conclue entre le transporteur aérien et un affrèteur étranger pour le transport aller-retour avec réservation anticipée, à bord d'un VARA, de passagers provenant de l'étranger ainsi que les conditions applicables au transport de ces passagers sont régies par les dispositions de la section VII.

35. Le sous-alinéa 51(5)b)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) pour l'aller, il occupe une place dont la vente était autorisée en application du paragraphe 56(3) au moment de la modification de sa réservation;

36. (1) Le passage de l'article 52⁵ du même règlement précédant l'alinéa c) est remplacé par ce qui suit :

52. Le transporteur aérien qui se propose d'effectuer un VARA au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg) et qui est chargé de l'aller du VARA doit, dès qu'il a signé le contrat du VARA et au moins 15 jours et au plus un an avant la date du VARA projeté ou du premier vol de la série de VARA projetée :

a) aviser l'Office par écrit du vol projeté;

b) remettre à l'Office une copie du contrat du VARA signé, assorti de la condition que lui et l'affrèteur s'engagent à se conformer aux exigences de la présente section;

(2) L'alinéa 52e) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) démontrer :

(i) que les mesures visées à la division d)(iv)(D) sont adéquates,

(ii) que l'affrèteur a la capacité financière d'exécuter le contrat,

(iii) que l'affrèteur a un établissement principal au Canada ou, s'il s'agit d'une société, qu'il est immatriculé selon les lois fédérales ou provinciales.

37. L'article 53 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

53. Le transporteur aérien qui effectue un VARA au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg) et qui est chargé de l'aller du VARA doit, dans les six mois qui suivent la fin de chaque exercice de l'affrèteur, remettre à l'Office les états financiers vérifiés de celui-ci qui sont visés à la division 52d)(iv)(A).

38. (1) Le passage du paragraphe 54(1) du même règlement précédant le sous-alinéa a)(i) est remplacé par ce qui suit :

54. (1) Le transporteur aérien qui a obtenu un permis-programme pour un VARA en application de l'article 48.1 peut :

a) modifier les éléments suivants du programme VARA autorisé par ce permis, en communiquant les changements à l'Office par lettre ou par voie électronique :

(2) Subparagraph 54(1)(a)(iii) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(iii) les dates des vols lorsqu'ils sont effectués dans les trois jours avant ou après les dates initialement autorisées;

39. The portion of section 55 of the Regulations before paragraph (b) is replaced by the following:

55. A contract for an ABC is subject to the following conditions:

(a) every public solicitation carried out and every ticket issued by the charterer or agents of the charterer in respect of the ABC for which a program permit is required, before the Agency has issued the permit shall include a notice that the ABC or series of ABCs, as the case may be, are subject to the approval of the Agency; and

40. Section 56⁵ of the Regulations is replaced by the following:

56. (1) On an ABC between Canada and any point in Bermuda, the Caribbean, the Bahamas, Mexico, Central America or the northern coastal regions of South America including Colombia, Venezuela, Guyana, Surinam, French Guiana and the islands adjacent thereto, each passenger reservation must be confirmed with the charterer not later than 14 days prior to the date of departure of the outbound portion of that ABC.

(2) On an ABC between Canada and any point other than those referred to in subsection (1), each passenger reservation must be confirmed with the charterer not later than 21 days prior to the date of departure of the outbound portion of that ABC.

(3) Notwithstanding subsections (1) and (2), the following number of seats may be contracted for sale to the public not later than seven days prior to the date of departure of the outbound portion of an ABC:

(a) 20 seats, where an aircraft has an MCTOW greater than 75,000 pounds (34,029 kg) but not greater than 150,000 pounds (68,058 kg);

(b) 30 seats, where an aircraft has an MCTOW greater than 150,000 pounds (68,058 kg) but not greater than 350,000 pounds (158,802 kg); or

(c) 40 seats, where an aircraft has an MCTOW greater than 350,000 pounds (158,802 kg).

(4) Every air carrier that has been issued a program permit pursuant to section 48.1 for an ABC shall require full payment from each charterer at least seven days before the departure of the outbound portion of the ABC and, on request by the Agency, shall file with the Agency documentary proof of that payment and the time at which the payment was made.

41. (1) Paragraph 57(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) subject to paragraph (c), the price per seat for the ABC transportation of passengers who are less than 12 years of age on the day when the ABC transportation commences shall be not less than the per seat charter cost referred to in subparagraph (a)(i), unless a holder of a scheduled international licence or non-scheduled international licence publishes a children's fare for transportation between the points for which the ABC transportation is offered or between points near those points that is lower than the lowest price per seat allowed by

(2) Le sous-alinéa 54(1)a(iii) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iii) les dates des vols lorsqu'ils sont effectués dans les trois jours avant ou après les dates initialement autorisées;

39. Le passage de l'article 55 du même règlement précédant l'alinéa b) est remplacé par ce qui suit :

55. Le contrat d'un VARA est subordonné aux conditions suivantes :

a) la publicité faite et les billets émis par l'affréteur ou ses agents à l'égard du VARA pour lequel un permis-programme est requis, avant que l'Office ait délivré ce permis, doivent comporter un avis indiquant que le VARA ou la série de VARA est subordonné à l'autorisation de l'Office;

40. L'article 56⁵ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

56. (1) Dans le cas d'un VARA entre le Canada et un point situé aux Bermudes, aux Antilles, aux Bahamas, au Mexique, en Amérique centrale ou dans les régions côtières au nord de l'Amérique du Sud, y compris la Colombie, le Venezuela, la Guyane, le Surinam, la Guyane française et les îles adjacentes, la réservation de chaque passager doit être confirmée auprès de l'affréteur au moins 14 jours avant la date de départ de l'aller du VARA.

(2) Dans le cas d'un VARA entre le Canada et tout point non visé au paragraphe (1), la réservation de chaque passager doit être confirmée auprès de l'affréteur au moins 21 jours avant la date de départ de l'aller du VARA.

(3) Malgré les paragraphes (1) et (2), il peut être retenu pour vente au public, au moins sept jours avant la date de départ de l'aller d'un VARA, le nombre de places suivant :

a) 20 places à bord d'un aéronef ayant une MMHD de plus de 75 000 livres (34 029 kg) sans dépasser 150 000 livres (68 058 kg);

b) 30 places à bord d'un aéronef ayant une MMHD de plus de 150 000 livres (68 058 kg) sans dépasser 350 000 livres (158 802 kg);

c) 40 places à bord d'un aéronef ayant une MMHD de plus de 350 000 livres (158 802 kg).

(4) Le transporteur aérien qui a obtenu un permis-programme pour un VARA en application de l'article 48.1 doit exiger le paiement intégral de chaque affréteur au moins sept jours avant le départ de l'aller du VARA et, sur demande de l'Office, déposer auprès de celui-ci une preuve documentaire du paiement et de la date et de l'heure auxquelles il a été effectué.

41. (1) L'alinéa 57(1)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) sous réserve de l'alinéa c), le prix par place pour le transport des passagers qui sont âgés de moins de 12 ans le jour du départ du VARA n'est pas inférieur au prix d'affrètement par place visé au sous-alinéa a)(i), à moins que le prix publié par le titulaire d'une licence internationale service régulier ou d'une licence internationale service à la demande pour le transport des enfants entre les mêmes points que ce VARA ou entre des points avoisinants ne soit inférieur au prix par place le plus bas autorisé par le présent alinéa, auquel cas l'affréteur peut vendre

this paragraph, in which case the charterer may sell ABC seats to passengers qualifying therefor at a price per seat matching that children's fare; and

(2) Subsection 57(2) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(2) Where an ABC is proposed to be operated, pursuant to paragraph 64(2)(b), between more points than are permitted by subsection 64(1), the per seat charter cost referred to in subparagraph (1)(a)(i) shall be obtained by multiplying the great-circle distance computed for the charter air transportation of each passenger by the air carrier's ABC tariff rate per seat-mile applicable at the time of travel and in effect on the date the contract is signed.

42. Subsection 59(1) of the Regulations is replaced by the following:

59. (1) Every contract for an ABC between Canada and any point in Bermuda, the Caribbean, the Bahamas, Mexico, Central America or the northern coastal regions of South America including Colombia, Venezuela, Guyana, Surinam, French Guiana and the islands adjacent thereto shall be made subject to the condition that return ABC transportation of the passengers shall not be commenced before the first Sunday following the day of departure from the point of origin.

43. (1) Subsection 62(4) of the Regulations is replaced by the following:

(4) Unless an ABC tariff filed with the Agency has been rejected, or suspended or disallowed by the Agency, or withdrawn by the air carrier, prior to its effective date, an ABC tariff becomes effective not less than

- (a) 45 days after the date of filing that tariff, if filed by a Canadian air carrier; and
- (b) 30 days after the date of filing that tariff, if filed by a non-Canadian air carrier.

(2) Paragraph 62(9)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) where the non-Canadian carrier does not act pursuant to paragraph (a) within one day, the Agency may establish and substitute for the disallowed toll a new toll which shall take effect in the tariff forthwith notwithstanding paragraph (4)(b) and subsection (6).

44. Subsection 63(2) of the Regulations is repealed.

45. (1) Subsection 65(1)⁵ of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

Financial Guarantees

65. (1) The Agency shall not consider an application for a program permit to operate an ABC unless the applicant has a financial guarantee with a Canadian financial institution, in a standard form provided by the Agency, that provides that any advance payment in respect of the ABC is fully protected from the time it is received by the applicant from the charterer.

(2) The portion of subsection 65(4)⁵ of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

des places sur le VARA aux passagers de cette catégorie d'âge à un prix par place équivalent à ce prix pour enfants;

(2) Le paragraphe 57(2) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Where an ABC is proposed to be operated, pursuant to paragraph 64(2)(b), between more points than are permitted by subsection 64(1), the per seat charter cost referred to in subparagraph (1)(a)(i) shall be obtained by multiplying the great-circle distance computed for the charter air transportation of each passenger by the air carrier's ABC tariff rate per seat-mile applicable at the time of travel and in effect on the date the contract is signed.

42. Le paragraphe 59(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

59. (1) Le contrat d'un VARA entre le Canada et un point situé aux Bermudes, aux Antilles, aux Bahamas, au Mexique, en Amérique centrale ou dans les régions côtières au nord de l'Amérique du Sud, y compris la Colombie, le Venezuela, la Guyane, le Surinam, la Guyane française et les îles adjacentes, doit être subordonné à la condition que le vol de retour des passagers n'ait pas lieu avant le premier dimanche suivant le jour du départ du point d'origine.

43. (1) Le paragraphe 62(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Sauf dans les cas où le tarif VARA déposé auprès de l'Office est, avant son entrée en vigueur, soit rejeté, soit suspendu ou refusé par lui, soit retiré par le transporteur aérien, le tarif VARA prend effet au plus tôt à l'expiration du délai de :

- a) 45 jours suivant la date de son dépôt, s'il est déposé par un transporteur aérien canadien;
- b) 30 jours suivant la date de son dépôt, s'il est déposé par un transporteur aérien non canadien.

(2) L'alinéa 62(9)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) si ce transporteur n'établit pas de taxe de remplacement, comme le prévoit l'alinéa a), dans un délai d'un jour, l'Office peut établir dans le tarif, en remplacement de la taxe refusée, une nouvelle taxe qui entre en vigueur immédiatement, malgré l'alinéa (4)(b) et le paragraphe (6).

44. Le paragraphe 63(2) du même règlement est abrogé.

45. (1) Le paragraphe 65(1)⁵ et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Garantie financière

65. (1) L'Office n'examine la demande de permis-programme pour un VARA que si le demandeur a obtenu une garantie financière auprès d'une institution financière canadienne, établie sur le formulaire standard fourni par l'Office, selon laquelle tout paiement anticipé versé à l'égard du VARA est protégé intégralement dès que le demandeur le reçoit de l'affrèteur.

(2) Le passage du paragraphe 65(4)⁵ du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(4) An application for a program permit made pursuant to subsection 48(1) to operate an ABC shall include

46. Section 69 of the Regulations is repealed.

47. Subsection 71(1) of the Regulations is replaced by the following:

71. (1) Subject to subsection (2), an air carrier that cancels an ABC in respect of which the Agency has issued a program permit shall forthwith file with the Agency a notice of cancellation, showing the program permit number assigned to the cancelled ABC.

48. (1) The definition "consolidation" in subsection 72(1) of the Regulations is replaced by the following:

"consolidation" means the transfer of the reservations of passengers booked on an ABC that is cancelled to another ABC that is to serve the same point of destination as the cancelled ABC and in respect of which the Agency has issued a program permit pursuant to section 48.1 or is deemed to have issued a small carrier charter permit pursuant to section 48.2; (*regroupement*)

(2) Subsection 72(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) No air carrier shall consolidate ABCs unless the air carrier first obtains the written consent of each charterer that will be affected by the proposed consolidation.

(2.1) An air carrier that operates an ABC with aircraft having a MCTOW greater than 35,000 pounds (15,900 kg) that proposes to consolidate ABCs shall obtain permission from the Agency before the consolidation takes place, unless the consolidation is completed prior to the earliest of the deadlines established by section 56 for the ABCs to be consolidated and those ABCs are proposed to be operated

- (a) between one point of origin and one point of destination; or
- (b) between not more than two points of origin and not more than two points of destination pursuant to paragraph 64(2)(b).

(3) Subparagraph 72(5)(e)(i) of the Regulations is replaced by the following:

- (i) where applicable, the program permit numbers of the ABCs to be consolidated,

(4) Paragraphs 72(6)(a) to (c) of the Regulations are replaced by the following:

- (a) the ABCs or the series of ABCs proposed to be consolidated would not be economically viable as originally approved; and
- (b) the consolidation would not be contrary to any of the conditions set out in section 22.

49. The heading "CHARTER FLIGHTS ORIGINATING IN A FOREIGN COUNTRY" before section 73 of the Regulations is replaced by the following:

CHARTER FLIGHTS ORIGINATING IN A FOREIGN COUNTRY
(NON U.S.)

72.1 This Division applies in respect of charter flights originating in a foreign country other than the United States.

50. (1) Subsection 73(1) of the Regulations is replaced by the following:

(4) La demande de permis-programme pour un VARA, présentée conformément au paragraphe 48(1), doit comprendre :

46. L'article 69 du même règlement est abrogé.

47. Le paragraphe 71(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

71. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le transporteur aérien qui annule un VARA pour lequel l'Office a délivré un permis-programme doit l'informer sans délai, par dépôt d'un avis, de l'annulation et du numéro de permis-programme du VARA annulé.

48. (1) La définition de « regroupement », au paragraphe 72(1) du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

« regroupement » Transfert des réservations de passagers faites pour un VARA qui a été annulé à un autre VARA qui dessert le même point de destination que le VARA annulé et pour lequel l'Office a délivré un permis-programme aux termes de l'article 48.1 ou est réputé avoir délivré un permis d'affrètement de petit transporteur conformément à l'article 48.2. (*consolidation*)

(2) Le paragraphe 72(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Il est interdit au transporteur aérien de regrouper des VARA à moins d'avoir obtenu au préalable le consentement de chaque affréteur visé par le regroupement.

(2.1) Le transporteur qui effectue un VARA au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg) et qui se propose de regrouper des VARA doit obtenir la permission de l'Office avant de procéder au regroupement, sauf si celui-ci est terminé avant la première des échéances établies conformément à l'article 56 pour les VARA à regrouper et si ces VARA seront effectués :

- a) soit entre un seul point d'origine et un seul point de destination;
- b) soit entre au plus deux points d'origine et au plus deux points de destination, conformément à l'alinéa 64(2)b).

(3) Le sous-alinéa 72(5)e)(i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (i) le cas échéant, les numéros de permis-programme des VARA à regrouper,

(4) Les alinéas 72(6)a) à c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- a) que les VARA ou la série de VARA à regrouper ne seraient pas financièrement viables tels qu'initialement autorisés;
- b) que le regroupement ne serait pas contraire aux conditions énoncées à l'article 22.

49. L'intertitre précédant l'article 73 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

VOLS AFFRÉTÉS EN PROVENANCE D'UN PAYS ÉTRANGER AUTRE QUE
LES ÉTATS-UNIS

72.1 La présente section s'applique aux vols affrétés en provenance d'un pays étranger autre que les États-Unis.

50. (1) Le paragraphe 73(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

73. (1) A charter flight originating in a foreign country that is destined for Canada shall be operated, subject to subsections (2) to (5) and section 22, in accordance with the rules and regulations of that foreign country.

(2) Paragraph 73(2)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) holds a non-scheduled international licence valid for the proposed flight;

(3) Paragraph 73(2)(c) of the Regulations is replaced by the following:

(c) files with the Agency a notice in writing, addressed to the Secretary, not less than

(i) 48 hours prior to the planned date and time of arrival in Canada of the flight, in the case of an entity charter proposed to be operated pursuant to the air carrier's non-scheduled international licence valid for that type of charter, or

(ii) 15 days before the planned date of arrival in Canada of the flight, in the case of a charter other than an entity charter proposed to be operated pursuant to the air carrier's non-scheduled international licence valid for that type of charter;

(4) Subsections 73(4) and (5) of the Regulations are replaced by the following:

(4) Where the Agency determines that the operation of a charter flight originating in a foreign country is contrary to any of the requirements of subsection (2) or (3), or any of the conditions set out in section 22, the Agency may

(a) take measures to preclude the performance of the charter by the air carrier;

(b) require the air carrier to comply with any requirements imposed by the Agency, to ensure that the operation meets the requirements and conditions set out in those provisions; or

(c) require, by notice in writing, the air carrier to obtain the approval of the Agency prior to the operation of the charter, where the Agency determines that to do so is necessary to ensure compliance with the requirements and conditions set out in those provisions.

(5) The Agency shall grant the approval referred to in paragraph (4)(c) where the Agency determines that the operation of the charter is not contrary to any of the requirements of subsections (2) and (3) and the conditions set out in section 22.

51. Section 75 of the Regulations is replaced by the following:

75. A non-Canadian air carrier holding a valid non-scheduled international licence shall, on the Agency's written direction, forthwith file with the Agency a copy of the rules and regulations governing the authorization and operation of international charter flights originating in that air carrier's state and shall provide the Agency with amendments to those rules and regulations on the promulgation or publication thereof.

73. (1) Tout vol affrété en provenance d'un pays étranger dont la destination est le Canada doit être effectué, sous réserve des paragraphes (2) à (5) et de l'article 22, conformément aux règles et règlements du pays étranger.

(2) L'alinéa 73(2)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) il détient une licence internationale service à la demande valable pour le vol projeté;

(3) L'alinéa 73(2)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) il dépose auprès de l'Office un avis écrit, adressé au secrétaire, dans l'un des délais suivants :

(i) au moins 48 heures avant la date et l'heure prévues d'arrivée au Canada, dans le cas d'un vol affrété sans participation qu'il entend effectuer en vertu de sa licence internationale service à la demande valable pour ce type de vol affrété,

(ii) au moins 15 jours avant la date prévue d'arrivée au Canada, dans le cas d'un vol affrété, autre qu'un vol affrété sans participation, qu'il entend effectuer en vertu de sa licence internationale service à la demande valable pour ce type de vol affrété;

(4) Les paragraphes 73(4) et (5) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(4) Lorsque l'Office détermine que l'exécution d'un vol affrété en provenance d'un pays étranger est contraire aux conditions énoncées aux paragraphes (2) et (3) et à l'article 22, il peut :

a) prendre des mesures pour empêcher le transporteur aérien d'effectuer le vol affrété;

b) obliger le transporteur aérien à se conformer aux exigences qu'il impose pour assurer le respect de ces conditions;

c) exiger, par un avis écrit, que le transporteur aérien obtienne son autorisation avant d'effectuer le vol affrété, lorsqu'il le juge nécessaire pour assurer le respect de ces conditions.

(5) L'Office accorde l'autorisation visée à l'alinéa (4)c) s'il détermine que l'exécution du vol affrété n'est pas contraire aux conditions énoncées aux paragraphes (2) et (3) et à l'article 22.

51. L'article 75 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

75. Sur réception d'instructions écrites de l'Office, le transporteur aérien non canadien qui détient une licence internationale service à la demande valable doit déposer sans délai auprès de l'Office une copie des règles et règlements régissant l'autorisation et l'exécution des vols affrétés internationaux en provenance de son État, et lui communiquer les modifications apportées à ces règles et règlements dès leur prise ou leur publication.

52. Part IV^s of the Regulations is replaced by the following:

PART IV

TRANSBORDER CHARTERS

Permits

76. The issuance or deemed issuance of any category of permit referred to in section 77 is subject to the following conditions, namely, that the operation of a TPC, TPNC, TGC or TUSC, as the case may be, shall

- (a) be in accordance with
 - (i) the Act and these Regulations,
 - (ii) any terms and conditions of the licence pursuant to which the transborder charter is operated,
 - (iii) where applicable, any conditions of the permit, and
 - (iv) the terms and conditions of a charter contract that are set out in these Regulations;
- (b) be consistent with Canada's national and international transportation policies and Canada's other policies that affect, directly or indirectly, air transportation, as set out in applicable legislation or in other documents of the Government of Canada;
- (c) be in accordance with any applicable international agreement, convention or arrangement respecting civil aviation to which Canada is a party; and
- (d) on balance, best serve the needs of travellers, shippers and air carriers.

Categories of Permits

77. The following are the categories of permits pursuant to which a TPC, TPNC, TGC or TUSC, as the case may be, may be operated:

- (a) a program permit issued pursuant to section 92;
- (b) a small carrier charter permit that is deemed to have been issued pursuant to section 94;
- (c) a charter authorization issued pursuant to section 95; and
- (d) an approval granted pursuant to subsection 78(4), 99(5), 101(5) or 103.5(2).

Powers of the Agency

78. (1) Notwithstanding any other provision of this Division, where the Agency determines that the operation of a TPC, TPNC, TGC or TUSC as the case may be, is contrary to any of the conditions referred to in section 76, the Agency may

- (a) deny an application for or cancel a program permit, in whole or in part, referred to in section 92;
- (b) deny an application for or cancel a charter authorization referred to in section 95;
- (c) cancel a small carrier charter permit that is deemed to have been issued pursuant to section 94;
- (d) deny an application for or cancel an approval referred to in subsection (3), section 99 or 101 or paragraph 103.5(1)(c); or
- (e) require an air carrier to comply with any requirements that the Agency imposes that are necessary to ensure compliance with these Regulations

52. La partie IV^s du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE IV

VOLS AFFRÉTÉS TRANSFRONTALIERS

Permis

76. La délivrance—effective ou présumée—d'un permis d'une catégorie visée à l'article 77 pour l'exécution d'un VAP, d'un VAPNOR, d'un VAM ou d'un VAEU est subordonnée aux conditions suivantes :

- a) l'exécution du vol affrété transfrontalier est conforme :
 - (i) à la Loi et au présent règlement,
 - (ii) aux modalités de la licence dans le cadre de laquelle le vol est effectué,
 - (iii) le cas échéant, aux conditions du permis,
 - (iv) aux modalités du contrat d'affrètement qui sont prévues par le présent règlement;
- b) elle est conforme aux politiques canadiennes en matière de transport national et international, ainsi qu'aux autres politiques canadiennes ayant une incidence directe ou indirecte sur le transport aérien, énoncées dans les textes législatifs ou autres documents du gouvernement du Canada;
- c) elle est conforme aux ententes, conventions ou accords internationaux en matière d'aviation civile auxquels le Canada est partie;
- d) tout compte fait, elle répond le mieux possible aux besoins des voyageurs, des expéditeurs et des transporteurs aériens.

Catégories de permis

77. Les catégories de permis autorisant l'exécution d'un VAP, d'un VAPNOR, d'un VAM ou d'un VAEU sont les suivantes :

- a) le permis-programme délivré en vertu de l'article 92;
- b) le permis d'affrètement de petit transporteur réputé délivré en vertu de l'article 94;
- c) l'autorisation d'affrètement accordée en vertu de l'article 95;
- d) l'autorisation accordée en vertu des paragraphes 78(4), 99(5), 101(5) ou 103.5(2).

Pouvoirs de l'Office

78. (1) Malgré toute autre disposition de la présente section, lorsque l'Office détermine que l'exécution d'un VAP, d'un VAPNOR, d'un VAM ou d'un VAEU ne satisfait pas aux conditions énoncées à l'article 76, il peut :

- a) refuser la demande de permis-programme visé à l'article 92 ou révoquer un tel permis ou toute partie de celui-ci;
- b) refuser la demande de l'autorisation d'affrètement visée à l'article 95 ou révoquer une telle autorisation;
- c) révoquer le permis d'affrètement de petit transporteur réputé délivré en vertu de l'article 94;
- d) refuser la demande d'autorisation visée au paragraphe (3), aux articles 99 ou 101 ou à l'alinéa 103.5(1)(c), ou révoquer une telle autorisation;
- e) obliger le transporteur aérien à se conformer aux exigences qu'il impose pour assurer le respect du présent règlement, en ce qui concerne, selon le cas :

- (i) in respect of a program permit issued pursuant to section 92 or from time to time thereafter,
- (ii) in respect of a small carrier charter permit that is deemed to have been issued pursuant to section 94,
- (iii) in respect of a charter authorization issued pursuant to section 95 or from time to time thereafter, or
- (iv) in respect of an approval granted pursuant to subsection (4), 99(5), 101(5) or 103.5(2) or from time to time thereafter.

(2) Where the Agency determines that it is necessary in order for the operation of a TPC to meet the conditions set out in section 76, the Agency shall require, by notice in writing, an air carrier operating a TPC or series of TPCs pursuant to a charter authorization to obtain a program permit in accordance with sections 91 and 92 prior to the operation of the TPC or any TPC in the series, in which case the charter authorization is automatically cancelled.

(3) Where the Agency determines that it is necessary in order for the operation of a TPC, TPNC or TGC, as the case may be, to meet the conditions set out in section 76, the Agency shall require, by notice in writing, an air carrier to obtain the approval of the Agency prior to the operation of any TPNC or TGC, or prior to the subcontracting of any TPC, TPNC or TGC, where the provisions of this Division do not otherwise require the air carrier to obtain prior approval.

(4) The Agency shall grant the approval referred to in subsection (3) where the Agency determines that the operation of the charter is not contrary to any of the conditions set out in section 76.

(5) When determining whether the operation of a transborder charter may contravene paragraph 76(b), (c) or (d), the Agency shall take into consideration international reciprocity in matters of air transportation.

DIVISION I

GENERAL

Application

79. This Division applies in respect of TPCs, TPNCs and TGCs.

Prohibition

80. No person shall operate a TPC, TPNC or TGC unless the person holds a non-scheduled international licence that is valid for charters between Canada and the United States.

Carriage of Goods on Passenger Charters

81. (1) Where a part of the bellyhold or main deck of an aircraft is not required for use pursuant to a TPC contract or TPNC contract, an air carrier may charter that part of the bellyhold or main deck for the carriage of goods if the goods are carried

- (a) in that part of the bellyhold or main deck of the aircraft not required for use pursuant to the passenger charter contract;
- (b) pursuant to another charter contract that is in respect of only that part of the bellyhold or main deck of the aircraft; and
- (c) between the points served for the purpose of enplaning or deplaning passengers.

(i) le permis-programme délivré en vertu de l'article 92 ou tout permis-programme subséquent,

(ii) le permis-programme de petit transporteur réputé délivré en vertu de l'article 94,

(iii) l'autorisation d'affrètement accordée en vertu de l'article 95 ou toute autorisation d'affrètement subséquent,

(iv) l'autorisation accordée en vertu des paragraphes (4), 99(5), 101(5) ou 103.5(2) ou toute autorisation subséquent.

(2) Si l'Office le juge nécessaire pour que l'exécution d'un VAP satisfasse aux conditions énoncées à l'article 76, il exige, par un avis écrit, que le transporteur aérien qui effectue un VAP ou une série de VAP conformément à une autorisation d'affrètement obtienne un permis-programme conformément aux articles 91 et 92 avant l'exécution du VAP ou de tout VAP de cette série; l'autorisation d'affrètement est alors automatiquement révoquée.

(3) Si l'Office le juge nécessaire pour que l'exécution d'un VAP, d'un VAPNOR ou d'un VAM satisfasse aux conditions énoncées à l'article 76, il exige, par un avis écrit, que le transporteur aérien obtienne son autorisation avant d'effectuer tout VAPNOR ou VAM ou avant de donner en sous-traitance tout VAP, VAPNOR ou VAM, dans les cas où les dispositions de la présente section n'obligent pas par ailleurs celui-ci à obtenir une autorisation préalable.

(4) L'Office accorde l'autorisation visée au paragraphe (3) s'il détermine que l'exécution du vol affrété n'est pas contraire aux conditions énoncées à l'article 76.

(5) L'Office tient compte de la réciprocité internationale en matière de transport aérien lorsqu'il détermine si l'exécution d'un vol affrété transfrontalier risque de contrevenir aux alinéas 76(b), (c) ou (d).

SECTION I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Application

79. La présente section s'applique aux VAP, aux VAPNOR et aux VAM.

Interdiction

80. Il est interdit d'effectuer un VAP, un VAPNOR ou un VAM à moins de détenir une licence internationale servie à la demande qui est valable pour les vols affrétés entre le Canada et les États-Unis.

Transport de marchandises à bord d'aéronefs affrétés pour le transport de passagers

81. (1) Si la soute ou le pont principal d'un aéronef ne sont pas requis en totalité pour l'exécution du contrat d'un VAP ou d'un VAPNOR, le transporteur aérien peut en fréter la partie inutilisée pour le transport de marchandises si celles-ci sont transportées :

- a) dans la partie de la soute ou du pont principal qui n'est pas requise aux termes de ce contrat;
- b) aux termes d'un autre contrat d'affrètement qui ne vise que cette partie de la soute ou du pont principal de l'aéronef;
- c) entre les points d'embarquement et de débarquement des passagers.

(2) Notwithstanding paragraph 20(a), an air carrier may charter a part of the bellyhold or main deck of an aircraft used for a TPC to a person who obtains payment for goods carried thereon at a toll per unit, if that part is not required for use pursuant to the TPC contract.

Direct Sales to the Public

82. No air carrier shall act as a charterer in respect of a TPC, TPNC or TGC or sell any seat or any part of the space dedicated to passengers or goods on a TPC, TPNC or TGC directly to the public.

Air Carrier's Own Traffic

83. An air carrier may utilize unused space for the transport of the air carrier's own goods and personnel and the goods and personnel of another air carrier on a TPC, TPNC or TGC if the air carrier has the prior concurrence of the charterer.

Subcontracting Transborder Charters Originating in Canada

84. (1) Notwithstanding section 8.2, an air carrier may subcontract a TPC, TPNC or TGC or series thereof to a Canadian charter carrier licensee who holds a non-scheduled international licence or to a United States charter carrier licensee if

- (a) the licensee holds a non-scheduled international licence that is valid for the operation of the subcontracted charter or series of charters;
- (b) the licensee holds a Canadian aviation document that is valid for the operation of the subcontracted charter or series of charters;
- (c) the licensee imposes no additional charge or other financial obligation on the passengers or the charterer; and
- (d) the air carrier has passenger and third party liability insurance coverage for the operation of the subcontracted charter or series of charters, at least in the amounts set out in section 7,
 - (i) by means of its own policy, or
 - (ii) subject to subsection (2), by being named as an additional insured under the policy of the licensee.

(2) Where the air carrier is named as an additional insured under the policy of the licensee referred to in subsection (1), there must be a written agreement between the air carrier and the licensee to the effect that, for all charters or series of charters that are subcontracted, the licensee will hold the air carrier harmless from, and indemnify the air carrier for, all passenger and third party liabilities while passengers or cargo transported under a contract with the air carrier are under the control of the licensee.

(3) Where an air carrier subcontracts a TPC, TPNC or TGC or series thereof to a Canadian charter carrier licensee or to a United States charter carrier licensee, the air carrier is not required to

- (a) notwithstanding paragraph 18(a), furnish the services, equipment and facilities that are necessary for the purposes of the operation of the TPC, TPNC or TGC or series thereof; or
- (b) satisfy the condition set out in paragraph 18(c).

(2) Malgré l'alinéa 20a), le transporteur aérien peut fréter une partie de la soute ou du pont principal d'un aéronef affecté à un VAP à une personne qui se fait rémunérer selon une taxe unitaire pour transporter des marchandises à bord de l'aéronef, si cette partie de la soute ou du pont principal n'est pas requise pour l'exécution du contrat du VAP.

Vente directe au public

82. Il est interdit au transporteur aérien d'agir en qualité d'affrètement d'un VAP, d'un VAPNOR ou d'un VAM, ou de vendre directement au public des places ou toute partie de l'espace réservé aux passagers ou aux marchandises à bord d'un VAP, d'un VAPNOR ou d'un VAM.

Trafic du transporteur aérien

83. Le transporteur aérien peut utiliser l'espace inoccupé pour transporter ses propres marchandises et son personnel ainsi que les marchandises et le personnel d'un autre transporteur aérien à bord d'un VAP, d'un VAPNOR ou d'un VAM s'il a obtenu au préalable le consentement de l'affrètement.

Sous-traitance de vols affrétés transfrontaliers en provenance du Canada

84. (1) Malgré l'article 8.2, le transporteur aérien peut donner en sous-traitance un VAP, un VAPNOR ou un VAM ou une série de VAP, de VAPNOR ou de VAM à un transporteur frètement licencié du Canada qui détient une licence internationale service à la demande ou à un transporteur frètement licencié des États-Unis, si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le sous-traitant détient une licence internationale service à la demande valable pour l'exécution de ce vol ou de cette série de vols;
- b) le sous-traitant détient un document d'aviation canadien valable pour l'exécution de ce vol ou de cette série de vols;
- c) le sous-traitant n'impose ni frais additionnels ni autre obligation financière aux passagers ou à l'affrètement;
- d) le transporteur aérien détient une assurance responsabilité à l'égard des passagers et autres personnes qui couvre l'exécution de ce vol ou de cette série de vols en sous-traitance, selon les montants minimaux prévus à l'article 7 :
 - (i) soit par l'intermédiaire de sa propre police;
 - (ii) soit, sous réserve du paragraphe (2), en étant inscrit à titre d'assuré additionnel dans la police du sous-traitant.

(2) Si le transporteur aérien est inscrit à titre d'assuré additionnel dans la police du sous-traitant visé au paragraphe (1), les deux doivent avoir conclu une entente par écrit portant que, pour tous les vols affrétés et les séries de vols affrétés qui sont donnés en sous-traitance, le sous-traitant exonérera le transporteur aérien de toute responsabilité à l'égard des réclamations des passagers et autres personnes pendant que les passagers ou les marchandises transportés aux termes du contrat avec le transporteur aérien sont sous la responsabilité du sous-traitant.

(3) Le transporteur aérien qui donne en sous-traitance un VAP, un VAPNOR ou un VAM ou une série de VAP, de VAPNOR ou de VAM à un transporteur frètement licencié du Canada ou à un transporteur frètement licencié des États-Unis n'est pas tenu :

- a) malgré l'alinéa 18a), de fournir les services, le matériel et les installations nécessaires à l'exécution de ce vol ou de cette série de vols;
- b) de remplir la condition énoncée à l'alinéa 18c).

Records

85. An air carrier shall, immediately upon the request of the Agency, permit the Agency to inspect the air carrier's records respecting the operation of TPCs, TPNCs or TGCs, including records respecting any advance payments received by the air carrier in connection with TPCs.

86. (1) An air carrier shall retain the flight coupons surrendered by passengers or equivalent information contained in another format, and shall maintain evidence that the air carrier has complied with the requirements of this Division, for a period of one year after the date of departure of a TPC, TPNC or TGC.

(2) An air carrier shall, upon the request of the Agency, submit forthwith any evidence that the Agency requires to verify that the requirements of this Division have been complied with.

(3) Where the Agency determines that an air carrier has not complied with the requirements of this Division, the Agency may require the air carrier to take measures to ensure compliance with these Regulations or may cancel any program permit issued, approval granted, or any small carrier charter permit that is deemed to have been issued, by the Agency.

DIVISION II

TRANSBORDER PASSENGER CHARTERS ORIGINATING IN CANADA

Operation by Two Air Carriers

87. Where a TPC is to be operated by two air carriers, both air carriers shall notify the Agency before the date of the TPC of the arrangements of their joint operation of the TPC.

Co-mingling Provision

88. (1) No air carrier shall operate a TPC unless the entire passenger seating capacity of the aircraft is chartered by one or more charterers or a combination of charterers and United States charterers for resale.

(2) Where there is an arrangement between an air carrier and a United States charterer to combine a charter originating in the United States with a TPC, the terms and conditions applicable to the charter originating in the United States shall be governed by the provisions of Division V.

Flexible Return

89. Where a charterer has more than one TPC contract with an air carrier, a passenger transported on an outbound portion of a TPC under one contract may be returned to the passenger's point of origin on the same contract or on any other contract between the charterer and the air carrier.

Operational Restrictions

90. (1) An air carrier may operate a charter in conjunction with a TPC, for the purpose of enplaning and deplaning passengers in a third country, provided that the operation is in accordance with this Division and Division I and the passengers make a stopover in the United States for at least two consecutive nights.

(2) Notwithstanding subsection (1), where the period of stopover in the third country exceeds the period of stopover in the

Registres

85. Le transporteur aérien doit, à la demande de l'Office, lui permettre sans délai d'examiner ses registres concernant l'exécution des VAP, des VAPNOR ou des VAM, y compris les registres visant les paiements anticipés qu'il a reçus relativement aux VAP.

86. (1) Le transporteur aérien doit conserver les coupons de vol remis par les passagers, ou tout renseignement équivalent revêtant une autre forme, ainsi que la preuve qu'il s'est conformé aux exigences de la présente section, pendant la période d'un an suivant la date de départ d'un VAP, d'un VAPNOR ou d'un VAM.

(2) Le transporteur aérien doit, à la demande de l'Office, lui fournir sans délai toute preuve dont il a besoin pour s'assurer que les exigences de la présente section ont été respectées.

(3) Si l'Office détermine que le transporteur aérien n'a pas respecté les exigences de la présente section, il peut l'obliger à prendre des mesures pour assurer le respect du présent règlement ou il peut révoquer tout permis-programme ou autorisation qu'il lui a accordé ou tout permis d'affrètement de petit transporteur réputé délivré à celui-ci.

SECTION II

VOLS AFFRÉTÉS TRANSFRONTALIERS DE PASSAGERS EN PROVENANCE DU CANADA

Exécution par deux transporteurs aériens

87. Lorsqu'un VAP est effectué par deux transporteurs aériens, ceux-ci doivent aviser l'Office avant la date du VAP des modalités de l'exécution conjointe de ce vol.

Affrètements communs

88. (1) Le transporteur aérien ne peut effectuer un VAP que si toutes les places de l'aéronef destinées aux passagers ont été retenues aux fins de revente par un ou plusieurs affrêteurs, ou par une combinaison d'affrêteurs et d'affrêteurs des États-Unis.

(2) Lorsqu'une entente est conclue entre le transporteur aérien et un affrêteur des États-Unis pour combiner un VAP avec un vol affrété en provenance des États-Unis, les conditions applicables à ce dernier sont régies par les dispositions de la section V.

Retour flexible

89. Lorsqu'un affrêteur détient plus d'un contrat de VAP avec un transporteur aérien, le passager transporté à l'aller d'un VAP prévu par l'un des contrats peut être ramené à son point d'origine selon le même contrat ou un autre de ces contrats.

Restrictions

90. (1) Le transporteur aérien peut, aux fins d'embarquer ou de débarquer des passagers dans un tiers pays, effectuer un vol affrété conjointement avec un VAP, pourvu que l'exécution du vol soit conforme aux dispositions de la présente section et de la section I et que les passagers fassent escale aux États-Unis pendant au moins deux nuits consécutives.

(2) Malgré le paragraphe (1), lorsque la durée de l'escale dans le tiers pays excède la durée de l'escale aux États-Unis, les dis-

United States, the provisions of Division II, IV, V or VI of Part III, as appropriate, shall apply in respect of the charter transportation to the third country.

Program Permits

91. (1) An air carrier that proposes to operate a TPC or series of TPCs with aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15,900 kg) shall apply in writing to the Agency for a program permit to operate the TPC or series of TPCs as soon as the charter contract is signed or amended by the air carrier and the charterer, or as soon as possible thereafter.

(2) An application under subsection (1) shall be made not less than 15 days and not more than one year before the date of the TPC or, in the case of a series of TPCs, the date of the first of those charters, and shall include

- (a) a copy of every signed and dated charter contract and all amendments thereto relating to the TPC or series of TPCs;
- (b) a financial guarantee respecting the TPC or series of TPCs that is provided by a Canadian financial institution in a form provided by the Agency; and
- (c) a signed and witnessed statement by each charterer, in a form provided by the Agency, that certifies that the charterer is in possession of
 - (i) where the financial guarantee is a letter of credit, the original of the letter of credit and of all the amendments thereto respecting the TPC or series of TPCs, or
 - (ii) in any other case, a copy of the financial guarantee and of all amendments thereto respecting the TPC or series of TPCs.

(3) Every contract in respect of a TPC shall specify the following:

- (a) the aircraft type and passenger seating capacity for each charter;
- (b) the maximum number of seats allocated for passengers originating in Canada on each charter;
- (c) every airport of enplanement or point of departure and every airport of deplanement or point of destination of each charter;
- (d) the dates and times of arrival and departure at every point of each charter;
- (e) the routing of each charter, including technical stops, if any;
- (f) the name, address and telephone and facsimile numbers of each charterer and, where the TPC is to be operated with aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15,900 kg), the valid and subsisting licence or registration number with expiry date of every charterer under any law of a province that requires travel agents or wholesalers to be licensed or registered;
- (g) a detailed calculation of the total charter price to be paid by each charterer to the air carrier;
- (h) the dates on which the payments of the total charter price referred to in paragraph (g) are to be made, on the page of the charter contract that bears the signatures of both the air carrier and the charterer; and
- (i) where the TPC is to be operated with aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15,900 kg), on the page of the charter contract that bears the signatures of both the air carrier and the charterer, that no advance payments will be

positions des sections II, IV, V ou VI de la partie III, selon le cas, s'appliquent au vol affrété vers le tiers pays.

Permis-programme

91. (1) Le transporteur aérien qui se propose d'effectuer un VAP ou une série de VAP au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg) doit présenter par écrit à l'Office une demande de permis-programme pour ce vol ou cette série de vols, dès que lui et l'affrèteur ont signé ou modifié le contrat d'affrètement, ou le plus tôt possible par la suite.

(2) La demande de permis-programme doit être présentée au moins 15 jours et au plus un an avant la date du VAP ou du premier vol de la série de VAP et être accompagnée des documents suivants :

- a) une copie de chaque contrat d'affrètement signé et daté et de toutes ses modifications subséquentes qui portent sur le VAP ou la série de VAP;
- b) une garantie financière pour le VAP ou la série de VAP, fournie par une institution financière canadienne et établie sur le formulaire fourni par l'Office;
- c) une déclaration de chaque affrèteur, signée et contresignée, établie sur le formulaire fourni par l'Office, qui atteste que l'affrèteur a en sa possession :
 - (i) dans le cas où la garantie financière est une lettre de crédit, l'original de la lettre de crédit et de toutes ses modifications subséquentes portant sur le VAP ou la série de VAP,
 - (ii) dans tout autre cas, une copie de la garantie financière et de toutes ses modifications subséquentes portant sur le VAP ou la série de VAP.

(3) Le contrat d'affrètement d'un VAP doit indiquer :

- a) le type d'aéronef et le nombre de places destinées aux passagers pour chaque vol affrété;
- b) le nombre maximal de places destinées aux passagers en provenance du Canada pour chaque vol affrété;
- c) les aéroports d'embarquement ou les points de départ et les aéroports de débarquement ou les points de destination de chaque vol affrété;
- d) les dates et heures d'arrivée et de départ à tous les points de chaque vol affrété;
- e) l'itinéraire de chaque vol affrété, y compris les escales techniques, s'il y a lieu;
- f) les nom, adresse et numéros de téléphone et de télécopieur de chaque affrèteur ainsi que, si le VAP doit être effectué au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg), le numéro de licence ou d'immatriculation valide de chaque affrèteur, avec la date d'expiration, qui est exigé des agents de voyages ou des grossistes par les lois provinciales;
- g) le calcul détaillé du prix total de l'affrètement que chaque affrèteur doit payer au transporteur aérien;
- h) les dates d'échéance des paiements à faire pour acquitter le prix total de l'affrètement visé à l'alinéa g), lesquelles figurent sur la même page du contrat que les signatures du transporteur aérien et de l'affrèteur;
- i) si le VAP doit être effectué au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg), une déclaration — qui figure sur la même page du contrat que les signatures du transporteur aérien et de l'affrèteur — portant que le transporteur aérien ne recevra aucun paiement anticipé avant que

received by the air carrier prior to the charterer having in its possession the original of a letter of credit and of any amendment thereto or, in the case of any other financial guarantee, a copy of the financial guarantee and of any amendment thereto and signed documentation, in a form provided by the Agency, that establishes the advance payments received by the air carrier for each TPC or series of TPCs are protected.

(4) The dates of payments specified in paragraph (3)(h) shall be at least seven days before the date of each charter and shall be in accordance with the air carrier's tariff in effect on the date that the charter contract is signed.

(5) Every financial guarantee referred to in paragraph (2)(b) shall specify

(a) that any amount to which a charterer is entitled, under the charter contract, for a TPC that is not performed, be fully and promptly refunded by the Canadian financial institution that provided the financial guarantee;

(b) that any amount refunded in accordance with paragraph (a) be deposited in a trust account in the name and for the benefit of the charterer;

(c) that any money withdrawn from the trust account be used only for the payment of replacement air transportation or refunds to the proposed users of the TPC, either directly or through the appropriate travel agent or provincial authority;

(d) that the financial guarantee may not be terminated or amended, without at least 45 days notice being given to the Agency by one of the parties to the financial guarantee; and

(e) the name of the province under the laws of which the financial guarantee is to be governed and construed.

(6) The financial guarantee referred to in paragraph (2)(b) shall fully protect any advance payment in respect of the TPC or series of TPCs from the time the advance payment is received by the air carrier.

(7) Notwithstanding paragraph (5)(d), a financial guarantee may be terminated or amended on less than 45 days notice where the approval of the Agency is obtained, which approval shall be given if

(a) the air carrier files with the Agency an agreement signed by the parties to the financial guarantee, in a form provided by the Agency, that terminates or amends the financial guarantee on less than 45 days notice; and

(b) the termination or amendment does not result in advance payments received by the air carrier no longer being fully protected.

92. The Agency shall issue a program permit to an air carrier to operate a TPC or series of TPCs that use aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15,900 kg) where the air carrier

(a) has met the requirements set out in section 91; and

(b) otherwise meets all the applicable requirements of the Act and these Regulations.

93. (1) Subject to section 95, no air carrier shall operate a TPC or series of TPCs that use aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15,900 kg) unless the air carrier

(a) obtains a program permit;

(b) subject to subsection (2), notifies the Agency in writing of any amendment to the charter contract after issuance of the program permit by submitting to the Agency a copy of the

l'affrèteur ait en sa possession l'original de la lettre de crédit et de toutes ses modifications subséquentes ou, dans le cas d'une autre garantie financière, une copie de la garantie et de toutes ses modifications subséquentes, ainsi qu'un document signé, établi sur le formulaire fourni par l'Office, qui atteste que les paiements anticipés qu'il a reçus pour chaque VAP ou série de VAP sont protégés.

(4) Les dates d'échéance visées à l'alinéa (3)h) doivent précéder d'au moins sept jours la date de chaque vol affrété et être conformes au tarif du transporteur aérien en vigueur à la date de signature du contrat d'affrètement.

(5) La garantie financière visée à l'alinéa (2)b) doit prévoir ce qui suit :

a) en cas d'inexécution d'un VAP, l'institution financière canadienne ayant fourni la garantie financière rembourse promptement et intégralement à l'affrèteur tout montant auquel il a droit aux termes du contrat d'affrètement;

b) le montant remboursé en application de l'alinéa a) est déposé dans un compte en fiducie au nom et au bénéfice de l'affrèteur;

c) les sommes retirées du compte en fiducie ne peuvent servir qu'au paiement du transport aérien de remplacement ou aux remboursements à verser aux usagers projetés du VAP, soit directement, soit par l'entremise de l'agent de voyages responsable ou des autorités provinciales compétentes;

d) la garantie financière ne peut être modifiée ou résiliée que si un préavis d'au moins 45 jours est donné à l'Office par une des parties à la garantie;

e) le nom de la province dont les lois régissent la garantie financière et son interprétation.

(6) La garantie financière visée à l'alinéa (2)b) doit protéger intégralement tout paiement anticipé versé à l'égard du VAP ou de la série de VAP affrétés à partir du moment où le transporteur aérien le reçoit.

(7) Malgré l'alinéa (5)d), la garantie financière peut être modifiée ou résiliée à moins de 45 jours de préavis si l'autorisation de l'Office est obtenue; celle-ci est accordée si les conditions suivantes sont réunies :

a) le transporteur aérien dépose auprès de l'Office une entente signée par les parties à la garantie financière, sur le formulaire fourni par l'Office, portant que cette garantie est modifiée ou résiliée à moins de 45 jours de préavis;

b) la protection intégrale des paiements anticipés reçus par le transporteur aérien continue d'être assurée malgré la modification ou la résiliation.

92. L'Office délivre un permis-programme pour l'exécution d'un VAP ou d'une série de VAP au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg), si le transporteur aérien :

a) s'est conformé à l'article 91;

b) satisfait aux autres exigences applicables de la Loi et du présent règlement.

93. (1) Sous réserve de l'article 95, il est interdit au transporteur aérien d'effectuer un VAP ou une série de VAP au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg), à moins de remplir les conditions suivantes :

a) il obtient un permis-programme;

b) sous réserve du paragraphe (2), il avise l'Office par écrit de toute modification apportée au contrat d'affrètement après la

amended contract at least three working days before the amendment takes effect and obtains an amended program permit from the Agency;

(c) at least 30 days before the cancellation or termination of the financial guarantee, files with the Agency a copy of a new or renewed financial guarantee;

(d) files forthwith with the Agency every amendment to the financial guarantee; and

(e) notifies the Agency in writing of the cancellation of any charter set out in the charter contract and specifies the number of the program permit issued.

(2) Paragraph (1)(b) does not apply to an air carrier where

(a) the air carrier notifies the Agency of the amendment to the charter contract prior to the departure of the charter and the amendment

(i) relates to the aircraft type used and results in a decrease in or in no change to the Canadian originating passenger seating capacity for the charter, or

(ii) relates to the date of the charter, where it will be operated not more than three days before or after the date originally approved; and

(b) the amendment to the charter contract relates to an increase in the Canadian originating passenger seating capacity for the charter due to a change in the aircraft type used or otherwise and the air carrier submits to the Agency a copy of the amended charter contract at least three working days before the amendment takes effect.

94. An air carrier that proposes to operate a TPC or series of TPCs with aircraft having an MCTOW of 35,000 pounds (15,900 kg) or less is deemed to have been issued a small carrier charter permit by the Agency for that purpose if the air carrier meets all applicable requirements of the Act and these Regulations other than those that are solely in respect of an air carrier that proposes to operate a TPC or series of TPCs using aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15,900 kg).

Charter Authorizations

95. (1) On request, the Agency shall issue a charter authorization to an air carrier, that is valid for a period of up to one year, to operate a TPC or series of TPCs that use aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15,900 kg) without the requirement to obtain a program permit for the TPC or series of TPCs if the air carrier

(a) holds a financial guarantee that specifies the information required by subsection 91(5) and that meets the requirements of subsection 91(6) and files a copy thereof with the Agency;

(b) files with the Agency a signed and witnessed statement by each charterer, in a form provided by the Agency, that certifies that the charterer is in possession of

(i) where the financial guarantee is a letter of credit, the original of the letter of credit and of all amendments thereto respecting the TPC or series of TPCs, or

(ii) in any other case, a copy of both the financial guarantee and all amendments thereto respecting the TPC or series of TPCs; and

délivrance du permis-programme, en lui remettant une copie du contrat d'affrètement modifié au moins trois jours ouvrables avant la prise d'effet de la modification, et obtient de l'Office un permis-programme modifié;

c) il dépose auprès de l'Office une copie d'une nouvelle garantie financière ou de la garantie financière renouvelée, au moins 30 jours avant la résiliation ou l'expiration de la garantie financière;

d) il dépose sans délai auprès de l'Office toute modification apportée à la garantie financière;

e) il avise l'Office par écrit de l'annulation de tout vol affrété prévu dans le contrat d'affrètement en indiquant le numéro de son permis-programme.

(2) L'alinéa (1)b) ne s'applique pas au transporteur aérien lorsque les conditions suivantes sont réunies :

a) il avise l'Office de la modification du contrat d'affrètement avant le départ du vol affrété et celle-ci :

(i) ou bien porte sur le type d'aéronef utilisé et a pour effet de réduire ou de maintenir le nombre de places destinées aux passagers du vol qui proviennent du Canada,

(ii) ou bien porte sur la date du vol affrété, lorsqu'il sera effectué dans les trois jours précédant ou suivant la date initialement autorisée;

b) la modification du contrat d'affrètement, par suite de la modification du type d'aéronef utilisé ou de tout autre changement, a pour effet d'augmenter le nombre de places destinées aux passagers du vol qui proviennent du Canada et le transporteur aérien remet à l'Office, au moins trois jours ouvrables avant la prise d'effet de la modification, une copie du contrat d'affrètement modifié.

94. Le transporteur aérien qui se propose d'effectuer un VAP ou une série de VAP au moyen d'aéronefs ayant une MMHD d'au plus 35 000 livres (15 900 kg) est réputé avoir obtenu de l'Office à cette fin un permis d'affrètement de petit transporteur, s'il satisfait aux exigences applicables de la Loi et du présent règlement, à l'exception de celles visant exclusivement les transporteurs aériens qui se proposent d'effectuer un VAP ou une série de VAP au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg).

Autorisations d'affrètement

95. (1) L'Office accorde au transporteur aérien, sur demande, une autorisation d'affrètement valable pour une période maximale d'un an qui l'autorise à effectuer un VAP ou une série de VAP au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg) sans avoir à obtenir un permis-programme, s'il remplit les conditions suivantes :

a) il détient une garantie financière qui contient les renseignements prévus au paragraphe 91(5) et qui satisfait aux exigences du paragraphe 91(6), et en dépose copie auprès de l'Office;

b) il dépose auprès de l'Office une déclaration de chaque affruteur, signée et contresignée, établie sur le formulaire fourni par celui-ci, qui atteste que l'affruteur a en sa possession :

(i) dans le cas où la garantie financière est une lettre de crédit, l'original de la lettre de crédit et de toutes ses modifications subséquentes portant sur le VAP ou la série de VAP,

(ii) dans tout autre cas, une copie de la garantie financière et de toutes ses modifications subséquentes portant sur le VAP ou la série de VAP;

(c) files with the Agency proof that verifiable monitoring, compliance and disclosure systems situated in Canada have been instituted to enable the air carrier, during the period of validity of the charter authorization, to ensure that

(i) the level of protection specified in the financial guarantee is such that all advance payments are fully protected at all times, and

(ii) all provisions of the financial guarantee are fully complied with.

(2) The monitoring, compliance and disclosure systems referred to in paragraph (1)(c) shall not be modified in any way during the period of validity of the charter authorization without the prior written approval of the Agency, which approval shall be given if the criteria specified in paragraph (1)(c) continue to be met.

(3) During the period of validity of the charter authorization

(a) the air carrier shall include in every charter contract, which is in force during that period, the provisions required by subsections 91(3) and (4);

(b) the air carrier shall, in respect of a charter contract referred to in paragraph (a), specify on the page of the charter contract that bears the signature of the air carrier and the charterer that a charter authorization has been issued by the Agency and the period of the validity thereof;

(c) the air carrier shall provide each charterer with

(i) where the financial guarantee is a letter of credit, the original of both the letter of credit and all amendments thereto respecting the TPC or series of TPCs, or

(ii) in any other case, a copy of the financial guarantee and of all amendments thereto respecting the TPC or series of TPCs in addition to signed documentation, in a form provided by the Agency, that establishes the advance payments received by the air carrier for each charter or series of charters are protected;

(d) the provisions of subsection 91(7) and paragraphs 93(1)(c) and (d) shall apply;

(e) the air carrier shall file with the Agency a copy of all financial guarantees, other than the financial guarantees referred to in paragraph (1)(a), subsection 91(7) and paragraphs 93(1)(c) and (d), prior to any advance payments being received from the charterer; and

(f) the air carrier shall, upon filing with the Agency a copy of a financial guarantee pursuant to paragraph (e), subsection 91(7) and paragraphs 93(1)(c) and (d), file evidence with the Agency that

(i) the charterer has been provided with the financial guarantee in accordance with paragraph (c), and

(ii) the level of protection specified in the financial guarantee is such that all advance payments are fully protected at all times.

96. The air carrier shall submit to the Agency or its authorized representative, in writing, within 30 days after the end of each month, a report respecting the TPC or series of TPCs that were operated with aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15,900 kg) pursuant to a charter authorization during the previous month, that sets out

(a) the aircraft type and number of available seats for each charter;

c) il dépose auprès de l'Office la preuve que des systèmes vérifiables de surveillance, de conformité et de divulgation sont en place au Canada et qu'ils lui permettent de s'assurer, durant la période de validité de l'autorisation d'affrètement :

(i) que le degré de protection offert par la garantie financière est tel que tous les paiements anticipés sont intégralement protégés en tout temps,

(ii) que les dispositions de la garantie financière sont entièrement respectées.

(2) Durant la période de validité de l'autorisation d'affrètement, les systèmes de surveillance, de conformité et de divulgation ne peuvent être modifiés sans l'approbation écrite préalable de l'Office; celle-ci est accordée si le respect des critères visés à l'alinéa (1)c est maintenu.

(3) Durant la période de validité de l'autorisation d'affrètement :

a) le transporteur aérien doit inclure dans tous les contrats d'affrètement en vigueur pendant cette période les éléments visés aux paragraphes 91(3) et (4);

b) le transporteur aérien doit, sur la page de chacun des contrats d'affrètement visés à l'alinéa a) qui porte sa signature et celle de l'affréteur, indiquer que l'Office lui a accordé une autorisation d'affrètement et en préciser la période de validité;

c) le transporteur aérien doit fournir à chaque affréteur :

(i) dans le cas où la garantie financière est une lettre de crédit, l'original de la lettre de crédit et de toutes ses modifications subséquentes portant sur le VAP ou la série de VAP,

(ii) dans tout autre cas, une copie de la garantie financière et de toutes ses modifications subséquentes portant sur le VAP ou la série de VAP, ainsi qu'un document signé, établi sur le formulaire fourni par l'Office, qui atteste que les paiements anticipés qu'il a reçus pour le vol affrété ou la série de vols affrétés sont protégés;

d) le paragraphe 91(7) et les alinéas 93(1)c) et d) s'appliquent;

e) le transporteur aérien doit déposer auprès de l'Office une copie de toutes les garanties financières, autres que celles visées à l'alinéa (1)a), au paragraphe 91(7) et aux alinéas 93(1)c) et d), avant la réception de tout paiement anticipé fait par l'affréteur;

f) le transporteur aérien doit déposer auprès de l'Office, avec une copie de la garantie financière visée à l'alinéa e), au paragraphe 91(7) et aux alinéas 93(1)c) et d), les preuves suivantes :

(i) la preuve qu'il a fourni à l'affréteur la garantie financière visée à l'alinéa c),

(ii) la preuve que le degré de protection offert par la garantie financière est tel que tous les paiements anticipés sont intégralement protégés en tout temps.

96. Le transporteur aérien doit remettre à l'Office ou à son représentant autorisé, dans les 30 jours suivant la fin de chaque mois, un rapport écrit sur le VAP ou la série de VAP effectués durant le mois précédent en vertu d'une autorisation d'affrètement au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg), qui contient les renseignements suivants :

a) le type d'aéronef et le nombre de places disponibles pour chaque vol affrété;

(b) every airport of enplanement or point of departure and every airport of deplanement or point of destination of each charter;

(c) the dates of departure and arrival of each charter; and

(d) for each charter, the number of Canadian-origin passengers and the number of foreign-origin passengers.

97. The air carrier shall file with the Agency, on request, such additional information as the Agency requires to determine whether the air carrier has fully complied with the provisions of sections 95 and 96.

98. Where the Agency determines that the air carrier has not complied or no longer complies with the provisions of sections 95 and 96, the Agency may

(a) in addition to cancelling the charter authorization, require that the air carrier obtain a program permit for each TPC or series of TPCs in accordance with section 91; and

(b) where it determines that any of the conditions set out in section 76 would otherwise be contravened, refuse to issue to the air carrier any other charter authorization requested pursuant to this Division for a period not exceeding 12 months after the date of the cancellation.

DIVISION III

TRANSBORDER PASSENGER NON-RESALEABLE CHARTERS

General

99. (1) Subject to subsections (2) and (3), no air carrier shall operate a TPNC or series of TPNCs unless

(a) the cost of transportation of passengers is paid by not more than three charterers without any contribution, direct or indirect, from any other person; and

(b) no charge or other financial obligation is imposed on any passenger as a condition of carriage or otherwise in connection with the transportation.

(2) Where the Agency determines that an air carrier has not complied with the provisions of subsection (1) or section 100, the Agency shall require the air carrier to apply in writing to obtain prior approval from the Agency to operate each proposed TPNC or series of TPNCs for a specific period.

(3) An air carrier proposing to operate a TPNC or series of TPNCs that do not meet the requirements of paragraph (1)(a) or (b) shall apply in writing to obtain prior approval from the Agency to operate the proposed TPNC or series of TPNCs.

(4) An application referred to in subsection (2) or (3) shall contain the information required by paragraphs 100(a) to (d).

(5) The Agency shall approve a TPNC or series of TPNCs referred to in subsection (2) or (3) where the Agency determines that operation of the TPNC or series of TPNCs is not contrary to any of the conditions set out in section 76.

Post Facto Reporting

100. Every air carrier that operates a TPNC or series of TPNCs that use aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15,900 kg) shall submit to the Agency or its authorized representative in writing, within 30 days after the end of each month, a

b) les aéroports d'embarquement ou les points de départ et les aéroports de débarquement ou les points de destination de chaque vol affrété;

c) les dates de départ et d'arrivée de chaque vol affrété;

d) pour chaque vol affrété, le nombre de passagers provenant du Canada et le nombre de passagers provenant de l'étranger.

97. Le transporteur aérien doit déposer auprès de l'Office, sur demande, les renseignements additionnels dont celui-ci a besoin pour déterminer si le transporteur aérien s'est conformé aux dispositions des articles 95 et 96.

98. Si l'Office détermine que le transporteur aérien ne s'est pas conformé ou ne se conforme plus aux dispositions des articles 95 et 96, il peut :

a) en plus de révoquer l'autorisation d'affrètement, exiger du transporteur aérien qu'il obtienne un permis-programme pour chaque VAP ou série de VAP conformément à l'article 91;

b) lorsqu'il est d'avis que l'une ou l'autre des conditions énoncées à l'article 76 ne serait pas respectée, refuser d'accorder au transporteur aérien, pendant une période maximale de 12 mois suivant la date de la révocation, toute autre autorisation d'affrètement demandée sous le régime de la présente section.

SECTION III

VOLS AFFRÉTÉS TRANSFRONTALIERS DE PASSAGERS NON REVENDABLES

Dispositions générales

99. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), il est interdit au transporteur aérien d'effectuer un VAPNOR ou une série de VAPNOR, à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) le coût du transport des passagers est payé par au plus trois affréteurs et n'est partagé, directement ou indirectement, par aucune autre personne;

b) nuls frais ni autre obligation financière ne sont imposés aux passagers comme condition de transport ou autrement pour le transport.

(2) Lorsque l'Office détermine que les dispositions du paragraphe (1) ou de l'article 100 ne sont pas respectées, il exige que le transporteur aérien lui présente par écrit une demande d'autorisation préalable pour chaque VAPNOR ou série de VAPNOR qu'il entend effectuer pendant une période déterminée.

(3) Le transporteur aérien qui se propose d'effectuer un VAPNOR ou une série de VAPNOR qui ne satisfont pas aux conditions énoncées aux alinéas (1)a) ou b) doit présenter par écrit à l'Office une demande d'autorisation préalable.

(4) La demande visée aux paragraphes (2) ou (3) doit contenir les renseignements mentionnés aux alinéas 100a) à d).

(5) L'Office autorise le VAPNOR ou la série de VAPNOR visés aux paragraphes (2) ou (3) s'il détermine que leur exécution n'est pas contraire aux conditions énoncées à l'article 76.

Rapport après le fait

100. Le transporteur aérien qui effectue un VAPNOR ou une série de VAPNOR au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg) doit remettre à l'Office ou à son représentant autorisé, dans les 30 jours suivant la fin de chaque

report respecting the TPNC or series of TPNCs that were operated during the previous month, that sets out

- (a) the aircraft type and number of available seats for each charter;
- (b) every airport of enplanement or point of departure and every airport of deplanement or point of destination of each charter;
- (c) the dates of departure and arrival of each charter; and
- (d) for each charter, the number of passengers.

DIVISION IV

TRANSBORDER GOODS CHARTERS

Operational Restrictions

101. (1) Subject to subsections (2) and (3), no air carrier, other than a United States charter carrier licensee, shall combine points in the territory of the United States on a single flight when operating a TGC or series of TGCs for a courier service using aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15,900 kg).

(2) Where the Agency determines that an air carrier has contravened the provisions of subsection (1) or section 102, the Agency shall require the air carrier to apply in writing to obtain prior approval from the Agency to operate any proposed TGC or series of TGCs for a specific period.

(3) An air carrier referred to in subsection (1) that proposes to operate a TGC or series of TGCs that combine points in the territory of the United States on a single flight shall apply in writing to obtain prior approval from the Agency to operate the proposed TGC or series of TGCs.

(4) An application referred to in subsection (2) or (3) shall contain the information required by paragraphs 102(a) to (d).

(5) The Agency shall approve a TGC or series of TGCs referred to in subsection (2) or (3) where the Agency determines that the operation of the TGC or series of TGCs is not contrary to any of the conditions set out in section 76.

Post Facto Reporting

102. Every air carrier that operates a TGC or series of TGCs with aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15,900 kg) shall submit to the Agency or its authorized representative in writing, within 30 days after the end of each month, a report respecting the TGC or series of TGCs that were operated during the previous month, that sets out

- (a) for each charter, the aircraft type and payload capacity of the aircraft, which capacity may be expressed in the number of tons or tonnes available for revenue goods;
- (b) every airport of enplanement or point of departure and every airport of deplanement or point of destination of each charter;
- (c) the dates of departure and arrival of each charter; and
- (d) for each charter,
 - (i) the total weight of courier goods, being goods carried for door-to-door transport, where the charter only transports such goods, or
 - (ii) the total weight of goods transported, where the charter transports goods that are not exclusively courier goods.

mois, un rapport écrit sur le VAPNOR ou la série de VAPNOR effectués durant le mois précédent qui contient les renseignements suivants :

- a) le type d'aéronef et le nombre de places disponibles pour chaque vol affrété;
- b) les aéroports d'embarquement ou les points de départ et les aéroports de débarquement ou les points de destination de chaque vol affrété;
- c) les dates de départ et d'arrivée de chaque vol affrété;
- d) le nombre de passagers pour chaque vol affrété.

SECTION IV

VOLS AFFRÉTÉS TRANSFRONTALIERS DE MARCHANDISES

Restrictions

101. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), il est interdit au transporteur aérien, autre qu'un transporteur fréteur licencié des États-Unis, de combiner des points situés sur le territoire des États-Unis au cours d'un vol unique lorsqu'il effectue un VAM ou une série de VAM pour un service de messageries au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg).

(2) Lorsque l'Office détermine que le transporteur aérien a enfreint le paragraphe (1) ou l'article 102, il exige que celui-ci lui présente par écrit une demande d'autorisation préalable pour chaque VAM ou série de VAM qu'il entend effectuer pendant une période déterminée.

(3) Le transporteur aérien visé au paragraphe (1) qui se propose d'effectuer un VAM ou une série de VAM en combinant des points situés sur le territoire des États-Unis au cours d'un vol unique doit présenter par écrit à l'Office une demande d'autorisation préalable.

(4) La demande visée aux paragraphes (2) ou (3) doit contenir les renseignements mentionnés aux alinéas 102a) à d).

(5) L'Office autorise le VAM ou la série de VAM visés aux paragraphes (2) ou (3) s'il détermine que leur exécution n'est pas contraire aux conditions énoncées à l'article 76.

Rapport après le fait

102. Le transporteur aérien qui effectue un VAM ou une série de VAM au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg) doit remettre à l'Office ou à son représentant autorisé, dans les 30 jours suivant la fin de chaque mois, un rapport écrit sur le VAM ou la série de VAM effectués durant le mois précédent qui contient les renseignements suivants :

- a) pour chaque vol affrété, le type d'aéronef et sa capacité payante exprimée en nombre de tonnes impériales ou métriques disponibles pour les marchandises payantes;
- b) les aéroports d'embarquement ou les points de départ et les aéroports de débarquement ou les points de destination de chaque vol affrété;
- c) les dates de départ et d'arrivée de chaque vol affrété;
- d) pour chaque vol affrété :
 - (i) le poids total des marchandises expédiées par messagerie, c'est-à-dire celles faisant l'objet d'un transport de porte-à-porte, dans le cas où le vol est destiné exclusivement au transport de ce genre de marchandises,
 - (ii) le poids total des marchandises transportées, dans le cas où le vol n'est pas destiné exclusivement au transport des marchandises expédiées par messagerie.

DIVISION V

CHARTERS ORIGINATING IN THE UNITED STATES

Application

103. This Division applies in respect of TUSCs or series of TUSCs.

General

103.1 Subject to sections 103.2 to 103.5, any TUSC or series of TUSCs shall be operated in accordance with the rules and regulations of the United States.

Operational Restrictions

103.2 (1) No air carrier shall operate a TUSC or a series of TUSCs unless the air carrier

- (a) holds a non-scheduled international licence that is valid for the proposed charter; and
- (b) has received permission from the aeronautical authorities of the United States for the charter.

(2) No air carrier, other than a Canadian charter carrier licensee, shall combine points in the territory of Canada on a single flight when operating a TUSC or series of TUSCs for a courier service using aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15,900 kg).

(3) No TUSC with aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15,900 kg) shall be subcontracted without the prior notification of the subcontract to the Agency, which notification shall contain the information specified in paragraphs 103.3(a) to (e), the name of the licensee who will be operating under the subcontract and the purpose of the subcontract.

Notification

103.3 An air carrier that operates a TUSC or series of TUSCs with aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds (15,900 kg) shall notify the Agency in writing not less than 48 hours before the date and time of the arrival in Canada of the charter or, in the case of a series of charters, the date of the first of those charters, by providing the following information:

- (a) the name or the charter category of the charter under the rules and regulations of the United States;
- (b) the name, address and telephone and facsimile numbers of each charterer;
- (c) every airport of enplanement or point of departure and every airport of deplanement or point of destination of the charter, including each airport proposed to be used by the air carrier;
- (d) the dates and times of arrival and departure of each charter; and
- (e) the aircraft type and, where applicable, the passenger seating capacity and the nature, quantity and total weight of goods to be carried for each charterer on each charter.

Passenger Lists and Flight Coupons

103.4 An air carrier that operates a TUSC or series of TUSCs shall

SECTION V

VOLS AFFRÉTÉS EN PROVENANCE DES ÉTATS-UNIS

Application

103. La présente section s'applique aux VAEU et aux séries de VAEU.

Dispositions générales

103.1 Sous réserve des articles 103.2 à 103.5, tout VAEU ou série de VAEU doit être effectué conformément aux règles et règlements des États-Unis.

Restrictions

103.2 (1) Il est interdit au transporteur aérien d'effectuer un VAEU ou une série de VAEU à moins de remplir les conditions suivantes :

- a) il détient une licence internationale service à la demande valable pour ce vol;
- b) il a reçu des autorités aéronautiques des États-Unis la permission d'effectuer ce vol.

(2) Il est interdit au transporteur aérien, autre qu'un transporteur frétteur licencié du Canada, de combiner des points situés sur le territoire du Canada au cours d'un vol unique lorsqu'il effectue un VAEU ou une série de VAEU pour un service de messageries au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg).

(3) Aucun VAEU effectué au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg) ne peut être donné en sous-traitance sans que l'Office en soit avisé au préalable; l'avis doit contenir les renseignements visés aux alinéas 103.3(a) à e) et préciser le nom du licencié sous-traitant et l'objet de la sous-traitance.

Avis

103.3 Le transporteur aérien qui effectue un VAEU ou une série de VAEU au moyen d'aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres (15 900 kg) doit aviser l'Office par écrit au moins 48 heures avant la date et l'heure d'arrivée au Canada du vol affrété ou au moins 48 heures avant la date du premier vol de la série; l'avis doit contenir les renseignements suivants :

- a) le nom ou la catégorie du vol affrété selon les règles et règlements des États-Unis;
- b) les nom, adresse et numéros de téléphone et de télécopieur de chaque affréteur;
- c) les aéroports d'embarquement ou les points de départ et les aéroports de débarquement ou les points de destination du vol affrété, y compris chaque aéroport que le transporteur aérien entend utiliser;
- d) les dates et heures d'arrivée et de départ de chaque vol affrété;
- e) le type d'aéronef et, s'il y a lieu, le nombre de places de l'aéronef destinées aux passagers ainsi que la nature, la quantité et le poids total des marchandises transportées pour chaque affréteur sur chaque vol affrété.

Liste des passagers et coupons de vol

103.4 Le transporteur aérien qui effectue un VAEU ou une série de VAEU doit :

(a) on the arrival of the flight in Canada, submit to the airport authorities at the airport of entry and, on request of the Agency, to the Agency, a passenger list showing the last names and the initials of all passengers transported on the charter; and

(b) permit the examination by the Agency or its authorized representative of the flight coupons surrendered by the passengers or equivalent information contained in another format.

Powers of the Agency

103.5 (1) Where the Agency determines that the operation of a TUSC or a series of TUSCs is contrary to any of the requirements set out in sections 103.2 to 103.4, or any of the conditions set out in section 76, the Agency may

(a) take measures to preclude the performance of the charter by the air carrier;

(b) require the air carrier to comply with any requirements imposed by the Agency to ensure that the operation is not contrary to any of the requirements or conditions set out in those sections; or

(c) require, by notice in writing, an air carrier to obtain the approval of the Agency prior to the operation of the charter, where the Agency determines that to do so is necessary to ensure compliance with the requirements and conditions set out in those sections.

(2) The Agency shall grant the approval referred to in paragraph (1)(c) where the operation of the charter is not contrary to any of the requirements and conditions set out in sections 76 and 103.2 to 103.4.

(3) When determining whether the operation of a charter may contravene paragraph 76(b), (c) or (d), the Agency shall take into consideration international reciprocity in matters of air transportation.

53. Sections 105 and 106 of the Regulations are replaced by the following:

105. A tariff referred to in section 67 of the Act shall include the information required by this Division.

Exception

106. The holder of a domestic licence in respect of a domestic service that serves the transportation needs of the bona fide guests, employees and workers of a lodge operation, including the transportation of luggage, materials and supplies of those guests, employees or workers, is excluded, in respect of the service of those needs, from the requirements of section 67 of the Act.

54. (1) Subsection 107(1)⁶ of the Regulations is replaced by the following:

107. (1) Every tariff shall contain

(a) the name of the issuing air carrier and the name, title and full address of the officer or agent issuing the tariff;

(b) the tariff number, and the title that describes the tariff contents;

(c) the dates of publication, coming into effect and expiration of the tariff, if it is to expire on a specific date;

(d) a description of the points or areas from and to which or between which the tariff applies;

a) dès l'arrivée du vol au Canada, remettre la liste des passagers indiquant les noms et initiales de tous les passagers à bord du vol aux autorités aéroportuaires de l'aéroport d'arrivée, ainsi qu'à l'Office s'il en fait la demande;

b) permettre à l'Office ou à son représentant autorisé d'examiner les coupons de vol remis par les passagers ou tout autre renseignement équivalent sous une autre forme.

Pouvoirs de l'Office

103.5 (1) Lorsque l'Office détermine que l'exécution d'un VAEU ou d'une série de VAEU est contraire aux conditions énoncées à l'article 76 ou aux exigences des articles 103.2 à 103.4, il peut :

a) prendre des mesures pour empêcher le transporteur aérien d'effectuer le vol affrété;

b) obliger le transporteur aérien à se conformer aux exigences qu'il impose pour assurer le respect des conditions et exigences énoncées à ces articles;

c) exiger, par un avis écrit, que le transporteur aérien obtienne son autorisation avant d'effectuer le vol affrété, lorsqu'il le juge nécessaire pour assurer le respect des conditions et exigences énoncées à ces articles.

(2) L'Office accorde l'autorisation visée à l'alinéa (1)c) s'il détermine que l'exécution du vol affrété n'est pas contraire aux conditions et exigences énoncées aux articles 76 et 103.2 à 103.4.

(3) L'Office tient compte de la réciprocité internationale en matière de transport aérien lorsqu'il détermine si l'exécution d'un vol affrété risque de contrevenir aux alinéas 76b), c) ou d).

53. Les articles 105 et 106 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

105. Les tarifs visés à l'article 67 de la Loi doivent contenir les renseignements exigés par la présente section.

Exception

106. Le titulaire d'une licence intérieure pour l'exploitation d'un service intérieur servant à répondre aux besoins de transport des véritables clients, employés et travailleurs d'un hôtel pavillonnaire, y compris le transport de leurs bagages, matériel et fournitures, est exempté des exigences de l'article 67 de la Loi à l'égard de ce service.

54. (1) Le paragraphe 107(1)⁶ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

107. (1) Tout tarif doit contenir :

a) le nom du transporteur aérien émetteur ainsi que le nom, le titre et l'adresse complète du dirigeant ou de l'agent responsable d'établir le tarif;

b) le numéro du tarif et son titre descriptif;

c) les dates de publication et d'entrée en vigueur ainsi que la date d'expiration s'il s'applique à une période donnée;

d) la description des points ou des régions en provenance et à destination desquels ou entre lesquels il s'applique;

e) s'il s'agit d'un tarif pluritransporteur, la liste des transporteurs aériens participants;

⁶ SOR/93-253

⁶ DORS/93-253

(e) in the case of a joint tariff, a list of all participating air carriers;

(f) a table of contents showing the exact location where information under general headings is to be found;

(g) where applicable, an index of all goods for which commodity tolls are specified, with reference to each item or page of the tariff in which any of the goods are shown;

(h) an index of points from, to or between which tolls apply, showing the province or territory in which the points are located;

(i) a list of the airports, aerodromes or other facilities used with respect to each point shown in the tariff;

(j) where applicable, information respecting prepayment requirements and restrictions and information respecting non-acceptance and non-delivery of goods, unless reference is given to another tariff number in which that information is contained;

(k) a full explanation of all abbreviations, notes, reference marks, symbols and technical terms used in the tariff and, where a reference mark or symbol is used on a page, an explanation of it on that page or a reference thereon to the page on which the explanation is given;

(l) the terms and conditions governing the tariff, generally, stated in such a way that it is clear as to how the terms and conditions apply to the tolls named in the tariff;

(m) any special terms and conditions that apply to a particular toll and, where the toll appears on a page, a reference on that page to the page on which those terms and conditions appear;

(n) the terms and conditions of carriage, clearly stating the air carrier's policy in respect of at least the following matters, namely,

(i) the carriage of persons with disabilities,

(ii) acceptance of children,

(iii) compensation for denial of boarding as a result of over-booking,

(iv) passenger re-routing,

(v) failure to operate the service or failure to operate on schedule,

(vi) refunds for services purchased but not used, whether in whole or in part, either as a result of the client's unwillingness or inability to continue or the air carrier's inability to provide the service for any reason,

(vii) ticket reservation, cancellation, confirmation, validity and loss,

(viii) refusal to transport passengers or goods,

(ix) method of calculation of charges not specifically set out in the tariff,

(x) limits of liability respecting passengers and goods,

(xi) exclusions from liability respecting passengers and goods, and

(xii) procedures to be followed, and time limitations, respecting claims;

(o) the tolls, shown in Canadian currency, together with the names of the points from, to or between which the tolls apply, arranged in a simple and systematic manner with, in the case of commodity tolls, goods clearly identified;

(p) the routings related to the tolls unless reference is made in the tariff to another tariff in which the routings appear; and

f) une table des matières donnant un renvoi précis aux rubriques générales;

g) s'il y a lieu, un index de toutes les marchandises pour lesquelles des taxes spécifiques sont prévues, avec renvoi aux pages ou aux articles pertinents du tarif;

h) un index des points en provenance et à destination desquels ou entre lesquels s'appliquent les taxes, avec mention de la province ou du territoire où ils sont situés;

i) la liste des aérodromes, aéroports ou autres installations utilisés pour chaque point mentionné dans le tarif;

j) s'il y a lieu, les renseignements concernant les exigences et les restrictions de paiement à l'avance ainsi que le refus et la non-livraison des marchandises; toutefois, ces renseignements ne sont pas nécessaires si un renvoi est fait au numéro d'un autre tarif qui contient ces renseignements;

k) l'explication complète des abréviations, notes, appels de notes, symboles et termes techniques employés dans le tarif et, lorsque des appels de notes ou des symboles figurent sur une page, leur explication sur la page même ou un renvoi à la page qui en donne l'explication;

l) les conditions générales régissant le tarif, énoncées en des termes qui expliquent clairement leur application aux taxes énumérées;

m) les conditions particulières qui s'appliquent à une taxe donnée et, sur la page où figure la taxe, un renvoi à la page où se trouvent les conditions;

n) les conditions de transport, dans lesquelles est énoncée clairement la politique du transporteur aérien concernant au moins les éléments suivants :

(i) le transport des personnes ayant une déficience,

(ii) l'admission des enfants,

(iii) les indemnités pour refus d'embarquement à cause de sur réservation,

(iv) le réacheminement des passagers,

(v) l'inexécution du service et le non-respect de l'horaire,

(vi) le remboursement des services achetés mais non utilisés, intégralement ou partiellement, par suite de la décision du client de ne pas poursuivre son trajet ou de son incapacité à le faire, ou encore de l'inaptitude du transporteur aérien à fournir le service pour une raison quelconque,

(vii) la réservation, l'annulation, la confirmation, la validité et la perte des billets,

(viii) le refus de transporter des passagers ou des marchandises,

(ix) la méthode de calcul des frais non précisés dans le tarif,

(x) les limites de responsabilité à l'égard des passagers et des marchandises,

(xi) les exclusions de responsabilité à l'égard des passagers et des marchandises,

(xii) la marche à suivre ainsi que les délais fixés pour les réclamations;

o) les taxes, exprimées en monnaie canadienne, et les noms des points en provenance et à destination desquels ou entre lesquels elles s'appliquent, le tout étant disposé d'une manière simple et méthodique et les marchandises étant indiquées clairement dans le cas des taxes spécifiques;

p) les itinéraires visés par les taxes; toutefois, ces itinéraires n'ont pas à être indiqués si un renvoi est fait à un autre tarif qui les contient;

(q) the official descriptive title of each type of passenger fare, together with any name or abbreviation thereof.

(2) Subsections 107(4) and (5)⁶ of the Regulations are repealed.

55. Section 108 of the Regulations is replaced by the following:

108. Subject to paragraph 135.3(1)(d), this Division applies in respect of every air carrier that operates an international service, except an air carrier that operates TPCs, TPNCs or TGCs.

56. Section 110 of the Regulations is replaced by the following:

110. (1) Except as provided in an international agreement, convention or arrangement respecting civil aviation, before commencing the operation of an international service, an air carrier or its agent shall file with the Agency a tariff for that service, including the terms and conditions of free and reduced rate transportation for that service, in the style, and containing the information, required by this Division.

(2) By accepting a tariff or any amendment thereto for filing, the Agency does not approve any of the provisions unless the tariff has been filed pursuant to an order of the Agency.

(3) No air carrier shall advertise, offer or charge any toll where
(a) the toll is in a tariff that has been rejected by the Agency; or
(b) the toll has been disallowed or suspended by the Agency.

(4) Where a tariff is filed containing the date of publication and the effective date and is consistent with these Regulations and any orders of the Agency, the tolls and terms and conditions of carriage in the tariff shall, unless they are rejected, disallowed or suspended by the Agency or unless they are replaced by a new tariff, take effect on the date stated in the tariff, and the air carrier shall on and after that date charge the tolls and apply the terms and conditions of carriage specified in the tariff.

(5) No air carrier or agent thereof shall offer, grant, give, solicit, accept or receive any rebate, concession or privilege in respect of the transportation of any persons or goods by the air carrier whereby such persons or goods are or would be, by any device whatever, transported at a toll that differs from that named in the tariffs then in force or under terms and conditions of carriage other than those set out in such tariffs.

57. (1) Subsection 111(1)⁶ of the Regulations is replaced by the following:

111. (1) All tolls and terms and conditions of carriage, including free and reduced rate transportation, that are established by an air carrier shall be just and reasonable and shall, under substantially similar circumstances and conditions and with respect to all traffic of the same description, be applied equally to all that traffic.

(2) Paragraph 111(2)(b) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(b) give any undue or unreasonable preference or advantage to or in favour of any person or other air carrier in any respect whatever; or

q) le titre descriptif officiel de chaque type de prix passagers, ainsi que tout nom ou abréviation servant à désigner ce prix.

(2) Les paragraphes 107(4) et (5)⁶ du même règlement sont abrogés.

55. L'article 108 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

108. Sous réserve de l'alinéa 135.3(1)d), la présente section s'applique aux transporteurs aériens qui exploitent un service international, sauf ceux qui effectuent des VAP, des VAPNOR ou des VAM.

56. L'article 110 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

110. (1) Sauf disposition contraire des ententes, conventions ou accords internationaux en matière d'aviation civile, avant d'entreprendre l'exploitation d'un service international, le transporteur aérien ou son agent doit déposer auprès de l'Office son tarif pour ce service, conforme aux exigences de forme et de contenu énoncées dans la présente section, dans lequel sont comprises les conditions du transport à titre gratuit ou à taux réduit.

(2) L'acceptation par l'Office, pour dépôt, d'un tarif ou d'une modification apportée à celui-ci ne constitue pas l'approbation de son contenu, à moins que le tarif n'ait été déposé conformément à un arrêté de l'Office.

(3) Il est interdit au transporteur aérien d'annoncer, d'offrir ou d'exiger une taxe qui, selon le cas :

a) figure dans un tarif qui a été rejeté par l'Office;
b) a été refusée ou suspendue par l'Office.

(4) Lorsqu'un tarif déposé porte une date de publication et une date d'entrée en vigueur et qu'il est conforme au présent règlement et aux arrêtés de l'Office, les taxes et les conditions de transport qu'il contient, sous réserve de leur rejet, de leur refus ou de leur suspension par l'Office, ou de leur remplacement par un nouveau tarif, prennent effet à la date indiquée dans le tarif, et le transporteur aérien doit les appliquer à compter de cette date.

(5) Il est interdit au transporteur aérien ou à ses agents d'offrir, d'accorder, de donner, de solliciter, d'accepter ou de recevoir un rabais, une concession ou un privilège permettant, par un moyen quelconque, le transport de personnes ou de marchandises à une taxe ou à des conditions qui diffèrent de celles que prévoit le tarif en vigueur.

57. (1) Le paragraphe 111(1)⁶ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

111. (1) Les taxes et les conditions de transport établies par le transporteur aérien, y compris le transport à titre gratuit ou à taux réduit, doivent être justes et raisonnables et doivent, dans des circonstances et des conditions sensiblement analogues, être imposées uniformément pour tout le trafic du même genre.

(2) L'alinéa 111(2)b) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(b) give any undue or unreasonable preference or advantage to or in favour of any person or other air carrier in any respect whatever; or

58. Paragraph 113(a)⁶ of the Regulations is replaced by the following:

(a) suspend any tariff or portion of a tariff that appears not to conform with subsections 110(3) to (5) or section 111 or 112, or disallow any tariff or portion of a tariff that does not conform with any of those provisions; and

59. (1) Subsections 114(1) and (2) of the Regulations are replaced by the following:

114. (1) Every tariff or amendment to a tariff shall be filed with the Agency by the air carrier or by an agent appointed by power of attorney to act on the air carrier's behalf pursuant to section 134.

(2) Every joint tariff or amendment to a joint tariff shall be filed by one of the air carriers that is a party thereto or by an agent of the air carrier appointed by power of attorney to act on the air carrier's behalf pursuant to section 134.

(2) Subsection 114(5) of the Regulations is replaced by the following:

(5) Every tariff or amendment to a tariff that is on paper shall be filed with the Agency together with a filing advice in duplicate.

(3) Subsection 114(7)⁶ of the Regulations is replaced by the following:

(7) Every tariff and filing advice sent to the Agency shall be addressed to the Secretary, Canadian Transportation Agency, Ottawa, Canada, K1A 0N9, Attention: International Air Tariffs Division.

60. Paragraphs 115(1)(a)⁶ and (b)⁶ of the Regulations are replaced by the following:

(a) where a different period is specified in an international agreement, convention or arrangement respecting civil aviation to which Canada is a party; or

(b) where the tariff or amendment is filed at least one working day before it comes into force

(i) to publish tolls for an additional aircraft to be used in, or to cancel tolls respecting an aircraft to be withdrawn from, a non-scheduled international service, other than a service that is operated at a toll per unit of traffic,

(ii) by an air carrier operating a non-scheduled international service in accordance with section 16; or

(c) by order of the Agency.

61. Subsections 116(1) and (2) of the French version of the Regulations are replaced by the following:

116. (1) Les transporteurs aériens doivent, dès qu'ils déposent un tarif auprès de l'Office et tant que ce tarif est en vigueur, mettre à la disposition du public dans leurs bureaux une copie conforme des tarifs auxquels ils sont parties pour des services internationaux offerts aux points d'origine et de destination où sont situés ces bureaux.

(2) Les transporteurs aériens doivent afficher bien en vue dans chacun de leurs bureaux, un avis indiquant à la fois :

a) le lieu où les tarifs sont conservés;

b) les heures d'ouverture durant lesquelles le public peut les consulter.

62. The portion of section 117 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

58. L'alinéa 113a)⁶ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) suspendre tout ou partie d'un tarif qui paraît ne pas être conforme aux paragraphes 110(3) à (5) ou aux articles 111 ou 112, ou refuser tout tarif qui n'est pas conforme à l'une de ces dispositions;

59. (1) Les paragraphes 114(1) et (2) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

114. (1) Les tarifs et leurs modifications doivent être déposés auprès de l'Office par le transporteur aérien ou un agent habilité par procuration à agir pour le compte de celui-ci conformément à l'article 134.

(2) Les tarifs pluritransporteurs et leurs modifications doivent être déposés par l'un des transporteurs aériens participants ou par un agent habilité par procuration à agir pour le compte de celui-ci conformément à l'article 134.

(2) Le paragraphe 114(5) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(5) Les tarifs sur papier et leurs modifications doivent être déposés auprès de l'Office en deux exemplaires et être accompagnés d'un avis de dépôt fourni en double.

(3) Le paragraphe 114(7)⁶ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(7) Les tarifs et les avis de dépôt envoyés à l'Office doivent être adressés au secrétaire, à l'attention de la Division des tarifs aériens internationaux, Office des transports du Canada, Ottawa, Canada, K1A 0N9.

60. Les alinéas 115(1)a)⁶ et b)⁶ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) un autre délai est stipulé dans une convention, une entente ou un accord international en matière d'aviation civile auquel le Canada est partie;

b) le tarif ou la modification est déposé au moins un jour ouvrable avant son entrée en vigueur :

(i) soit pour fixer les taxes applicables à un aéronef supplémentaire affecté à un service international à la demande, autre que celui exploité selon une taxe unitaire applicable au trafic, ou pour annuler les taxes visant un aéronef devant être retiré de ce service,

(ii) soit par un transporteur aérien exploitant un service international à la demande conformément à l'article 16;

c) un autre délai est prévu par un arrêté de l'Office.

61. Les paragraphes 116(1) et (2) de la version française du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

116. (1) Les transporteurs aériens doivent, dès qu'ils déposent un tarif auprès de l'Office et tant que ce tarif est en vigueur, mettre à la disposition du public dans leurs bureaux une copie conforme des tarifs auxquels ils sont parties pour des services internationaux offerts aux points d'origine et de destination où sont situés ces bureaux.

(2) Les transporteurs aériens doivent afficher bien en vue, dans chacun de leurs bureaux, un avis indiquant à la fois :

a) le lieu où les tarifs sont conservés;

b) les heures d'ouverture durant lesquelles le public peut les consulter.

62. Le passage de l'article 117 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

117. Every air carrier operating a scheduled international service or a non-scheduled international service that is operated at a toll per unit of traffic shall publish all its tolls for those services

63. Section 118 of the Regulations is replaced by the following:

118. (1) Subject to subsection (2), every air carrier operating a non-scheduled international service on a charter basis shall publish all its tolls for those services at a rate per mile, where distance can be measured, or at a rate per hour where distance cannot be measured, which tolls shall be applicable to the entire capacity of the aircraft.

(2) An air carrier that operates a non-scheduled international service on a charter basis may, in lieu of tolls described in subsection (1), establish specific point-to-point flat sum charter prices.

64. The heading before section 120 and sections 120 and 121⁶ of the Regulations are replaced by the following:

Manner of Tariff Filing

120. (1) Tariffs in any medium may be filed with the Agency provided that, where a medium other than paper is to be used, the Agency and the filer have signed an agreement for the processing, storage, maintenance, security and custody of the data base.

(2) Tariffs shall be maintained in a uniform and consistent manner and shall be numbered consecutively with the prefix "CTA(A)" and every issuing air carrier or agent of the carrier shall number tariffs in the carrier's or agent's own series.

65. Sections 122⁶ and 123⁶ of the Regulations are replaced by the following:

122. Every tariff shall contain

(a) the terms and conditions governing the tariff generally, stated in such a way that it is clear as to how the terms and conditions apply to the tolls named in the tariff;

(b) the tolls, together with the names of the points from and to which or between which the tolls apply, arranged in a simple and systematic manner with, in the case of commodity tolls, goods clearly identified; and

(c) the terms and conditions of carriage, clearly stating the air carrier's policy in respect of at least the following matters, namely,

(i) the carriage of persons with disabilities,

(ii) acceptance of children for travel,

(iii) compensation for denial of boarding as a result of over-booking,

(iv) passenger re-routing,

(v) failure to operate the service or failure to operate on schedule,

(vi) refunds for services purchased but not used, whether in whole or in part, either as a result of the client's unwillingness or inability to continue or the air carrier's inability to provide the service for any reason,

(vii) ticket reservation, cancellation, confirmation, validity and loss,

(viii) refusal to transport passengers or goods,

(ix) method of calculation of charges not specifically set out in the tariff,

117. Les transporteurs aériens qui exploitent un service international régulier ou qui exploitent un service international à la demande moyennant une taxe unitaire applicable au trafic doivent publier les taxes de ces services de la façon suivante :

63. L'article 118 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

118. (1) Sous réserve du paragraphe (2), les transporteurs aériens qui exploitent un service international à la demande par affrètements doivent publier les taxes de ces services selon un taux par mille lorsque la distance est mesurable et selon un taux à l'heure dans les autres cas, pour la capacité entière de l'aéronef.

(2) Les transporteurs aériens qui exploitent un service international à la demande par affrètements peuvent établir des prix forfaitaires pour les vols affrétés entre des points déterminés, au lieu des taxes visées au paragraphe (1).

64. L'intertitre précédant et les articles 120 et 121⁶ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Modalités de dépôt

120. (1) Les tarifs peuvent être déposés auprès de l'Office sur tout support. Toutefois, si le support choisi n'est pas le papier, l'Office et le déposant doivent, avant le dépôt, conclure une entente pour le traitement, le stockage, la mise à jour, la sécurité et la garde de la base de données.

(2) Les tarifs doivent être uniformes et cohérents et être numérotés consécutivement, le numéro étant précédé de « OTC(A) ». Le transporteur aérien émetteur ou son agent doit numéroter les tarifs suivant ses propres séries.

65. Les articles 122⁶ et 123⁶ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

122. Les tarifs doivent contenir :

a) les conditions générales régissant le tarif, énoncées en des termes qui expliquent clairement leur application aux taxes énumérées;

b) les taxes ainsi que les noms des points en provenance et à destination desquels ou entre lesquels elles s'appliquent, le tout étant disposé d'une manière simple et méthodique et les marchandises étant indiquées clairement dans le cas des taxes spécifiques;

c) les conditions de transport, dans lesquelles est énoncée clairement la politique du transporteur aérien concernant au moins les éléments suivants :

(i) le transport des personnes ayant une déficience,

(ii) l'admission des enfants,

(iii) les indemnités pour refus d'embarquement à cause de sur-réservation,

(iv) le réacheminement des passagers,

(v) l'inexécution du service et le non-respect de l'horaire,

(vi) le remboursement des services achetés mais non utilisés, intégralement ou partiellement, par suite de la décision du client de ne pas poursuivre son trajet ou de son incapacité à le faire, ou encore de l'inaptitude du transporteur aérien à fournir le service pour une raison quelconque,

(vii) la réservation, l'annulation, la confirmation, la validité et la perte des billets,

(viii) le refus de transporter des passagers ou des marchandises,

- (x) limits of liability respecting passengers and goods,
- (xi) exclusions from liability respecting passengers and goods, and
- (xii) procedures to be followed, and time limitations, respecting claims.

66. Sections 124⁶ and 125 of the Regulations are replaced by the following:

124. (1) A supplement to a tariff on paper shall be in book or pamphlet form and shall be published only for the purpose of amending or cancelling that tariff.

(2) Every supplement shall be prepared in accordance with a standard form provided by the Agency.

(3) Supplements are governed by the same provisions of these Regulations as are applicable to the tariff that the supplements amend or cancel.

Symbols

125. All abbreviations, notes, reference marks, symbols and technical terms shall be fully defined at the beginning of the tariff.

67. (1) Subsections 127(1) and (2)⁵ of the Regulations are replaced by the following:

(2) Where a tariff or any portion thereof is disallowed, the CTA(A) number, supplement number or revised page number shall not be used again.

(2) Subsection 127(4) of the Regulations is replaced by the following:

(4) Where any tariff or portion thereof of an air carrier operating a scheduled international service or operating a non-scheduled international service that is operated at a toll per unit of traffic, that contains through tolls applicable to the transportation of traffic between a point in Canada and a point in the territory of another country, is disallowed by the competent authorities of the other country, the issuing air carrier or agent shall immediately notify the Secretary of the disallowance and the Agency shall then also mark that tariff or portion as disallowed, and so advise the issuing air carrier or agent.

68. The Regulations are amended by adding the following after section 127:

Rejection

127.1 (1) A document or any portion thereof that purports to be a tariff that does not comply with subsection 110(1) shall be rejected and has no force or effect.

(2) Where a tariff applicable to a scheduled international service or a non-scheduled international service that is operated at a toll per unit of traffic, containing published through tolls for transportation of traffic between Canada and any other country, is rejected by the competent authority of the other country, the issuing air carrier or agent shall immediately notify the Agency of the rejection.

69. Subsections 128(5) to (8)⁶ of the Regulations are replaced by the following:

(5) Where a tariff is cancelled by another tariff, the other tariff shall be in the same CTA(A) series as the cancelled tariff, except that, where an air carrier's tariff is replaced by a tariff of an agent,

- (ix) la méthode de calcul des frais non précisés dans le tarif,
- (x) les limites de responsabilité à l'égard des passagers et des marchandises,
- (xi) les exclusions de responsabilité à l'égard des passagers et des marchandises,
- (xii) la marche à suivre ainsi que les délais fixés pour les réclamations.

66. Les articles 124⁶ et 125 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

124. (1) Les suppléments à un tarif sur papier doivent être publiés sous forme de livres ou de brochures et ne doivent servir qu'à modifier ou annuler le tarif.

(2) Les suppléments doivent être conformes au modèle fourni par l'Office.

(3) Les suppléments sont régis par les dispositions du présent règlement qui s'appliquent aux tarifs qu'ils modifient ou annulent.

Symboles

125. Les abréviations, notes, appels de notes, symboles et termes techniques doivent être définis au début du tarif.

67. (1) Les paragraphes 127(1) et (2)⁵ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(2) Lorsque tout ou partie d'un tarif est refusé, ni le numéro OTC(A) ni le numéro de supplément ou de page révisée ne peuvent être réutilisés.

(2) Le paragraphe 127(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Lorsque le transporteur aérien exploitant un service international régulier ou exploitant un service international à la demande moyennant une taxe unitaire applicable au trafic se voit refuser, par les autorités compétentes d'un pays étranger, tout ou partie de son tarif qui prévoit des taxes totales pour le transport entre un point au Canada et un point situé dans le territoire de ce pays, ce transporteur ou son agent doit sans délai porter ce refus à l'attention du secrétaire, après quoi l'Office appose une mention de refus sur le tarif ou la partie de celui-ci et en avise le transporteur aérien ou son agent.

68. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 127, de ce qui suit :

Rejet

127.1 (1) Tout document ou toute partie d'un document qui est présenté comme un tarif et qui n'est pas conforme au paragraphe 110(1) est rejeté et est sans effet.

(2) Lorsque les autorités compétentes d'un pays étranger rejette un tarif applicable au service international régulier ou au service international à la demande exploité selon une taxe unitaire applicable au trafic qui contient des taxes totales pour le transport entre un point au Canada et un point situé dans ce pays, le transporteur aérien émetteur ou son agent doit sans délai porter ce rejet à l'attention de l'Office.

69. Les paragraphes 128(5) à (8)⁶ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(5) Lorsqu'un tarif est annulé par un autre tarif, ce dernier doit faire partie de la même série OTC(A), sauf que, si le tarif du transporteur aérien est remplacé par le tarif d'un agent, ce dernier

the agent's tariff shall expressly show that it cancels or replaces the carrier's tariff.

(6) Where an air carrier's tariff is replaced by an agent's tariff, the carrier's tariff shall be cancelled by a supplement thereto that makes reference to the CTA(A) number of the agent's tariff.

(7) Where a tariff is replaced by two or more tariffs, the cancellation of that tariff shall be effected by a supplement that shows, with respect to the specific material to be cancelled, full CTA(A) reference to the tariffs in which the material will be found and the new tariffs shall make reference to the cancelled tariff.

(8) Where a portion of a tariff is to be transferred to another tariff, a specific cancellation of that portion shall be made by the publication of a supplement, a revised page or a new tariff showing full CTA(A) reference to the tariff in which the material will be set out in the future and to the tariff in which the material was formerly published.

70. Subsection 129(4) of the Regulations is repealed.

71. (1) Subsection 130(1) of the Regulations is replaced by the following:

130. (1) Except where a toll is disallowed or a new toll is substituted by the Agency, no toll may be changed unless the tariff or amendment in which it is set out is filed within the appropriate time limit set out in section 115.

(2) Subsection 130(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) Any amendment to the expiry date of a tariff after the date of its publication shall be made in accordance with section 115.

72. Subsection 131(1)⁶ of the Regulations is replaced by the following:

131. (1) A separate tariff containing terms and conditions to which another tariff is subject may be filed under a CTA(A) number and those terms and conditions may be made part of that other tariff by making reference therein to the separate tariff by its CTA(A) number.

73. (1) Subsections 132(2)⁶ and (3)⁶ of the Regulations are replaced by the following:

(2) Routings may be published in the tariff containing the tolls respecting them or, if reference thereto by CTA(A) number is made in the tariff containing the tolls, in a separate tariff designated as a routing guide.

(3) A routing guide, when published, shall be filed with the Agency under a CTA(A) number by the issuing air carrier or agent.

(2) Paragraph 132(4)(a)⁶ of the Regulations is replaced by the following:

(a) the routes provided in the guide may be used only in connection with tolls made subject to the guide by making reference, by CTA(A) number, to the tariffs containing those tolls; and

74. Subsection 133(10) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(10) Where two or more agents each file the same joint tariff, no mailing of a copy of a certificate of concurrence to each group of air carriers for whom each agent acts as attorney is required.

tarif doit mentionner expressément qu'il annule ou remplace le tarif du transporteur aérien.

(6) Lorsque le tarif du transporteur aérien est remplacé par le tarif d'un agent, le tarif du transporteur doit être annulé par un supplément à celui-ci qui renvoie au numéro OTC(A) du tarif de l'agent.

(7) Lorsqu'un tarif est remplacé par deux ou plusieurs tarifs, l'annulation se fait par un supplément qui donne le numéro OTC(A) intégral des tarifs de remplacement où figurent les passages pertinents; les tarifs de remplacement doivent faire renvoi au tarif annulé.

(8) Lorsqu'une partie d'un tarif est transposée à un autre tarif, cette partie doit être annulée par la publication d'un supplément, d'une page révisée ou d'un nouveau tarif, avec renvoi au numéro OTC(A) intégral du tarif dans lequel cette partie est transposée et du tarif où elle se trouvait auparavant.

70. Le paragraphe 129(4) du même règlement est abrogé.

71. (1) Le paragraphe 130(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

130. (1) Sauf en cas de refus ou de remplacement d'une taxe par l'Office, les taxes ne peuvent être modifiées que si le tarif ou la modification où elles sont prévues est déposé dans le délai applicable prévu à l'article 115.

(2) Le paragraphe 130(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Tout changement de la date d'expiration d'un tarif après la date de sa publication doit être fait conformément à l'article 115.

72. Le paragraphe 131(1)⁶ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

131. (1) Le tarif distinct qui contient des conditions applicables à un autre tarif peut être déposé sous un numéro OTC(A), et ces conditions peuvent être incorporées à cet autre tarif par insertion d'un renvoi au numéro OTC(A) du tarif distinct.

73. (1) Les paragraphes 132(2)⁶ et (3)⁶ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(2) Les itinéraires peuvent être publiés soit dans les tarifs de taxes, soit dans un tarif distinct intitulé répertoire des itinéraires si le tarif de taxes renvoie au numéro OTC(A) de ce dernier.

(3) Lorsqu'un répertoire des itinéraires est publié, le transporteur aérien émetteur ou son agent doit le déposer auprès de l'Office sous un numéro OTC(A).

(2) L'alinéa 132(4)a)⁶ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) les itinéraires définis dans le répertoire ne peuvent être utilisés qu'en rapport avec les taxes qui y sont assujetties par un renvoi au numéro OTC(A) des tarifs dans lequel elles figurent;

74. Le paragraphe 133(10) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(10) Where two or more agents each file the same joint tariff, no mailing of a copy of a certificate of concurrence to each group of air carriers for whom each agent acts as attorney is required.

75. Subsection 134(9)⁶ of the Regulations is replaced by the following:

(9) Every agent's tariff applicable jointly between or from points that air carriers are authorized to serve shall be filed by each agent in that agent's own CTA(A) series unless all the air carriers appoint the same agent.

76. (1) Paragraphs 135(1)(c)⁶ and (d) of the Regulations are replaced by the following:

(c) make to every tariff referred to in the adoption notice such an amendment as to indicate the CTA(A) number of the adoption notice and, expressly, the fact that the tariff, including any amendment thereto, has become the tariff of the adopting carrier pursuant to the notice; and

(d) where the tariff to be amended is on paper, insert the adoption notice in the tariff on a page that remains in effect until the tariff is cancelled or amended in such manner as to remove any reference to the adopted carrier.

(2) Paragraph 135(2)(b) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

b) être numéroté consécutivement à la suite du numéro du supplément d'adoption;

(3) Paragraph 135(2)(c)⁶ of the Regulations is replaced by the following:

(c) bear the CTA(A) number of the adopted carrier's series and the name or initials of that carrier.

(4) Subsections 135(3)⁶ and (4) of the Regulations are replaced by the following:

(3) Where a tariff in which an adopted carrier is named as a participant is published by other air carriers or agents, the tariff shall be amended to substitute for the name of that carrier, in the first supplement published by those air carriers or agents after the adoption takes effect, the name of the adopting carrier, and the supplement of the amended tariff shall include a provision to the effect that the adopting carrier, by its adoption notice, indicated by a CTA(A) number in that provision, has taken over the tariffs of that participant and that the name of the adopting carrier is substituted for the name of that participant, wherever it appears in the tariff, effective on the date of the adoption.

(4) Where a tariff on paper is amended in accordance with subsection (3), the substitution clause shall remain in effect until the tariff is cancelled or until all necessary amendments to the tariff have been effected to remove all references to the adopted carrier.

(5) Subsection 135(6) of the Regulations is repealed.

77. The Regulations are amended by adding the following after section 135:

DIVISION III

TRANSBORDER CHARTERS

Application

135.1 This Division applies in respect of every air carrier that operates TPCs, TPNCs or TGCs.

Exception

135.2 Section 135.3 does not apply in respect of the operation of an international service that serves the transportation needs of

75. Le paragraphe 134(9)⁶ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(9) Les tarifs d'agents qui s'appliquent en commun entre des points ou à partir de points que des transporteurs aériens sont autorisés à desservir doivent être déposés par chacun des agents dans sa propre série OTC(A), sauf si les transporteurs aériens désignent le même agent.

76. (1) Les alinéas 135(1)(c)⁶ et (d) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

c) modifier les tarifs visés dans l'avis d'adoption en y portant la mention expresse que le tarif ou le tarif modifié est devenu le tarif du transporteur adoptant conformément à l'avis d'adoption, et en y indiquant le numéro OTC(A) de l'avis d'adoption;

d) lorsque le tarif à modifier est sur papier, insérer l'avis d'adoption sur une page du tarif qui demeure en vigueur jusqu'à ce que le tarif soit annulé ou modifié de façon que toutes les mentions du transporteur adopté soient supprimées.

(2) L'alinéa 135(2)(b) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) être numéroté consécutivement à la suite du numéro du supplément d'adoption;

(3) L'alinéa 135(2)(c)⁶ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) porter le numéro OTC(A) de la série du transporteur adopté et le nom ou les initiales de celui-ci.

(4) Les paragraphes 135(3)⁶ et (4) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(3) Lorsque le tarif dans lequel le transporteur adopté est nommé comme partie est publié par d'autres transporteurs aériens ou agents, il doit être modifié par remplacement du nom du transporteur adopté par celui du transporteur adoptant dans le premier supplément qui est publié par les autres transporteurs aériens ou agents après l'entrée en vigueur de l'adoption. Ce supplément doit contenir une clause précisant que le transporteur adoptant, par l'avis d'adoption OTC(A) dont le numéro est indiqué, a fait sien le tarif du transporteur adopté et, en conséquence, le nom du transporteur adoptant est substitué à celui du transporteur adopté chaque fois que celui-ci paraît dans le tarif, à compter de la date de l'adoption.

(4) Lorsqu'un tarif sur papier est modifié conformément au paragraphe (3), la clause de substitution demeure en vigueur jusqu'à ce que le tarif soit annulé ou modifié de façon que toutes les mentions du transporteur adopté soient supprimées.

(5) Le paragraphe 135(6) du même règlement est abrogé.

77. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 135, de ce qui suit :

SECTION III

VOLS AFFRÉTÉS TRANSFRONTALIERS

Application

135.1 La présente section s'applique aux transporteurs aériens qui effectuent des VAP, des VAPNOR ou des VAM.

Exception

135.2 L'article 135.3 ne s'applique pas à l'exploitation d'un service international servant à répondre aux besoins de transport

the bona fide guests, employees and workers of a lodge operation, including the transportation of luggage, materials and supplies of those guests, employees and workers.

General

135.3 (1) Every air carrier shall

(a) publish or display and make available for public inspection, at the business office of the air carrier, all the tariffs in effect in respect of the charter service offered by the air carrier, whether or not those tariffs have been filed with the Agency;

(b) clearly identify in the tariffs referred to in paragraph (a) the rates, charges and terms and conditions of carriage applicable in respect of the charter service offered by the air carrier;

(c) retain a record of the tariffs referred to in paragraph (a) for a period of at least three years after the tariffs cease to have effect; and

(d) file with the Agency tariffs that contain general terms and conditions of carriage that are broadly applicable to all air transportation and that are not directly related to a rate or charge, in the style and, where applicable, with the information, that is required by Division II.

(2) No air carrier shall impose any rate or charge, or apply any term or condition of carriage, in respect of the charter service it offers, unless the rate, charge, term or condition is set out in a tariff referred to in paragraph (1)(a) that is in effect in respect of that service.

(3) An air carrier shall provide a copy of the tariffs referred to in paragraph (1)(a) or any portion thereof to any person on the request of that person.

(4) Subsections (1) to (3) do not apply in respect of a charter price set out in a contract respecting a TPC, TPNC or TGC between an air carrier and a charterer where

(a) the parties to the contract agree to keep the charter price confidential;

(b) the air carrier retains a copy of the page showing the charter price for a period of at least three years after the date it ceases to have effect; and

(c) the air carrier makes available to the Agency, on request, a copy of the page showing the charter price.

Powers of the Agency

135.4 Where the Agency, on receiving a complaint or of its own motion, determines that any term or condition of carriage set out in a tariff is unjust or unreasonable, the Agency may

(a) suspend or disallow the tariff or a portion thereof;

(b) establish and substitute another tariff or portion thereof for the suspended or disallowed tariff or portion thereof; or

(c) prohibit an air carrier from advertising, offering or applying the suspended or disallowed tariff or portion thereof.

78. Sections 136 and 137⁶ of the Regulations are replaced by the following:

136. This Part applies in respect of any scheduled international service operated by an air carrier.

Validity of Service Schedules

136.1 (1) A service schedule is valid beginning on its effective date unless the Agency rejects or disallows it.

des véritables clients, employés et travailleurs d'un hôtel pavillonnaire, y compris le transport de leurs bagages, matériel et fournitures.

Dispositions générales

135.3 (1) Le transporteur aérien doit :

a) publier ou afficher et mettre à la disposition du public pour consultation, à son bureau, les tarifs en vigueur applicables au service d'affrètement qu'il offre, que ceux-ci aient été déposés ou non auprès de l'Office;

b) indiquer clairement dans ces tarifs les taux, frais et conditions de transport applicables au service d'affrètement qu'il offre;

c) conserver un registre de ces tarifs pendant au moins trois ans après leur cessation d'effet;

d) déposer auprès de l'Office des tarifs qui contiennent les conditions générales de transport applicables à tout transport aérien et ne se rapportant pas directement à des taux ou frais précis, et qui sont conformes aux exigences de forme et, s'il y a lieu, de contenu prévues à la section II.

(2) Le transporteur aérien ne peut imposer des taux ou des frais ou appliquer des conditions de transport pour le service d'affrètement qu'il offre que si ceux-ci figurent dans les tarifs applicables visés à l'alinéa (1)a).

(3) Le transporteur aérien doit fournir à toute personne qui en fait la demande un exemplaire de tout ou partie des tarifs visés à l'alinéa (1)a).

(4) Les paragraphes (1) à (3) ne s'appliquent pas au prix de l'affrètement stipulé dans le contrat d'un VAP, d'un VAPNOR ou d'un VAM conclu entre le transporteur aérien et un affréteur, lorsque les conditions suivantes sont réunies :

a) les parties au contrat s'engagent à garder le prix de l'affrètement confidentiel;

b) le transporteur aérien conserve une copie de la page indiquant le prix de l'affrètement pendant au moins trois ans après la date de sa cessation d'effet;

c) le transporteur aérien met à la disposition de l'Office, sur demande, une copie de la page indiquant le prix de l'affrètement.

Pouvoirs de l'Office

135.4 Si l'Office détermine, à la suite d'une plainte ou de son propre chef, que des conditions de transport figurant dans un tarif sont injustes ou déraisonnables, il peut :

a) suspendre ou refuser tout ou partie du tarif;

b) établir un autre tarif ou partie de tarif et le substituer au tarif ou à la partie de tarif suspendu ou refusé;

c) interdire au transporteur aérien d'annoncer, d'offrir ou d'appliquer tout ou partie du tarif suspendu ou refusé.

78. Les articles 136 et 137⁶ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

136. La présente partie s'applique à tout service international régulier exploité par un transporteur aérien.

Prise d'effet des indicateurs

136.1 (1) Sauf en cas de rejet ou de refus par l'Office, l'indicateur prend effet à la date de son entrée en vigueur.

(2) The Agency shall reject a service schedule if the Agency determines that the service schedule has not been filed in accordance with the requirements of this Part.

(3) The Agency shall disallow a service schedule if the Agency determines that it is inconsistent with the licence of the air carrier that filed it.

Filing of Service Schedules

137. An air carrier or its agent shall file with the Agency a service schedule or an amendment to a service schedule that includes the information required by section 139 and, where the service schedule is on paper, a filing advice that includes the information required by subsection 140(3).

79. Subsections 138(1)⁶ and (2) of the Regulations are replaced by the following:

138. (1) Every service schedule filed with the Agency shall be consecutively numbered with the prefix "CTA(A)GS".

80. Section 139⁷ of the Regulations is replaced by the following:

139. Every service schedule shall contain the following information:

- (a) the full name of the air carrier;
- (b) the name and business address of an authorized officer or agent of the air carrier;
- (c) the date of issuance and the effective date of the service schedule;
- (d) the class of air service; and
- (e) full details of each air service to be operated by the air carrier, namely,
 - (i) the points served,
 - (ii) the frequency of service set out by day of the week,
 - (iii) the times of departure and arrival at each point,
 - (iv) the flight number or numbers assigned by the air carrier, and
 - (v) the type and usual configuration of aircraft used.

81. Sections 140⁶ and 141 of the Regulations are replaced by the following:

140. (1) An air carrier may file a service schedule and any amendment thereto on paper or in an electronic form that is compatible with the electronic systems used by the Agency.

(2) A service schedule on paper shall be plainly typewritten, printed or reproduced.

(3) Every filing advice shall contain the following information:

- (a) the name, address, telephone and facsimile numbers of the air carrier and, where applicable, of the agent of the air carrier;
- (b) the name and title of an authorized officer of the air carrier or its agent;
- (c) the date of issuance and the effective date of the service schedule;
- (d) the service schedule number in accordance with subsection 138(1);
- (e) the number of pages of the service schedule or of any amendments thereto;

(2) L'Office rejette un indicateur s'il détermine qu'il n'a pas été déposé conformément à la présente partie.

(3) L'Office refuse un indicateur s'il détermine qu'il n'est pas conforme à la licence du transporteur aérien qui l'a déposé.

Dépôt des indicateurs

137. Le transporteur aérien ou son agent doit déposer auprès de l'Office un indicateur, ou toute modification apportée à celui-ci, qui contient les renseignements exigés à l'article 139 et qui est accompagné, s'il est sur papier, d'un avis de dépôt renfermant les renseignements visés au paragraphe 140(3).

79. Les paragraphes 138(1)⁶ et (2) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

138. (1) Les indicateurs déposés auprès de l'Office doivent être numérotés consécutivement, le numéro étant précédé de « OTC (A) IG ».

80. L'article 139⁷ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

139. Les indicateurs doivent contenir les renseignements suivants :

- a) le nom complet du transporteur aérien;
- b) le nom et l'adresse commerciale du dirigeant autorisé ou de l'agent du transporteur aérien;
- c) la date d'établissement et la date d'entrée en vigueur de l'indicateur;
- d) la catégorie du service aérien;
- e) les détails suivants de chaque service aérien qui sera exploité par le transporteur aérien :
 - (i) la liste des points desservis,
 - (ii) la fréquence du service pour chaque jour de la semaine,
 - (iii) les heures de départ et d'arrivée pour chaque point,
 - (iv) le ou les numéros de vol attribués à chaque vol par le transporteur aérien,
 - (v) le type et la configuration habituelle de l'aéronef utilisé.

81. Les articles 140⁶ et 141 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

140. (1) Le transporteur aérien peut déposer un indicateur et ses modifications sur papier ou sur un support électronique qui est compatible avec les systèmes électroniques utilisés par l'Office.

(2) L'indicateur sur papier doit être clairement dactylographié, imprimé ou reproduit.

(3) L'avis de dépôt doit contenir les renseignements suivants :

- a) les nom, adresse et numéros de téléphone et de télécopieur du transporteur aérien et, s'il y a lieu, ceux de son agent;
- b) les nom et titre du dirigeant autorisé du transporteur aérien ou de son agent;
- c) la date d'établissement et la date d'entrée en vigueur de l'indicateur;
- d) le numéro de l'indicateur conforme au paragraphe 138(1);
- e) le nombre de pages de l'indicateur ou de ses modifications;
- f) une brève description du contenu de l'indicateur;

⁷ SOR/94-379

⁷ DORS/94-379

- (f) a brief description of the contents of the service schedule;
- (g) a description of any routes that have been amended by the service schedule; and
- (h) a list of the persons who have been sent a copy of the service schedule.

Public Inspection of Service Schedules

141. Immediately on filing a service schedule with the Agency and thereafter until the service schedule is rejected or disallowed by the Agency or cancelled by the air carrier, every air carrier shall keep its current service schedule, with amendments, available for public inspection at each of its business offices.

82. (1) The portion of subsection 142(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

142. (1) An air carrier may

(2) Subsection 142(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) Where there is no traffic to be carried from or to an intermediate point on an air carrier's flight and a stop is not otherwise required to be made pursuant to the air carrier's licence, the air carrier may omit a stop at that point.

83. The portion of section 143 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

143. An air carrier may, where to do so is consistent with its licence authority and without amending its service schedule.

84. Section 144⁸ of the Regulations is replaced by the following:

144. Where an air carrier publishes a timetable,

(a) the timetable shall reflect the service schedule filed with the Agency; and

(b) the air carrier shall, at the time of publication, file the number of copies that are required by the Agency.

85. Subsection 151(2)⁹ of the Regulations is replaced by the following:

(2) Where, at least 48 hours before the scheduled time of departure of a person's flight, the person requests an additional service that is set out in an air carrier's tariff, the air carrier shall provide the person with the service, in accordance with any conditions in respect of the service that are set out in the tariff.

86. Section 156⁹ of the Regulations is replaced by the following:

156. Where an air carrier receives a complaint in respect of the terms and conditions of carriage set out in this Part from or on behalf of a person and is unable to respond to the complaint to the satisfaction of the person, the air carrier shall promptly inform the person that the person may file an application for inquiry with the Agency pursuant to subsection 172(1) of the Act and any rules made pursuant to section 17 of the Act.

- g) une description des itinéraires modifiés par l'indicateur;
- h) la liste des personnes à qui un exemplaire de l'indicateur a été envoyé.

Consultation des indicateurs

141. Le transporteur aérien doit, dès qu'il a déposé son indicateur auprès de l'Office et jusqu'à ce que celui-ci soit annulé par lui ou rejeté ou refusé par l'Office, le mettre à la disposition du public, avec ses modifications, à chacun de ses bureaux pour consultation.

82. (1) Le passage du paragraphe 142(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

142. (1) Le transporteur aérien peut :

(2) Le paragraphe 142(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Lorsqu'aucun trafic n'est acheminé en provenance ou à destination d'un point intermédiaire d'un vol du transporteur aérien et que sa licence n'exige pas d'escale à ce point, le transporteur peut omettre l'escale à ce point.

83. Le passage de l'article 143 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

143. Le transporteur aérien peut prendre les mesures suivantes sans modifier son indicateur, si cela est conforme à sa licence, le cas échéant :

84. L'article 144⁸ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

144. Lorsque le transporteur aérien publie un horaire :

a) cet horaire doit correspondre à l'indicateur déposé auprès de l'Office;

b) il doit, au moment de la publication, déposer le nombre d'exemplaires exigé par l'Office.

85. Le paragraphe 151(2)⁹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Le transporteur aérien doit fournir tout service additionnel précisé dans son tarif à la personne qui en fait la demande au moins 48 heures avant l'heure prévue du départ de son vol, conformément aux conditions applicables qui y sont énoncées.

86. L'article 156⁹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

156. Le transporteur aérien doit, s'il reçoit une plainte présentée par une personne ou en son nom au sujet des conditions de transport prévues par la présente partie et qu'il ne peut la régler d'une façon que celle-ci juge satisfaisante, l'informer promptement qu'elle peut déposer une demande d'enquête auprès de l'Office en conformité avec le paragraphe 172(1) de la Loi et les règles prises en vertu de l'article 17 de la Loi.

⁸ SOR/93-449
⁹ SOR/94-700

⁸ DORS/93-449
⁹ DORS/94-700

87. Schedules I and II⁶ to the Regulations are replaced by the following:

87. Les annexes I et II⁶ du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

SCHEDULE I
(Sections 6 and 8)

ANNEXE I
(articles 6 et 8)

CERTIFICATE OF INSURANCE

CERTIFICAT D'ASSURANCE

INSURANCE COVERING AIR CARRIER LIABILITY TO PASSENGERS AND PUBLIC LIABILITY

ASSURANCE D'UN TRANSPORTEUR AÉRIEN COUVRANT LES PASSAGERS ET LA RESPONSABILITÉ CIVILE

1. This is to certify that

1. Le présent certificat atteste que

_____ (insurer)

_____ (assureur)

(Name, address and participation percentages of insurer or insurers)

(nom, adresse et pourcentages de participation de l'assureur ou des assureurs)

has/have issued the policies listed in this certificate covering risks of liability to passengers and public liability to

a (ont) délivré les polices énumérées dans le présent certificat couvrant les passagers et la responsabilité civile, à

_____ (air carrier)

_____ (transporteur aérien)

(Name and address of air carrier)

(nom et adresse du transporteur aérien)

effective from _____ (day) _____ (month) _____ (year)
to _____ (day) _____ (month) _____ (year).

lesquelles sont en vigueur du _____ (jour) _____ (mois) _____ (année)
au _____ (jour) _____ (mois) _____ (année).

2. The insurer has assumed, under the policies listed in this certificate, liability insurance covering risks of injury to or death of passengers and insurance covering risks of public liability in accordance with the requirements of section 7 of the Air Transportation Regulations.

2. L'assureur assume, aux termes des polices énumérées dans le présent certificat, une assurance responsabilité couvrant les blessures et le décès de passagers et une assurance couvrant la responsabilité civile, conformément aux exigences de l'article 7 du Règlement sur les transports aériens.

3. The air carrier has been insured against the risks described in section 2 for every incident or accident related to the operation of a _____ (a domestic, an international, or domestic and international) service in the following amounts:

3. Le transporteur aérien est assuré contre les risques spécifiés à l'article 2 pour tout incident ou accident lié à l'exploitation d'un service _____ (intérieur, international, ou intérieur et international), pour les montants suivants :

SCHEDULE I—Continued

ANNEXE I (Suite)

Type of Liability Amount Policy No.
 Passenger
 Public
 Single limit coverage

Type de responsabilité Montant N° de police
 Passagers
 Civile
 Tous dommages confondus

4. The policies listed in this certificate insure (fill in the appropriate service in either (a) or (b)):

4. Les polices énumérées dans le présent certificat assurent (remplir a) ou b) :

(a) all aircraft operated by the air carrier in _____ (domestic, international, or domestic and international) services; or

a) tous les aéronefs utilisés par le transporteur aérien pour l'exploitation de services _____ (intérieurs, internationaux, ou intérieurs et internationaux);

(b) _____ (domestic, international, or domestic and international) services operated by the air carrier with the following aircraft:

b) les services _____ (intérieurs, internationaux, ou intérieurs et internationaux) exploités par le transporteur aérien au moyen des aéronefs suivants :

Registration Marking	Type and Model
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____

Marque d'immatriculation	Type et modèle
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____

5. The Insurer undertakes to notify the Secretary of the Canadian Transportation Agency forthwith in writing when

5. L'assureur s'engage à aviser immédiatement par écrit le secrétaire de l'Office des transports du Canada :

(a) the air carrier's coverage has been cancelled or is intended to be cancelled;

a) dès que l'annulation de la couverture d'assurance du transporteur aérien est effectuée ou proposée;

(b) the air carrier's coverage has been altered or is intended to be altered in a manner that results in the failure by the air carrier to comply with section 7 of the Air Transportation Regulations; or

b) dès que la couverture d'assurance du transporteur aérien fait l'objet d'une modification ou d'un projet de modification faisant en sorte que le transporteur aérien ne respectera plus les exigences de l'article 7 du Règlement sur les transports aériens;

(c) the air carrier's operations have been changed or are intended to be changed in a manner that results in the failure by the air carrier to comply with section 7 of the Air Transportation Regulations.

c) dès que les activités du transporteur aérien font l'objet d'une modification ou d'un projet de modification faisant en sorte que le transporteur aérien ne respectera plus les exigences de l'article 7 du Règlement sur les transports aériens.

6. The insurer (check (a) or (b))

6. L'assureur (cocher a) ou b) :

(a) is registered and/or licensed in Canada to issue aircraft insurance policies; or

a) est enregistré et (ou) autorisé par permis au Canada à délivrer des polices d'assurance à l'égard des aéronefs;

(b) is licensed or approved by a foreign government to issue aircraft insurance policies.

b) est autorisé par permis ou autrement par un gouvernement étranger à délivrer des polices d'assurance à l'égard des aéronefs.

Date On behalf of the insurer:

Date Au nom de l'assureur :

(Signature, name and title of authorized person or agent)

(signature, nom et titre de la personne dûment autorisée ou de son agent)

FILING DIRECTIONS:

DIRECTIVES DE DÉPÔT :

(1) An original of this certificate and any notification made pursuant to section 5 are to be filed with the Secretary, Canadian Transportation Agency, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0N9.

(1) L'original du présent certificat et tout avis donné en application de l'article 5 doivent être déposés auprès du secrétaire de l'Office des transports du Canada, Ottawa (Ontario), Canada, K1A 0N9.

SCHEDULE I—Continued

(2) An air carrier may file a certificate that contains one or more of the three conditions and the table set out in the attachment hereto.

ATTACHMENT

NAME OF AIR CARRIER: _____

The Air Carrier has been insured against the risks described in section 2 under Policy no. _____, which is issued on one or more of the following conditions:

- (a) the aircraft are as described, and are insured for the amounts shown, in the table below;
- (b) the number of passengers carried does not exceed the number of passenger seats insured for each aircraft as shown in the table below; and
- (c) the aircraft will be used for the following purposes:

TABLE

Registration Marking	Type & Model	No. of Passenger Seats Insured	Amount of Passenger Liability	Amount of Public Liability
----------------------	--------------	--------------------------------	-------------------------------	----------------------------

SCHEDULE II
(Sections 10 and 15)

DECLARATION OF CONTINUANCE OF QUALIFICATIONS

(Name and address of licensee) _____ (Date) _____

TO:
The Secretary
Canadian Transportation Agency
Ottawa, Ontario
Canada K1A 0N9

(Name of licensee), holder of Licence No. (number of licence) issued on (date of issuance of licence), hereby declares that (name of licensee) continues to have the qualifications necessary for the issuance of the said licence, namely, that the licensee

- (a) is
 - (i) a Canadian or exempt from this requirement under section 62 of the *Canada Transportation Act*,
 - (ii) pursuant to subsection 69(2) of that Act, eligible to hold a scheduled international licence, or
 - (iii) a non-Canadian and holder of a document issued by the government of the licensee's state or an agent thereof that, in respect of the service provided under the document, is equivalent to the non-scheduled international licence;

ANNEXE I (Suite)

(2) Le transporteur aérien peut déposer un certificat contenant le tableau et une ou plusieurs des conditions qui figurent dans la pièce jointe.

PIÈCE JOINTE

NOM DU TRANSPORTEUR AÉRIEN : _____

Le transporteur aérien est assuré contre les risques spécifiés à l'article 2, aux termes de la police n° _____ qui a été délivrée à l'une ou l'autre des conditions suivantes :

- a) les aéronefs utilisés sont ceux qui y sont décrits et sont assurés pour les montants indiqués au tableau ci-après;
- b) le nombre de passagers transportés ne dépasse pas le nombre de sièges passagers assurés pour chaque aéronef indiqué au tableau ci-après;
- c) les aéronefs sont utilisés aux fins suivantes :

TABLEAU

Marque d'immatriculation	Type et modèle	Nombre de sièges passagers assurés	Montant de l'assurance responsabilité (passagers)	Montant de l'assurance responsabilité (civile)
--------------------------	----------------	------------------------------------	---	--

ANNEXE II
(articles 10 et 15)

DÉCLARATION

(Nom et adresse du licencié) _____ (Date) _____

AU :
Secrétaire
Office des transports du Canada
Ottawa (Ontario)
Canada K1A 0N9

(Nom du licencié), titulaire de la licence n° (numéro de la licence) délivrée le (date de délivrance de la licence), déclare par les présentes qu'il satisfait toujours aux exigences de délivrance de la licence, à savoir :

- a) il est :
 - (i) soit Canadien ou exempté de l'exigence de citoyenneté en vertu de l'article 62 de la *Loi sur les transports au Canada*,
 - (ii) soit habilité à détenir une licence internationale service régulier en vertu du paragraphe 69(2) de cette loi,
 - (iii) soit non-Canadien et détenteur d'un document délivré par le gouvernement de son État ou un mandataire de celui-ci et qui est, quant au service qu'il permet de fournir, l'équivalent d'une licence internationale service à la demande;

SCHEDULE II—Continued

(b) holds a valid Canadian aviation document in respect of the service provided under the licence; and

(c) has liability insurance coverage in accordance with section 7 of the *Air Transportation Regulations* in respect of the service provided under the licence.

(signature, name and title of authorized officer)

Corporate seal (if a Corporation)

ANNEXE II (Suite)

b) il détient un document d'aviation canadien valable pour le service visé par la licence;

c) il détient une police d'assurance responsabilité conforme aux exigences de l'article 7 du *Règlement sur les transports aériens*, à l'égard du service visé par la licence.

(signature, nom et titre du dirigeant autorisé)

Sceau (s'il s'agit d'une société)

88. Schedules IX⁶ and X⁶ to the Regulations are replaced by the following:

88. Les annexes IX⁶ et X⁶ du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

SCHEDULE IX
(Section 134)POWER OF ATTORNEY
(Agent)

(Corporate name and address of air carrier)	CTA(A)(PA) No. _____	(number consecutively)
	CTA(A)(PA) No. _____	
	Type of Service _____	(Passenger, Goods or Passenger and Goods)
	Date	

ANNEXE IX
(article 134)PROCURATION
(Agent)

(Raison sociale et adresse du transporteur aérien)	N° OTC(A)P _____	(Numéroter consécutivement)
	N° OTC(A)P _____	
	Type de service _____	(passagers, marchandises ou passagers et marchandises)
	Date	

TO:
Secretary
Canadian Transportation Agency
Ottawa, Ontario
Canada K1A 0N9

AU :
Secrétaire
Office des transports du Canada
Ottawa (Ontario)
Canada K1A 0N9

I/we, (insert name of issuing air carrier), of (address) do hereby constitute and appoint (name of agent) of (address) my/our true and lawful attorney to receive concurrences in tariffs and to publish and file tariffs, including the removal of material from tariffs that has not been accepted by the Agency as well as any supplements thereto or revised pages thereof, as required of carriers by the *Canada Transportation Act*, and the regulations made thereunder, until these presents be cancelled or revoked in accordance with such regulations, for the traffic and territory now herein named. (Describe traffic and territory)

Moi/nous (nom du transporteur aérien émetteur) du (adresse), je nomme/nous nommons (nom de l'agent) du (adresse) mon/notre fondé de pouvoir chargé de recevoir les adhésions aux tarifs et de publier et déposer les tarifs et d'en retirer les passages non acceptés par l'Office, ainsi que les suppléments et les révisions s'y rapportant, comme l'exige des transporteurs la *Loi sur les transports au Canada*, et ses règlements d'application, pour le trafic et le territoire suivants (préciser le trafic et le territoire visés). La présente procuration demeure en vigueur jusqu'à ce qu'elle soit annulée ou révoquée en conformité avec ces règlements.

In the event of the said (name of agent) dying or becoming incapable of acting or refusing to act or becoming bankrupt, I/we hereby appoint (name of substitute agent) of (address) my/our true and lawful attorney from and immediately after the happening of any of the said events to perform all acts in the same and like manner in all respects as the said (name of first agent) could have done and I/we accordingly grant to and vest in the said (substitute agent), as from the date of such event all and every the same or the like powers and authorities in or

En cas de décès, d'incapacité, de refus d'agir ou de faillite de (nom de l'agent), je/nous nomme/nommons par les présentes (nom du substitut) du (adresse), mon/notre fondé de pouvoir qui, dès la survenance de l'un de ces événements, est chargé d'accomplir de la même manière à tous égards tous les actes que (nom du premier agent) aurait pu accomplir, et je/nous confère/conférons en conséquence à (nom du substitut), à compter de la date de l'événement, les pouvoirs et autorisations dévolus à (nom du premier agent) relativement aux fonctions exposées

SCHEDULE IX—Continued

concerning the premises in all things as are herein given to or vested in the said (*first agent*) and as if the name of the said (*substitute agent*) had, throughout these presents, been inserted instead of the name of the said (*first agent*).

And I/we hereby undertake to ratify whatsoever the said (*first agent*) or the said (*substitute agent*) shall lawfully do or cause to be done by virtue of these presents.

IN WITNESS, etc.
SIGNED, SEALED, etc.
In the presence of

(Witness)

(Duly authorized person)

(Witness)

(Duly authorized person)

Duplicate mailed to: (*name and address of agent*)

(*Corporate seal*)

SCHEDULE X
(Section 134)

POWER OF ATTORNEY
(Other Air Carrier or Corporation)

(Corporate name and address of air carrier) CIA(A)(PA) No. _____ (number consecutively)
cancels CTA(A)(PA) No. _____
Type of Service _____ (Passenger, Goods or Passenger and Goods)
Date _____

TO:
Secretary
Canadian Transportation Agency
Ottawa, Ontario
Canada K1A 0N9

I/we, (*insert name of issuing carrier*), of (*address*) do hereby constitute and appoint (*name of air carrier/corporation*) of (*address*) my/our true and lawful attorney for me/us to receive concurrences in tariffs and to publish and file tariffs, including the removal of material from tariffs that has not been accepted by the Agency as well as any supplements thereto or revised pages thereof, as required of carriers by the *Canada Transportation Act*, and the regulations made thereunder, until these presents be cancelled or revoked in accordance with such regulations, for the traffic and territory now herein named. (*Describe traffic and territory*.)

AND I/we hereby undertake to ratify whatsoever the said (*name of air carrier/corporation*) shall lawfully do or cause to be done by virtue of these presents.

ANNEXE IX (Suite)

dans les présentes, tout comme si le nom de (*nom du substitut*) avait été substitué à celui de (*nom du premier agent*).

Je/nous m'engage/nous engageons à ratifier tout ce que (*nom du premier agent*) ou (*nom du substitut*) fera ou fera faire licitement en vertu de la présente procuration.

J'ai/nous avons signé en présence de

(témoin)

(personne dûment autorisée)

(témoin)

(personne dûment autorisée)

Double expédié par la poste à (*nom et adresse de l'agent*).

(*sceau de la société*)

ANNEXE X
(article 134)

PROCURATION
(Autre transporteur aérien ou société)

(Raison sociale et adresse du transporteur aérien) N° OTC(A)P _____ (Numéroter consécutivement)
annulant N° OTC(A)P _____
Type de service _____ (passagers, marchandises ou passagers et marchandises)
Date _____

AU :
Secrétaire
Office des transports du Canada
Ottawa (Ontario)
Canada K1A 0N9

Moi/nous (*nom du transporteur aérien émetteur*) du (*adresse*), je nomme/nous nommons (*nom du transporteur aérien/société*) du (*adresse*) mon/notre fondé de pouvoir chargé de recevoir les adhésions aux tarifs et de publier et déposer les tarifs et d'en retirer les passages non acceptés par l'Office, ainsi que les suppléments et les révisions s'y rapportant, comme l'exige des transporteurs la *Loi sur les transports nationaux au Canada*, et ses règlements d'application, pour le trafic et le territoire suivants (*préciser le trafic et le territoire visés*). La présente procuration demeure en vigueur jusqu'à ce qu'elle soit annulée ou révoquée en conformité avec ces règlements.

Je/nous m'engage/nous engageons à ratifier tout ce que (*nom du transporteur aérien/société*) fera ou fera faire licitement en vertu de la présente procuration.

SCHEDULE X—Continued

IN WITNESS, etc.
SIGNED, SEALED, etc.
In the presence of

(Witness)

(Duly authorized person)

(Witness)

(Duly authorized person)

Duplicate mailed to: (name and address of other air carrier or corporation)

(Corporate seal)

89. The references to "National Transportation Agency" in Schedules IV to VIII, XI and XII to the Regulations are replaced by references to "Canadian Transportation Agency".

90. The references to "NTA(A)" in Schedules IV to VIII, XI and XII to the Regulations are replaced by references to "CTA(A)".

COMING INTO FORCE

91. These Regulations come into force on July 3, 1996.

REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Amendments to the *Air Transportation Regulations* in light of Bill C-14 (previously known as Bill C-101).

Overview

On June 20, 1995, the Honourable Douglas Young, Minister of Transport, tabled Bill C-101 cited as the *Canada Transportation Act* (the Act) in the House of Commons. Although the House prorogued in February 1996, the Government passed a motion in March 1996 which re-instated the Bill at the stage it was in the previous parliamentary session. The Bill was re-introduced as Bill C-14. On May 29, 1996 the Bill was given Royal Assent. The Act will continue the National Transportation Agency as the Canadian Transportation Agency and, among other things, will consolidate and revise the *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987). A number of changes have been made to Part II—Air Transportation—for the purpose of simplifying the legislative and regulatory regime and providing additional protection to the consumer. The most important of these are the elimination of the "designated area", the introduction of the prohibition on sales prior to the holding of a licence as well as the introduction of financial requirements for new entrants as prescribed in regulation.

The *Air Transportation Regulations* (ATR) will continue. However, they must be modified to give effect to the changes in the proposed new Act. Changes to the ATR include amendments to the classification of aircraft and air services, new provisions pertaining to financial requirements, new regulations respecting the provision of aircraft with flight crew and other lesser changes to conform with the new Act. Changes to the ATR also include changes suggested by the Standing Joint Committee for the

ANNEXE X (Suite)

J'ai/nous avons signé en présence de

(témoin)

(personne dûment autorisée)

(témoin)

(personne dûment autorisée)

Double expédié par la poste à (nom et adresse de l'autre transporteur aérien ou société).

(sceau de la société)

89. Dans les annexes IV à VIII, XI et XII du même règlement, « Office national des transports » est remplacé par « Office des transports du Canada ».

90. Dans les annexes IV à VIII, XI et XII du même règlement, « ONT(A) » est remplacé par « OTC(A) ».

ENTRÉE EN VIGUEUR

91. Le présent règlement entre en vigueur le 3 juillet 1996.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Modifications au *Règlement sur les transports aériens*, compte tenu du projet de loi C-14 (désigné auparavant projet de loi C-101).

Aperçu

Le 20 juin 1995, l'honorable Douglas Young, ministre des Transports, déposait le projet de loi C-101, soit la *Loi sur les transports au Canada* (ci-après Loi), à la Chambre des communes. Il y a eu prorogation du Parlement en janvier et février 1996, mais aux termes d'une proposition adoptée par le gouvernement en février et mars 1996, le projet de loi a été rétabli à la même étape que celle de la session parlementaire précédente et a été réintroduit sous le nom de projet de loi C-14. En vertu de cette loi, l'Office national des transports deviendra l'Office des transports du Canada et, entre autres choses, la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* (LTN 1987) sera révisée et consolidée. Plusieurs modifications ont été apportées à la Partie II (Transport aérien) afin d'alléger le cadre législatif et réglementaire et d'accroître la protection du consommateur. Les plus importantes modifications portent sur l'élimination de la « zone désignée », l'interdiction de vendre des services avant d'être titulaire d'une licence, et l'ajout d'exigences financières réglementaires qui s'appliquent aux nouveaux entrants. Le *Règlement sur les transports aériens* (RTA) demeurera en vigueur. Cependant, il devra être modifié afin de pouvoir mettre en pratique les modifications qu'apporte la nouvelle loi. Entre autres modifications au RTA, notons celles ayant trait à la classification des aéronefs et des services aériens, l'ajout de nouvelles dispositions relatives aux exigences financières, l'ajout d'une nouvelle réglementation relative à la fourniture d'aéronefs avec équipage ainsi que d'autres amendements d'ordre mineur. Le RTA modifié comporte également des changements

Scrutiny of Regulations. The revised ATR will also incorporate the amendment concerning Canada-U.S. charter air services and will revoke Part IV (domestic resaleable charters). A brief discussion of the modifications required to implement the legislative changes is provided below while the wording of amendments to the regulations is attached hereto.

Part I

Definitions

Changes to the definition section include the revocation of and modification to a number of definitions to conform with the Act. Also, definitions of certificated maximum carrying capacity, flight crew as well as all-cargo, small, medium and large aircraft were added and the current definition of aircrew was amended to add a reference to flight crew. A number of definitions were modified to reflect changes suggested by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations.

Classification of aircraft

Under the existing ATR, aircraft are categorized by weight group (A through H). The regulations have been amended to simplify the classification of aircraft into small, medium and large passenger aircraft, based on the certificated maximum carrying capacity, as well as all-cargo aircraft. The premise for amending the classification of aircraft in this manner is to serve the financial requirements provisions. The passenger aircraft classification is based on the certificated maximum carrying capacity of the aircraft as opposed to the actual configuration of the aircraft. For example, although the Dash 8-100 aircraft is usually configured with less than 40 passenger seats, it is currently considered to be a medium passenger aircraft given it has a certificated maximum carrying capacity of 40 passengers, which is within the threshold of the medium aircraft category. The choice of the ranges of capacity in the medium and large aircraft groups is based on the fact that licensees qualifying at the low end of a classification will be able to add aircraft of any size, up to the largest, in that group without having to meet a further financial test.

Classification of air services

Canadian applicants now have to meet financial requirements where medium and/or large passenger aircraft are proposed to be used for the first time. The classification of air services was amended to reflect this. Quite apart from this, as the operation of different services under non-scheduled international licences will be dealt with by conditioning licences, the Restricted Charter non-scheduled international service (Class 9-4R) licence has been eliminated.

Financial requirements

Under the new Act, a carrier applying to the Agency for a licence to operate a domestic service or a scheduled or non-scheduled international service must meet certain market entry requirements, including where the applicant is Canadian, certain prescribed financial requirements where medium and/or large passenger aircraft are proposed to be used for the first time. These requirements will also apply to applications for the reinstatement of a

proposés par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation. Le règlement modifié comportera également des modifications relatives aux services d'affrètement aérien entre le Canada et les États-Unis et la Partie IV portant sur les vols affrétés revendables (intérieurs) sera abrogée. Les modifications nécessaires à l'application des modifications législatives sont décrites ci-après, alors que les modifications en annexe renferment le libellé proposé de celles-ci.

Partie I

Définitions

Les modifications relativement aux définitions comprennent la suppression de plusieurs définitions afin de se conformer à la Loi. De plus, les termes « capacité certifiée maximum », « équipage » et « petit aéronef », « aéronef moyen », « gros aéronef » et « aéronef tout-cargo » ont été ajoutés et la définition de « personnel d'aéronef » a été modifiée et comprend maintenant la mention d'« équipage ». Un certain nombre de définitions ont été modifiées à la lumière des suggestions du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation.

Classification des aéronefs

En vertu du RTA actuel, les catégories d'aéronefs sont basées sur leur masse (groupes A à H). Cette classification a été modifiée afin d'établir les catégories d'aéronefs suivantes : petits, moyens et gros aéronefs servant au transport de passagers, sur la base de la capacité certifiée maximum, et aéronefs servant au transport exclusif de marchandises. Les catégories sont établies ainsi afin de se conformer aux dispositions relatives aux exigences financières. La classification des aéronefs servant au transport de passagers repose sur la capacité certifiée maximum des aéronefs, par opposition à leur configuration réelle. Par exemple, la configuration du Dash 8-100 est habituellement de moins de 40 fauteuils passagers, mais il n'en demeure pas moins que cet appareil est actuellement considéré comme un aéronef moyen de transport de passagers ayant une capacité certifiée maximum de 40 passagers, soit celle d'un aéronef moyen. Les choix de capacité relatifs aux aéronefs moyens et aux gros aéronefs résultent du fait que les titulaires de licences qui se rangent au niveau inférieur dans une catégorie pourront ajouter des aéronefs de toute taille, jusqu'au plus gros de cette même catégorie, sans qu'ils aient à subir d'autres tests d'aptitudes financières.

Classification des services aériens

Les demandeurs canadiens qui se proposent d'utiliser pour la première fois des aéronefs de taille moyenne, ou de gros aéronefs, devront satisfaire à des exigences financières. Afin de tenir compte de cette situation, la classification des services aériens a été modifiée. Par ailleurs, comme l'exploitation de divers services en vertu de licences internationales service à la demande sera réglementée en assortissant les licences de certaines conditions, la classe de licence qui permet l'exploitation d'un service international à la demande (affrètement avec restriction) [Classe 9-4R] a été éliminée.

Exigences financières

En vertu de la nouvelle Loi sur les transports, un transporteur qui dépose auprès de l'Office une demande en vue d'obtenir une licence afin d'exploiter un service intérieur ou un service international régulier ou à la demande doit satisfaire à certaines exigences d'entrée sur le marché, y compris, si le demandeur est canadien, à certaines exigences financières prescrites lorsqu'il se propose d'utiliser pour la première fois des aéronefs moyens ou gros

licence after it has been suspended for a specified period. The financial requirements are based on September 12 and October 24, 1995 directives issued to the Agency by the Minister of Transport concerning scheduled air services between Canada and the United States and non-scheduled international air services, respectively. As carriers are currently operating under the requirements of the directives and have been for some time, they are already familiar with them. Further, carriers were consulted on these new provisions and the Agency has incorporated, where advisable, any comments in this respect.

Aircraft with flight crew

Subsection 60(1) of the new Act empowers the Agency to make regulations regarding the provision of aircraft with flight crew by a person to a licensee for the purpose of providing an air service. The regulations specify which types of carrier relationships need an approval from the Agency. Essentially, these new provisions codify the Agency's existing practice with respect to block space, code share, wet lease and subcontract arrangements and will apply to international air services as well as to domestic services involving a non-Canadian and transborder services involving other than a Canadian or U.S. licensee. New language was added to the ATR to clarify the requirement of additional liability insurance coverage. The regulations also prescribe the requirements for disclosure of the identity of aircraft operators. This disclosure will apply to domestic, transborder and international air services.

Other changes

Certain services were added to those prescribed services to which Part II of the Act does not apply. The provisions on liability insurance were amended in some cases to reflect changes suggested by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations, and in other cases to add clarity. Further, the regulations were modified to allow for electronic filing of insurance certificates.

Part II

The regulations have been modified first to reflect the changes to the Act and then to ensure that consistency remained within the ATR following those modifications. Changes to this Part include the revocation of a number of provisions to conform with the Act. In some cases, text was added to make the provisions clearer.

Part III

The regulations have been modified to reflect the changes to the Act and any amendments made to the ATRs to be consistent with the Act. Changes to this Part include the revocation of a number of provisions to conform with the Act. In some cases, text was added to make the provisions clearer.

The existing regulations allow the Agency to prohibit the performance of a charter by being able to deny an application or cancel a permit where the Agency determines that the operation of the charter is contrary to the public interest. As public interest

pour le transport de passagers. Ces exigences s'appliqueront également aux transporteurs qui font une demande de rétablissement d'une licence après une suspension pour une période déterminée. Les exigences financières sont fondées sur des directives du Ministre, en date du 12 septembre et du 24 octobre 1995, adressées à l'Office concernant respectivement les services aériens réguliers entre le Canada et les États-Unis ainsi que les services aériens internationaux à la demande. Puisque les transporteurs exploitent leurs services conformément aux exigences de ces directives, elles leurs sont déjà familières. De plus, l'Office a consulté les transporteurs au sujet de ces nouvelles dispositions et il a tenu compte de tout commentaire à cet effet lorsqu'il était judiciaire de le faire.

Aéronefs avec équipage

Le paragraphe 60(1) de la nouvelle loi concède à l'Office le pouvoir de prendre des règlements sur la fourniture d'aéronefs avec équipage par un tiers à un licencié aux fins d'offrir un service aérien. Le règlement précise quels types d'accords conclus par les transporteurs devront être entérinés par l'Office. Ces nouvelles dispositions ne servent ni plus ni moins qu'à codifier les pratiques actuelles de l'Office relativement au blocage de places, au partage des dénominations, aux accords de location avec équipage et ceux de sous-traitance. Elles s'appliqueront aux services aériens internationaux ainsi qu'aux services intérieurs impliquant un non-Canadien et aux services transfrontaliers impliquant un détenteur de licence qui n'est ni un Canadien ni un Américain. Le libellé a aussi été modifié de façon à préciser l'exigence relative à la couverture additionnelle de l'assurance-responsabilité. Le règlement contient également des exigences relatives à la divulgation de l'identité des exploitants d'aéronefs, lesquelles s'appliqueront aux services aériens intérieurs, transfrontaliers et internationaux.

Autres changements

Certains services ont été ajoutés aux services prescrits auxquels la partie II de la loi ne s'applique pas. Les dispositions relatives à l'assurance-responsabilité ont été modifiées à la lumière des suggestions faites par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation et, dans d'autres cas, pour qu'elles soient plus précises. Par ailleurs, des changements apportés au RTA prévoient le dépôt électronique des certificats d'assurance.

Partie II

Le RTA a été modifié, d'abord et avant tout, en fonction des modifications apportées à la loi et de façon qu'il demeure uniforme par suite de ces modifications. Les changements apportés à la partie II comprennent l'abrogation de certaines dispositions en fonction de la Loi. Dans certains cas, le libellé a été modifié pour plus de précision.

Partie III

Le RTA a été modifié en fonction des modifications apportées à la LTN 1987 et de tout changement nécessaire pour qu'il soit conforme à la Loi. Les changements apportés à la partie II comprennent l'abrogation de certaines dispositions en fonction de la Loi. Dans certains cas, le libellé a été modifié pour plus de précision.

Le règlement actuel permet à l'Office d'interdire l'exécution d'un vol affrété soit en refusant une demande, soit en révoquant une autorisation lorsqu'il détermine que l'exécution du vol affrété n'est pas dans l'intérêt public. Comme le critère d'intérêt public

is not defined in the Act, the references to public interest in the ATR were deleted. The regulations now set out the conditions that the operation of a charter is subject to. A new provision was added to set out the precise conditions subject to which the Agency can take action (e.g. deny an application, cancel a program permit).

The regulations were modified to clarify the provisions applying to air carriers proposing to operate charters with aircraft having an MCTOW of 35,000 pounds or less. In this regard, air carriers using such aircraft to operate international charters are not required to obtain permits and are not subject to the requirement to protect payments received in advance.

Part IV - Transborder

This particular amendment to the ATR was prepublished in the *Canada Gazette Part I* on November 14, 1992 and following signature of the new Air Transport Agreement between the Government of Canada and the Government of the United States of America (the Agreement) on February 24, 1995, this amendment was prepublished again, with modifications, on July 29, 1995.

The provisions only affect air carriers operating transborder charter services, charterers of these services, including tour operators, and the travelling and shipping public that have a need for these services. The regulations are liberalized and reflect the terms of the Agreement and conform with the Act. The regulations do not affect the applicability of existing regulations for international charter air services involving transportation between Canada and countries other than the U.S. To make the regulations more user-friendly, Divisions were added and all the general provisions concerning transborder charters originating in Canada were placed in Division I while the provisions concerning TPCs, TPNCs and TGCs were placed in Divisions II, III and IV respectively. The provisions concerning transborder charters originating in the United States were placed in Division V.

Canadian Originating Charters

Transborder Charters for Passengers

(a) Charter type distinctions, permits

The regulations will continue to preserve the distinctiveness of transborder charter services from scheduled services by requiring that air carriers sell aircraft capacity to charterers and not directly to the general public. Most other regulatory requirements and charter type distinctions that have tended to limit the ability of carriers operating charter services to compete with carriers operating scheduled services are eliminated. Application procedures for air carriers to obtain permits for charter programs (program permit) is greatly simplified or, in certain circumstances, eliminated. The Agency may take action to prevent or condition transborder passenger charters where the Agency determines that the operation of a charter is contrary to specific prescribed conditions.

n'est pas défini dans la Loi, toute mention d'intérêt public a été supprimée du RTA. Le nouveau règlement précise maintenant les conditions auxquelles l'exécution d'un vol affrété est assujettie. Une nouvelle disposition a été ajoutée afin de préciser les conditions selon lesquelles l'Office peut prendre des mesures (p. ex. refuser une demande, révoquer un permis-programme).

Le RTA a été modifié de façon à préciser les dispositions régissant les transporteurs aériens qui proposent d'exploiter des services affrétés au moyen d'aéronefs ayant une masse maximale homologuée au décollage (MMHD) de 35 000 livres ou moins. À ce dernier égard, les transporteurs utilisant de tels aéronefs pour exploiter des services affrétés internationaux ne sont pas tenus d'obtenir une licence et ne sont pas soumis à l'exigence de protéger les acomptes.

Partie IV - Services transfrontaliers

Cette modification particulière au RTA a déjà fait l'objet d'une publication préalable, le 14 novembre 1992 dans la *Gazette du Canada Partie I*. À la suite de la signature de l'« Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique » le 24 février 1995, la modification a fait l'objet d'une deuxième publication (version modifiée) le 29 juillet 1995.

Les nouvelles dispositions réglementaires toucheront les transporteurs aériens qui exploitent des services d'affrètement transfrontaliers, les affrêteurs de ces services, y compris les voyageurs, ainsi que les voyageurs et les expéditeurs qui ont recours à ces services. Le RTA a été libéralisé, reflète les dispositions du nouvel accord conclu entre le Canada et les États-Unis et est conforme à la Loi. Elles ne changeront en rien l'applicabilité du règlement actuel aux services d'affrètement internationaux destinés au transport entre le Canada et les pays autres que les États-Unis. Deux nouvelles sections distinctes dans le RTA contiendront les dispositions concernant l'affrètement transfrontalier en provenance du Canada et des États-Unis respectivement. Afin de rendre l'utilisation du RTA plus facile, de nouvelles sections ont été ajoutées et toutes les dispositions générales relatives aux affrètements transfrontaliers en provenance du Canada se trouvent sous la section I, alors que celles ayant trait aux VAP, VAPNOR et VAM se trouvent respectivement dans les sections II, III et IV. Les dispositions relatives aux affrètements transfrontaliers en provenance des États-Unis se trouvent dans la section V.

Vols affrétés en provenance du Canada

Vols affrétés transfrontaliers de passagers

a) Distinctions et autorisations

Le RTA continuera de faire la distinction entre les services d'affrètement transfrontaliers et les services réguliers, en obligeant les transporteurs aériens à vendre la capacité de leurs aéronefs à des affrêteurs et non directement au grand public. La plupart des autres exigences réglementaires et des distinctions entre les types d'affrètements qui ont eu tendance à empêcher les transporteurs à la demande de concurrencer efficacement les transporteurs réguliers seront supprimées. Les procédures de demande d'autorisation pour des programmes d'affrètements (autorisation de programme) seront grandement simplifiées, ou même supprimées dans certains cas. L'Office pourra prendre les mesures nécessaires afin d'empêcher le transport transfrontalier de passagers si, à son avis, l'exploitation du service d'affrètement est contraire à certaines conditions prescrites.

Transborder charters operated for charterers that do not resell the space to the public (non-resaleable passenger charters) do not require a program permit. However, there will be minimal post facto reporting for these charters or where carriers are operating resaleable charters pursuant to an authorization and such operations do not require a program permit. The number of charterers of the aircraft used for a non-resaleable passenger charter will be limited to three. Air carriers using small aircraft to operate transborder charters are not required to obtain permits or authorizations and are not subject to the requirement to obtain payment in advance.

(b) Advance payments and advance payment protection

The regulations require that funds paid by charterers in respect of flights operated with large aircraft be protected by having charterers pay air carriers at least seven days in advance of each Canadian originating transborder charter and by having air carriers protect these funds with financial guarantees in a form provided by the Agency until after the charter flight has been operated. Advance payments from the travelling public to charterers will no longer be regulated at the federal level. However, air carriers are required to provide the Agency with the licence or registration number and applicable expiry date for charterers where provincial laws require travel agents or wholesalers to be registered or licensed. The protection of the travelling public will continue to be required given that charterers holding such a licence or registration are required, under the respective provincial legislation, to comply with certain requirements respecting funds received from their clients including the travelling public. In order to properly enforce the protection requirements at the air carrier level, carriers will normally have to apply for individual permits to operate each charter; however, the regulations also include an option whereby air carriers operating charters originating in Canada do not have to apply for permits provided they satisfy certain conditions to ensure adequate advance payment protection for a specified period and obtain the necessary authorization from the Agency. There is no requirement that charterers prepay for non-resaleable passenger charters and, accordingly there are no advance payment protection requirements.

Transborder Charters for Goods

Air carriers operating transborder goods charters must, as with transborder passenger charters, sell aircraft capacity to one or more charterers. The regulations are liberalized by permitting more than one charterer to charter aircraft and allow the charterer to obtain payment from shippers for the transportation provided. In other words, freight forwarders and others who obtain payment for transportation are now able to use chartered aircraft. The requirement to hold a permit has been eliminated. There is minimal post facto reporting of transborder goods charters. In order to reduce the regulatory burden on carriers, the post-facto requirement was modified to be consistent with Statement 2 which air carriers are currently filing with the Aviation Statistics Centre (ASC). Provided that air carriers submit Statement 2 to ASC, they will be complying with these provisions.

Les vols affrétés transfrontaliers qui sont exploités pour des affréteurs qui ne revendent pas l'espace au public (vols affrétés de passagers non revendables) ne sont pas sujets à l'obtention d'une autorisation de programme. Cependant, les rapports après le fait sur ces affrètements seront réduits au minimum de même lorsque les transporteurs exploitent un service d'affrètement revendable suite à une autorisation, et il ne sera pas nécessaire de posséder une autorisation de programme pour ces services. Le nombre d'affréteurs d'un aéronef utilisé pour un vol affrété de passagers non revendable sera limité à trois. Les transporteurs aériens qui utilisent des petits aéronefs pour exploiter des affrètements transfrontaliers ne sont pas obligés de détenir des autorisations de programme ou des permissions et ne sont pas soumis à l'exigence d'obtenir des garanties d'acomptes à l'avance.

b) Acomptes et garantie des acomptes

Le RTA prescrit que les fonds versés par les affréteurs doivent être garantis en ce qui concerne les vols exploités avec de gros aéronefs en obligeant les affréteurs à payer les transporteurs aériens au moins sept jours avant le départ de chaque vol affrété transfrontalier en provenance du Canada; les transporteurs aériens doivent protéger ces versements au moyen de garanties financières en utilisant un formulaire fourni par l'Office jusqu'après l'exécution du vol. Les acomptes versés aux affréteurs par les voyageurs ne seront plus réglementés par le fédéral. Cependant, les transporteurs aériens seront tenus de fournir à l'Office le numéro de la licence ou de l'enregistrement de l'affréteur et la date d'expiration applicable, lorsque les lois provinciales obligent les agences de voyages ou les grossistes de s'enregistrer ou de détenir une licence. La protection des voyageurs continuera d'exister parce que les affréteurs détenant une licence ou étant enregistrés sont requis en vertu des législations provinciales applicables de se conformer à des exigences concernant les fonds reçus par leurs clients, incluant les voyageurs. Compte tenu des nouvelles exigences de fournir des garanties les transporteurs devront normalement demander une autorisation pour exploiter chaque vol affrété. Cependant, le RTA prévoit également une option selon laquelle les transporteurs aériens exploitant des vols affrétés en provenance du Canada ne sont pas obligés de demander des autorisations pourvu qu'ils remplissent certaines conditions afin d'offrir une garantie adéquate des acomptes pour une période précise et qu'ils obtiennent une dispense d'autorisation de l'Office. Il n'est pas nécessaire que les affréteurs payent d'avance pour les vols affrétés non revendables et, en conséquence, ils ne sont pas assujettis aux exigences relatives aux acomptes et à leur garantie.

Vols affrétés transfrontaliers de marchandises

Les transporteurs aériens exploitant des vols affrétés transfrontaliers qui sont destinés au transport de marchandises doivent, tout comme dans le cas du transport de passagers, vendre la capacité de leurs aéronefs à un ou plusieurs affréteurs. Le RTA est libéralisé de sorte que plus d'un affréteur peut nolisier un aéronef en location et que l'affréteur peut obtenir des paiements des expéditeurs pour le transport assuré. En d'autres termes, les expéditeurs de fret et toute autre personne qui reçoit un paiement pour le transport pourront dorénavant utiliser des aéronefs nolisés. L'obligation de détenir une autorisation sera supprimée. Les rapports après le fait seront réduits au minimum pour ce type de vol. Afin de réduire le fardeau réglementaire, l'exigence des rapports après le fait a été modifiée pour être conforme à l'état 2 que les transporteurs aériens déposent actuellement auprès du Centre des statistiques de l'aviation (CSA). En soumettant l'état 2 au CSA, les transporteurs se conformeront ainsi à ces dispositions.

Transborder Charter Tariffs

Under the new regulations, carriers are no longer required to file with the Agency charter tariffs containing wholesale charter rates; however, air carriers still have to file a tariff containing general terms and conditions applicable to the charter of aircraft and acceptance of traffic. Carriers are required to publish and have available at their place of business charter tariffs that are in effect. Provision is made for charter rates to be kept confidential; however, the terms and conditions of all tariffs, including those contained in confidential contracts, will be subject to Agency regulation. It should be noted that the Agency does not regulate charter retail prices; consequently, no reference to charter retail price is made in the regulations.

Transborder U.S. Originating Charters

Charters originating in the United States are to be operated in accordance with the rules and regulations of the United States; however, air carriers operating charters using aircraft having an MCTOW greater than 35,000 pounds are required to notify the Agency in writing a minimum of 48 hours before the arrival of the charter. Where the Agency determines that the operation of a charter is contrary to specific prescribed conditions, the Agency may take action, including precluding the performance of the charter.

Part V

The regulations have been modified first to reflect the changes to the Act and then to ensure that consistency remained within the ATR following those modifications. Changes to this Part include the inclusion of electronic filing of tariffs, thereby recognizing current industry practice, and the revocation of a number of provisions to eliminate provisions pertaining solely to tariffs on paper. Specific wording was added to confirm that provisions for free and reduced rate transportation must be part of the tariff. In some cases, text was added to make the provisions clearer.

Part VI

The regulations have been modified first to reflect the changes to the Act and then to ensure that consistency remained within the ATR following those modifications. Changes to this Part include the inclusion of electronic filing of service schedules, thereby recognizing current industry practice. In some cases, provisions were deleted or reworked to ensure that the content was clear in the regulations. In other cases, text was added to make the provisions clearer.

Part VII

Amendments to this Part were minor and reflect the changes to the Act. Changes to this Part include the proper reference to the provision of the Act.

Alternatives Considered**Parts I to VII**

These amendments to the regulations, including Part IV concerning transborder services, are required to conform with the Act.

Transborder

(1) Retain the current regime as is or with minor modifications.

Tarifs des vols affrétés transfrontaliers

Sous le nouveau régime réglementaire, les transporteurs n'ont plus à déposer de tarifs d'affrètement contenant des taux d'affrètement en gros auprès de l'Office. Cependant, les transporteurs aériens doivent toujours déposer un tarif renfermant les conditions de transport applicables à la location d'aéronef et à l'acceptation de trafic. Les transporteurs doivent publier les tarifs d'affrètement en vigueur et les avoir disponibles à leur établissement. Les taux d'affrètement peuvent demeurer confidentiels, mais les conditions de tous les tarifs, y compris ceux des contrats confidentiels, seront assujetties à la réglementation de l'Office. Il est à noter que l'Office ne réglemente pas les prix de détail des affrètements et en conséquence, le RTA n'en fait nullement état.

Vols affrétés transfrontaliers en provenance des États-Unis

Les vols affrétés en provenance des États-Unis doivent être exploités conformément aux règles et règlements des États-Unis. Cependant, les transporteurs aériens qui exploitent des vols affrétés avec des aéronefs ayant une MMHD de plus de 35 000 livres doivent aviser l'Office par écrit au moins 48 heures avant l'arrivée du vol affrété. Lorsque l'Office détermine que l'exploitation d'un vol affrété ne répond pas à certaines conditions prescrites, il peut, entre autres mesures, interdire l'exécution du vol affrété.

Partie V

Le RTA a été modifié, rappelons-le, d'abord et avant tout en fonction des modifications apportées à la Loi et de façon qu'il demeure uniforme à la suite de ces modifications. Les changements visés comprennent le dépôt électronique des tarifs, reconnaissant ainsi la pratique en vigueur au sein de l'industrie et l'abrogation de certaines dispositions pour l'annulation des conditions relatives aux tarifs sur papier. Le libellé a par ailleurs été modifié de façon à confirmer que les conditions de transport gratuit ou à taux réduit doivent figurer dans le tarif. Dans certains cas, le libellé a été modifié pour plus de précision.

Partie VI

Les changements visés à cette partie comprennent le dépôt électronique des horaires de service, reconnaissant ainsi la pratique en vigueur au sein de l'industrie. Dans certains cas, des dispositions ont été abrogées ou modifiées pour s'assurer de la clarté du contenu du règlement et dans d'autres, le libellé a été modifié pour plus de précision.

Partie VII

Les modifications apportées à cette partie sont mineures et sont en fonction des modifications à la Loi. Elles comprennent les références appropriées à la Loi.

Solutions envisagées**Partie I à VII**

Des modifications au RTA, incluant la partie IV concernant les vols transfrontaliers, sont nécessaires pour le rendre conforme à la Loi.

Vols transfrontaliers

(1) Maintenir le statu quo ou modifier légèrement le régime actuel.

The status quo was rejected. The existing regulations are an excessive burden on carriers, while Government imposed restrictions related to passenger participation in charters, such as advance booking and minimum stays no longer reflect the realities of the North American market. In a liberalized environment, particularly under a new liberalized transborder bilateral Agreement, the only entry restrictions will be on U.S. carrier scheduled services during the phase-in periods. It will be possible for carriers to operate between any transborder points, subject only to obtaining authorization by their Government. Hence, scheduled services will be given substantially more freedom to enter markets traditionally served by charter services. In this context, most passenger and goods charter fences would harm the ability of Canadian charter carriers to compete with scheduled transborder services by limiting the flexibility of carriers and charterers and the transportation options of passengers and shippers. Accordingly, most of these fences have been eliminated.

Existing regulations provide for the regulation of advance payments received by both carriers and tour operator charterers. Provincial Governments have authority to regulate tour operators and it is preferable that, for transborder charters, regulation at the tour operator level be confined to one level of Government to avoid duplication. Moreover, the amendments provide an option for carriers to obtain an authorization for up to a year instead of individual permits, which may have the advantage of reduced administrative costs.

(2) Eliminate the application of most regulations, including those respecting advance payments and the protection of these payments.

Under this option the regulatory regime would be similar to that applied to Southern Canada. Carriers operating transborder charters could operate under similar and competitive conditions with carriers providing transborder scheduled services. Charterers, passengers and shippers would also benefit from the enhanced charter options that could be made available.

Notwithstanding the foregoing, this option was rejected because the protection of advance payments is considered to be important to consumers and the stability of the charter industry. Without regulation of advance payments made to carriers, in the event of a failure in the charter market, already strained provincial compensation funds or passengers themselves may have to pay to return home or absorb the cost of not being able to take planned trips. Failures are often large, with many passengers affected. Private insurance is often not adequate, and may not be available.

(3) Eliminate most charter regulations. With respect to advance payments, allow parties to decide whether or not payments must be made in advance, but where advance payments are made by charterers to air carriers, require that air carriers protect these payments.

— Under this option, charterers themselves would monitor the adequacy of the protection. The Agency would not receive or review individual guarantees, but it would monitor the adequacy of such

Le statu quo a été rejeté. Le règlement actuel est excessivement lourd pour les transporteurs, alors que les restrictions imposées par le gouvernement pour ce qui est de la participation des passagers aux services d'affrètement, aux réservations faites à l'avance et au séjour minimal ne tiennent pas compte des nouvelles réalités du marché nord-américain. Sous un régime libéralisé, marqué notamment par un nouvel accord bilatéral relatif au transport transfrontalier, les seules restrictions sur l'entrée toucheraient les services réguliers des transporteurs des États-Unis en périodes de transition. Il sera possible d'exploiter des services entre tous points transfrontaliers autorisés, sous réserve de l'obtention d'une autorisation par leur gouvernement respectif. Les services réguliers seront beaucoup plus libres d'accéder aux marchés traditionnellement desservis par affrètements. En pareil contexte, la plupart des obstacles qui pèsent sur le marché de l'affrètement (passagers et marchandises) empêcheraient les transporteurs à la demande canadiens de livrer une concurrence efficace aux exploitants de services réguliers transfrontaliers puisqu'ils restreindraient la latitude des transporteurs et des affréteurs, de même que les choix de transport des passagers et des expéditeurs. En conséquence, la plupart de ces barrières ont été supprimées.

Le règlement actuel régit les acomptes reçus des transporteurs et des affréteurs/voyagistes. Les gouvernements provinciaux ont le pouvoir de réglementer les voyagistes, et il est préférable que, dans le cas des vols affrétés transfrontaliers, la réglementation au niveau des voyagistes se fasse à un seul palier de gouvernement de manière à éviter le chevauchement des pouvoirs. De plus, les modifications offrent aux transporteurs la possibilité d'obtenir une permission pour une période maximale d'un an plutôt que des permis individuels et, en ce sens, de réduire leurs frais administratifs.

(2) Supprimer l'application de la plupart des dispositions, y compris celles relatives aux acomptes et à leur garantie.

Si cette mesure est adoptée, le régime réglementaire sera semblable à celui qui s'applique au Sud canadien. Les exploitants des vols affrétés transfrontaliers pourraient fonctionner dans des conditions concurrentielles analogues à celles des exploitants de services réguliers transfrontaliers. Affréteurs, passagers et expéditeurs profiteraient eux aussi d'un choix plus vaste d'affrètements qui pourrait leur être offert.

Indépendamment de ce qui précède, cette option a été rejetée car la garantie des acomptes est importante tant pour le consommateur que pour la stabilité de l'industrie de l'affrètement. Si les acomptes versés aux transporteurs, par l'affréteur, ne sont pas réglementés et qu'il y a non-exécution de la part du transporteur, les fonds d'indemnisation déjà grevés des gouvernements provinciaux ou les passagers eux-mêmes pourraient devoir absorber le coût du vol de retour ou de changements imprévus. Les cas de non-exécution sont souvent importants et de nombreux passagers sont touchés. L'assurance privée n'est souvent pas adéquate et peut être même impossible à obtenir.

(3) Supprimer la plupart des dispositions du RTA relatives à l'affrètement. Pour ce qui est des acomptes, permettre aux parties de décider si les acomptes doivent être versés à l'avance, mais dans le cas où un acompte est versé par un affréteur à un transporteur aérien, exiger que celui-ci garantisse le versement.

Sous ce régime, les affréteurs décideraient eux-mêmes de la pertinence de la protection. L'Office ne recevrait ni n'examinerait aucune garantie individuelle, mais il vérifierait le bien-fondé de

arrangements on a post facto basis to ensure compliance. This option, although attractive on the surface, would be very difficult to effectively enforce. There are too many opportunities for financially weak parties that are not in a position to influence events and for integrated charterer/air carrier companies to reduce protection to an inadequate level. Once payments have ceased to be protected for whatever reason, it is virtually impossible to reinstate protection when dealing with a financially weak air carrier.

Benefits and Costs

The amendments to the ATR will, for the most part, reduce the administrative burden and, in some cases, costs to carriers while providing sufficient regulation to ensure the protection of consumers and the integrity of the regulatory framework.

Transborder charters

The regulatory burden on carriers operating transborder charters is reduced. The time and costs associated with satisfying existing regulatory requirements should decrease accordingly. As a result, carriers will be in a better position to offer attractive charter products to the transborder charter market more economically and effectively. Carriers have the option to apply for an authorization and, once obtained, no longer are required to apply for individual permits.

Carriers operating passenger charters under a liberalized Agreement will face increased competition from carriers operating scheduled services, particularly in many of the traditional "sunspot" charter markets. The elimination of most charter regulatory requirements, with the exception of advance payment protection requirements, should place carriers operating charter services on a more equal footing with scheduled carriers and expand the air service options available to charter air service users and shippers.

The liberalization of goods charters should make it economically more feasible for individual shippers to ship lower volumes of cargo by air, provide a further air transportation option to freight forwarders and encourage lower shipping costs. Cargo charter air carriers may find that there is more demand for their services, although some of this demand may be at the expense of carriers which operate transborder scheduled services, many of which use goods revenues to supplement passenger revenues.

There are costs to charter carriers for protecting advance payments, including costs associated with providing collateral and administrative fees. These expenses will impact marginally on the profitability of charter carriers vis-a-vis scheduled carriers. Nonetheless, this cost, on a per passenger basis, is negligible and the administrative requirements under the new regulations have been considerably reduced. Requiring the protection of advance payments by charterers to carriers and the review by the Agency of the protection arrangements will help to ensure that charterers and the passengers they do business with are adequately reimbursed for unperformed flights. Such protection also complements provincial arrangements, such as the specific plans in British Columbia, Ontario and Quebec and, on balance, the

ces arrangements une fois conclus pour s'assurer de l'application du RTA.

Cette mesure, bien qu'intéressante en surface, serait très difficile à appliquer. Les chances de ramener la protection à un niveau inadéquat seraient trop nombreuses pour les parties en difficulté financière et les compagnies intégrées affréteur/transporteur. Dès que les acomptes cessent d'être garantis pour une raison quelconque, il est presque impossible de réinstaurer une garantie lorsque le transporteur aérien est dans une situation financière précaire.

Coûts et avantages

Les modifications au RTA réduiront pour la plupart le fardeau administratif et certains coûts des transporteurs tout en fournissant une réglementation suffisante pour garantir la protection des consommateurs et l'intégrité de l'encadrement réglementaire.

Vols d'affrètement transfrontaliers

Le fardeau réglementaire imposé aux exploitants de vols affrétés transfrontaliers est réduit. Le temps et les coûts que supposent actuellement les exigences réglementaires devraient diminuer en conséquence. Les transporteurs seront ainsi plus en mesure d'offrir de façon plus économique et efficace des services intéressants sur le marché des affrètements transfrontaliers. Ils peuvent faire une demande de permission, et lorsqu'ils l'obtiennent, n'ont plus à déposer des demandes individuelles d'autorisations de programmes.

Les transporteurs offrant des services d'affrètement pour passagers aux termes d'un accord libéralisé devront soutenir la concurrence plus vive des transporteurs réguliers, surtout sur bon nombre des marchés d'affrètement traditionnels vers des destinations soleil. La suppression de la plupart des exigences réglementaires relatives aux vols affrétés, à l'exception de celles visant la garantie des acomptes, devrait équilibrer davantage les choses entre les transporteurs à la demande et les transporteurs réguliers, en plus d'offrir aux usagers et aux expéditeurs un meilleur choix de services d'affrètement.

Dans le secteur du transport des marchandises, la libéralisation des services d'affrètement devrait permettre aux expéditeurs de livrer par air de petites quantités de marchandises de façon plus économique, en plus de leur offrir une nouvelle option de transport aérien et de favoriser la baisse des frais d'expédition. Les transporteurs aériens offrant l'affrètement du fret pourraient voir augmenter la demande de leurs services, tandis que les exploitants de services réguliers transfrontaliers pourraient la voir diminuer puisque bon nombre d'entre eux assurent le transport du fret pour arrondir leurs recettes passagers.

La garantie des acomptes comporte pour les transporteurs à la demande des coûts associés à l'obligation de fournir des garanties, et des frais d'administration. Toutes ces dépenses ont une légère incidence sur la rentabilité des transporteurs à la demande par rapport aux transporteurs réguliers. Néanmoins, cette incidence est négligeable par rapport au nombre de passagers transportés, et les exigences administratives du nouveau règlement ont été considérablement allégées. En obligeant les affréteurs à garantir les acomptes versés aux transporteurs et en permettant à l'Office de réviser ces garanties, il sera possible d'assurer que les affréteurs et les passagers avec qui les transporteurs font affaire sont remboursés de façon adéquate dans les cas où les vols ne sont pas exécutés. Cette protection sert également de complément

benefits of retaining regulated protection at the air carrier level are considered to exceed the costs.

The elimination of fares and rates filing requirements for both passenger and goods charters will reduce the administrative burden on carriers. The general terms and conditions of tariffs will continue to be filed and regulated. As electronic filing is now provided for in the regulations, carriers, if they so desire, may file their general terms and conditions electronically.

Anticipated Impact

The environmental implications of this initiative have been considered and determined to be nil.

Consultation

Parts I-VII (Other than transborder)

By letter dated January 25, 1996, the National Transportation Agency requested comments on the significant changes to Parts I to VII from over 2,000 interested parties, including licensed air carriers, Provinces, airports, consumer and other associations, Chambers of Commerce and any party who had expressed such an interest regarding amendments to the ATR in light of Bill C-14.

As a result of this informal request for comments from parties thought to be interested or affected, submissions were received from eight interested parties namely air carriers, governments and associations. In particular, comments were received from Air Canada, Air Transat, Canadian, Canada 3000, Laurentian Air Services Limited, Northward Air Ltd., The Alliance of Canadian Travel Associations and the Government of Newfoundland and Labrador.

The Agency reviewed the comments and, where advisable, amended the regulations. It should be noted that the nature of these amendments was minor. Further, minor editorial changes were also made to the regulations to add clarity.

Transborder

This particular amendment to the ATR was prepublished in the *Canada Gazette Part I* on November 14, 1992 and following signature of a new Air Transport Agreement between the Government of Canada and the Government of the United States of America on February 24, 1995, this amendment was again pre-published with modifications on July 29, 1995.

As a result of prepublication in the *Canada Gazette Part I* on July 29, 1995 and a simultaneous request for comments from parties thought to be interested or affected, submissions were received from twelve interested parties namely air carriers, governments and associations. In particular, comments were received from Air Canada, Air Transat, Canadian, Canada 3000, First Air, Royal Airlines, The Alliance of Canadian Travel Associations, The U.S. Department of Transportation which included comments from the National Air Carrier Association Inc., the Government of Newfoundland and Labrador, the Regional Municipality of Ottawa-Carleton, the Government of New Brunswick and from the Office de la protection du consommateur du Québec.

aux arrangements provinciaux, notamment aux régimes de la Colombie-Britannique, de l'Ontario et du Québec. Tout compte fait, il est avantageux au point de vue économique de continuer de réglementer la garantie des acomptes au niveau du transporteur aérien.

En n'ayant plus à déposer des taux d'affrètement, ni pour les passagers ni pour le fret, les transporteurs verront s'alléger leur fardeau administratif. Les conditions générales de transports continueront d'être déposées et réglementées. Puisque des dispositions du RTA prévoient maintenant le dépôt de tarif par voie électronique, les transporteurs, s'ils le désirent, peuvent déposer leurs conditions générales de transport de cette façon.

Autres répercussions

Les répercussions environnementales de cette initiative ont été évaluées et jugées nulles.

Consultations

Parties I-VII (services autres que transfrontaliers)

Dans une lettre datée du 25 janvier 1996, l'Office national des transports a demandé des commentaires sur les principales modifications aux parties I à VII à plus de 2 000 parties intéressées, y compris des transporteurs aériens autorisés, des provinces, des aéroports, des associations de consommateurs et autres, des chambres de commerce et quiconque a exprimé un intérêt pour les modifications au RTA, compte tenu du projet de loi C-14.

Par suite de cette démarche officielle faite auprès des parties que l'on jugeait intéressées ou touchées, des observations ont été reçues de huit parties, à savoir des transporteurs aériens, des gouvernements et des associations, et plus particulièrement Air Canada, Air Transat, Canadian, Canada 3000, Laurentian Air Services Limited, Northward Air Ltd., l'Alliance canadienne des associations touristiques et le gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador.

L'Office a examiné les commentaires et modifié le RTA le cas échéant. À noter que des remaniements de texte mineurs ont également été effectués à des fins de précision.

Services transfrontaliers

La présente modification au RTA a déjà fait l'objet d'une publication préalable, dans la *Gazette du Canada Partie I* le 14 novembre 1992. À la suite de la signature du nouvel « Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique » le 24 février 1995, la modification a fait l'objet d'une deuxième publication (version modifiée) le 29 juillet 1995.

Par suite de la publication préalable du 29 juillet 1995 et d'une demande de commentaires envoyées aux parties que l'on jugeait intéressées ou touchées, des observations ont été reçues de douze parties, à savoir des transporteurs aériens, des gouvernements et des associations, et plus particulièrement Air Canada, Air Transat, Canadian, Canada 3000, First Air, Royal Airlines, l'Alliance canadienne des associations touristiques, le ministère des transports des É.-U., ce qui comprenait des commentaires de la part de la *National Air Carrier Association Inc.*, le gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador, la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, le gouvernement du Nouveau-Brunswick et l'Office de la protection du consommateur du Québec.

The Agency reviewed the comments and, where advisable, amended the regulations. In this regard, the provision requiring carriers to submit an application for a permit prior to selling was deleted. In light of ticketless travel, the provisions pertaining to flight coupons were amended to allow for other mediums.

If there are any further comments from interested parties, consultation and changes will be considered up to sixty (60) days after the Regulations come into force and appropriate amendments made.

Compliance Mechanism

The Agency is conscious of the importance of effective enforcement and will ensure that the regulations are complied with.

Transborder

With respect to advance payment protection, carriers will have to demonstrate to the Agency that they have sufficient protection for Canadian originating passenger charter flights to the U.S. Where the Agency determines that funds are not fully protected, it can deny or cancel a charter permit or authorization. Enforcement provisions will also include the ability of the Agency to inspect records, including financial records, and to require where the regulations are not respected that carriers comply with more onerous regulatory provisions.

The Bill was given Royal Assent on May 29, 1996 and shall be proclaimed on a day to be fixed by Order of the Governor in Council. The effective date of this initiative will be the date of proclamation.

Contact

Rosemary Baldwin
Senior Economic Advisor
Agreements, Tariffs & Enforcement Directorate
Air and Accessible Transportation Branch
Canadian Transportation Agency
Ottawa, Ontario
K1A 0N9
Telephone: (819) 953-9795
FAX: (819) 953-5562

L'Office a examiné les commentaires et modifié le RTA le cas échéant. C'est ainsi qu'il a supprimé la disposition prescrivant que les transporteurs soumettent une demande de licence avant de procéder à la vente de leurs services. Compte tenu des voyages sans billet, les dispositions relatives aux coupons de vol ont été modifiées et prévoient l'utilisation d'autres moyens.

Si l'Office reçoit des commentaires additionnels des parties intéressées, des consultations ultérieures et des changements seront envisagés jusqu'à soixante (60) jours suivant l'entrée en vigueur du RTA, et des modifications pourraient y être apportées.

Respect et exécution

Conscient de l'importance d'un contrôle d'application efficace, l'Office veillera à l'observation rigoureuse des nouvelles dispositions réglementaires.

Services transfrontaliers

En ce qui concerne la garantie des acomptes, les transporteurs devront démontrer à l'Office qu'ils possèdent une protection suffisante pour leurs vols affrétés destinés au transport des passagers en provenance du Canada et à destination des États-Unis. Si l'Office détermine que les fonds ne sont pas suffisamment garantis, il peut refuser ou annuler un permis-programme ou une autorisation d'affrètement. L'Office sera également habilité à examiner les dossiers des transporteurs, y compris leurs états financiers. En cas d'inobservation, il pourra obliger les transporteurs à se conformer à des dispositions réglementaires plus lourdes.

Le projet de loi a reçu la sanction royale le 29 mai 1996 et sera proclamé à une date qui sera arrêté en vertu d'un décret du gouverneur en conseil, auquel moment il entrera en vigueur.

Personne-ressource

Rosemary Baldwin
Conseillère principale en économie
Direction des accords, tarifs et contrôle de l'application
Direction générale du transport aérien
et des transports accessibles
Office des transports du Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0N9
Téléphone : (819) 953-9795
TÉLÉCOPIEUR : (819) 953-5562

Registration
SOR/96-336 3 July, 1996

CANADA TRANSPORTATION ACT

Discontinuance and Continuance of Proceedings Order

P.C. 1996-1062 3 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 195(3) of the *Canada Transportation Act*^a, hereby makes the annexed *Discontinuance and Continuance of Proceedings Order*.

DISCONTINUANCE AND CONTINUANCE OF PROCEEDINGS ORDER

APPLICATION

1. This Order applies to proceedings in respect of classes of matters in respect of which no decision or order has been made by the National Transportation Agency before July 1, 1996.

DISCONTINUANCE OF PROCEEDINGS

2. Proceedings in respect of the following classes of matters shall be discontinued:

- (a) the reconsideration under section 171 of the *National Transportation Act, 1987* of any branch line abandonment application;
- (b) an application under section 232 of the *National Transportation Act, 1987* for a permit to construct and operate a commodity pipeline; and
- (c) the review under section 256 of the *National Transportation Act, 1987* of a proposed acquisition in a transportation undertaking.

CONTINUANCE OF PROCEEDINGS

3. (1) Proceedings in respect of the following classes of matters shall be continued in accordance with the provisions of the *Canada Transportation Act*:

- (a) a complaint under section 35 of the *National Transportation Act, 1987* in respect of a farm crossing referred to in section 215 of the *Railway Act*;
- (b) an exemption under section 70 of the *National Transportation Act, 1987*;
- (c) an application referred to in section 72 of the *National Transportation Act, 1987* for a domestic licence;
- (d) the suspension or cancellation under section 75 of the *National Transportation Act, 1987* of a domestic licence;
- (e) a complaint referred to in section 77 of the *National Transportation Act, 1987* with respect to the failure of a licensee to comply with section 76 of that Act;
- (f) a complaint referred to in section 80 of the *National Transportation Act, 1987* with respect to the imposition by a licensee of an unreasonable basic fare level or an unreasonable basic fare increase;

Enregistrement
DORS/96-336 3 juillet 1996

LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

Décret sur l'abandon et la poursuite des procédures

C.P. 1996-1062 3 juillet 1996

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 195(3) de la *Loi sur les transports au Canada*^a, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret sur l'abandon et la poursuite des procédures*, ci-après.

DÉCRET SUR L'ABANDON ET LA POURSUITE DES PROCÉDURES

CHAMP D'APPLICATION

1. Le présent décret s'applique aux procédures relatives aux catégories de questions à l'égard desquelles aucune décision n'a encore été rendue ni aucun arrêté pris par l'Office national des transports avant le 1^{er} juillet 1996.

ABANDON DES PROCÉDURES

2. Les procédures relatives aux catégories de questions suivantes sont abandonnées :

- a) le réexamen des demandes d'abandon d'exploitation d'un embranchement effectué en vertu de l'article 171 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*;
- b) les demandes de permis de construction et d'exploitation relatif à un productoduc présentées en vertu de l'article 232 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*;
- c) l'examen d'un projet d'acquisition dans une entreprise de transport effectué en vertu de l'article 256 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*.

POURSUITE DES PROCÉDURES

3. (1) Les procédures relatives aux catégories de questions suivantes sont poursuivies conformément aux dispositions de la *Loi sur les transports au Canada* :

- a) les plaintes prévues à l'article 35 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* à l'égard des passages de ferme visés à l'article 215 de la *Loi sur les chemins de fer*;
- b) les exemptions prévues à l'article 70 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*;
- c) les demandes de licence intérieure visées à l'article 72 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*;
- d) la suspension ou l'annulation d'une licence intérieure effectuée en vertu de l'article 75 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*;
- e) les plaintes visées à l'article 77 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* à l'encontre d'un licencié qui ne s'est pas conformé à l'article 76 de cette loi;
- f) les plaintes relatives à l'imposition par un licencié d'un prix de base excessif ou d'une augmentation excessive du prix de base visées à l'article 80 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*;

^a S.C. 1996, c. 10

^a L.C. 1996, ch. 10

- (g) an application under section 88 of the *National Transportation Act, 1987* for a scheduled international licence;
- (h) terms and conditions referred to in section 91 of the *National Transportation Act, 1987*;
- (i) the suspension or cancellation under section 92 of the *National Transportation Act, 1987* of a scheduled international licence;
- (j) an application under section 94 of the *National Transportation Act, 1987* for a non-scheduled international licence;
- (k) terms and conditions referred to in section 96 of the *National Transportation Act, 1987*;
- (l) the suspension or cancellation under section 97 of the *National Transportation Act, 1987* of a non-scheduled international licence;
- (m) liability insurance referred to in section 98 of the *National Transportation Act, 1987*;
- (n) an application in accordance with sections 111 to 132 of the *Railway Act* for the construction of a railway line, branch line or industrial spur;
- (o) a proceeding referred to in sections 201 to 204 of the *Railway Act*; and
- (p) an application under section 326 of the *Railway Act* for leave to construct or maintain lines, wires, other conductors or other structures or appliances for telegraphic or telephonic purposes, or for the conveyance of power or electricity for other purposes.

(2) Proceedings in respect of the following classes of matters shall be continued in accordance with the provisions of the *Railway Act* as it read immediately before July 1, 1996:

- (a) an application or complaint under section 212 of the *Railway Act* in respect of drainage;
- (b) an approval under subsection 213(4) of the *Railway Act* of the character of works, specifications or plans in respect of drainage works;
- (c) an application for a farm crossing under section 216 of the *Railway Act*; and
- (d) a proceeding under section 230 of the *Railway Act*.

COMING INTO FORCE

4. This Order comes into force on July 1, 1996.

REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Description

The *Canada Transportation Act* (the CTA) reforms and modernizes transportation regulation formerly established by the *National Transportation Act, 1987* (the NTA 1987) and the *Railway Act*.

As a transitional provision, any matter being heard or investigated by the National Transportation Agency when the CTA

- g) les demandes de licence internationale service régulier présentées en vertu de l'article 88 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*;
- h) les conditions visées à l'article 91 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*;
- i) la suspension ou l'annulation d'une licence internationale service régulier effectuée en vertu de l'article 92 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*;
- j) les demandes de licence internationale service à la demande présentées en vertu de l'article 94 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*;
- k) les conditions visées à l'article 96 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*;
- l) la suspension ou l'annulation d'une licence internationale service à la demande effectuée en vertu de l'article 97 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*;
- m) la police d'assurance responsabilité visée à l'article 98 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*;
- n) les demandes de construction d'une ligne, d'un embranchement ou d'un embranchement industriel de chemin de fer présentées conformément aux articles 111 à 132 de la *Loi sur les chemins de fer*;
- o) les procédures visées aux articles 201 à 204 de la *Loi sur les chemins de fer*;
- p) la demande d'autorisation d'ériger ou d'entretenir des lignes, fils métalliques, d'autres conducteurs, structures ou appareils de transmission téléphonique ou télégraphique, ou servant à la transmission de la force motrice ou de l'électricité employée à d'autres objets prévue à l'article 326 de la *Loi sur les chemins de fer*.

(2) Les procédures relatives aux catégories de questions suivantes sont poursuivies conformément aux dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* dans sa version antérieure au 1^{er} juillet 1996 :

- a) les requêtes ou les plaintes relatives au drainage formulées en vertu de l'article 212 de la *Loi sur les chemins de fer*;
- b) l'approbation de la nature des ouvrages de drainage ou de leurs plans ou devis accordée en vertu du paragraphe 213(4) de la *Loi sur les chemins de fer*;
- c) les demandes de passage de ferme prévues à l'article 216 de la *Loi sur les chemins de fer*;
- d) les procédures prévues à l'article 230 de la *Loi sur les chemins de fer*.

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le présent décret entre en vigueur le 1^{er} juillet 1996.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)

Description

La *Loi sur les transports au Canada* (LTC) réforme et modernise la réglementation établie antérieurement par la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* (LTN de 1987) et la *Loi sur les chemins de fer*.

À titre de disposition transitoire que toute question entendue ou examinée par l'Office national des transports lorsque la LTC en-

comes into force is to be continued by the Canadian Transportation Agency. In general, the Agency must determine those matters in accordance with the provisions of the NTA 1987. In some cases, however, a different approach would be more appropriate and the legislation allows the Governor in Council to direct that a matter before the Agency either be discontinued or required to be dealt with by the Agency under terms and conditions that will protect the rights and interests of the parties and the general public.

The *Order Concerning the Discontinuance or Continuance of Proceedings* specifies the various classes of matters that the Governor in Council has determined should be discontinued or continued by the Agency and the terms and conditions attached. The Order does not diminish the acquired right of any party to a matter before the Agency under the NTA 1987 or the *Railway Act*.

An example of a matter that would be discontinued is the Agency's periodic reconsideration of applications for abandonment of railway branch lines under the NTA 1987. The CTA has a different process that does not require Agency approval of abandonment applications. It is more appropriate, therefore, to discontinue those reconsiderations. Parties to matters that would be discontinued would follow the new process for transferring or abandoning rail lines and would be freed from the burden of obtaining regulatory approval for actions they wish to take. The Agency would not be required to rule on matters of no effect.

Similarly, where the CTA provisions are a refinement of the NTA 1987 provisions or where there are more rigorous consumer protection requirements in the new legislation, it is more appropriate for the Agency to be directed to deal with the matter under the provisions of the new Act. For example, where a person has applied for a licence to operate a domestic air service under the provisions of the NTA 1987, the order will require the Agency to deal with the application under the provisions of the CTA to ensure the more rigorous consumer protection requirements of the new legislation, such as the prohibition on sales prior to obtaining a licence, are met.

Finally, proceedings under the *Railway Act* where a party to the proceeding has an acquired right under that Act will be continued by the Agency with the condition that the Agency consider the matter under the provisions of the *Railway Act*. This administrative arrangement will ensure that the acquired right is protected.

Alternatives

There is no reasonable alternative for the treatment of the classes of matters set out in the Order. Applications for air licences could have been continued under the existing law, but this would have provided less consumer protection than under the CTA. Failure to implement the Order could result in the continuation of legal proceedings for which the Agency has no comparable decision making authority under the new law, unnecessary investigations of matters by the Agency and, ultimately, a difficult and uncertain transition from the NTA 1987 to the CTA.

For proceedings under the *Railway Act* where a party has an acquired right, the process set out in the Order is the only way of ensuring the acquired right is protected.

trera en vigueur recevra dorénavant l'attention de l'Office des transports du Canada. En général, ce dernier doit déterminer ce genre de questions conformément aux dispositions de la LTN de 1987. Mais dans certains cas, une approche différente serait plus appropriée, de sorte que la nouvelle loi permet au gouverneur en conseil d'ordonner qu'une question devant l'Office soit ou bien abandonnée, ou bien examinée par celui-ci selon des conditions et modalités qui protégeront les droits et les intérêts des parties et du public en général.

Le *Décret sur l'abandon des procédures* fait état des diverses catégories de questions que le gouverneur en conseil a déterminées comme devant être abandonnées ou maintenues par l'Office, ainsi que des conditions et modalités afférentes. Il ne diminue pas le droit acquis de toute partie à une question devant l'Office en vertu de la LTN de 1987 ou de la *Loi sur les chemins de fer*.

Un exemple de question qui serait abandonnée est le réexamen périodique par l'Office des demandes d'abandon d'embranchements ferroviaires en vertu de la LTN de 1987. La LTC prévoit un processus différent qui n'oblige pas l'Office à approuver les demandes en question. Il est par conséquent plus approprié de mettre fin à ces réexamens. Les parties aux questions qui seraient abandonnées suivraient le même processus pour céder ou abandonner des lignes de chemin de fer et seraient libérées du fardeau qui consiste à obtenir l'approbation réglementaire des mesures qu'elles désiraient prendre. L'Office ne serait pas tenu de se prononcer sur des questions inopérantes.

De même, lorsque les dispositions de la LTC représentent une amélioration par rapport à celles de la LTN de 1987 ou sont plus rigoureuses au chapitre de la protection des consommateurs, il vaut mieux que l'Office soit chargé d'examiner la question en vertu des premières. Par exemple, lorsqu'une personne a demandé une licence en vue d'exploiter un service aérien intérieur en vertu des dispositions de la LTN de 1987, le décret obligera l'Office à traiter la demande en vertu des dispositions de la LTC pour qu'on se conforme aux normes de protection des consommateurs plus rigoureuses de la nouvelle loi, telle l'interdiction de vendre un service avant de détenir une licence.

Enfin, les poursuites engagées en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*, lorsque l'une des parties a un droit acquis en vertu de cette dernière, seront maintenues par l'Office à condition que celui-ci examine la question à la lumière des dispositions de la *Loi sur les chemins de fer*. Cet arrangement administratif fera en sorte que le droit acquis soit protégé.

Solutions de rechange

Il n'existe aucune solution de rechange raisonnable pour le traitement des catégories de questions énoncées dans le décret. L'instruction des demandes de licence d'exploitation de services aériens aurait pu se poursuivre sous le régime de la loi actuelle, mais cette dernière protégerait moins les consommateurs que la LTC. Le fait de ne pas prendre le décret pourrait aboutir à la continuation de poursuites pour lesquelles l'Office n'a pas de pouvoir comparable de décision sous le régime de la nouvelle loi, à des enquêtes inutiles de l'Office et, en définitive, à une transition difficile et mal assurée de la LTN de 1987 à la LTC.

Dans le cas des poursuites en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*, lorsqu'une partie a un droit acquis, le processus énoncé dans le décret est le seul moyen d'assurer la protection de ce droit.

Benefits and Costs

The benefits of this Order are primarily non-monetary. Where proceedings are discontinued, the parties will be relieved of the burden of providing information required to obtain approval of the Agency for actions no longer requiring regulatory approval under the new law. The Agency will not be required to use its resources to determine matters with no practical effect. Where proceedings are continued under the CTA, parties will have the benefit of the more streamlined process of the new legislation. Where proceedings are continued under the *Railway Act*, parties will retain any rights acquired under that Act.

Consultation

The National Transportation Agency was consulted to determine the classes of matters that are expected to be before it when the CTA is proclaimed and agreement was reached on the disposition of all classes of matters expected to be before the Agency when the CTA is proclaimed.

In respect of proceedings that will be discontinued by the order, the National Transportation Agency consulted with parties involved in those matters and no objections were made to the proposed discontinuance.

Compliance

The National Transportation Agency assisted in the preparation of the Order and, when continued as the Canadian Transportation Agency, will comply with the Order.

Contact

Jed Cochrane
Chief, Rail Freight
Policy Group
Transport Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
(613) 998-1888

Coûts et avantages

Les avantages de ce décret ne sont généralement pas monétaires. Lorsque des poursuites seront abandonnées, les parties seront déchargées du fardeau de fournir les renseignements nécessaires pour faire approuver par l'Office des mesures qui ne nécessitent plus son approbation sous le régime de la nouvelle loi. L'Office ne sera pas tenu d'utiliser ses ressources pour déterminer les affaires sans conséquences pratiques. Lorsque des poursuites seront maintenues en vertu de la LTC, les parties bénéficieront du processus plus simple instauré par la nouvelle loi. Et lorsque des poursuites seront maintenues en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*, les parties conserveront les droits qu'elles auront acquis en vertu de cette dernière.

Consultations

L'Office national des transports a été consulté pour permettre de déterminer les catégories de questions dont il aura probablement été saisi lorsque la LTC sera proclamée, et un accord a été conclu sur la suite à donner à toutes les catégories de questions dont il aura ainsi été saisi lorsque la LTC sera proclamée.

En ce qui concerne les poursuites qui seront abandonnées en application du décret, l'Office national des transports a consulté toutes les parties, qui n'ont élevé aucune objection au projet d'abandon.

Observations

L'Office national des transports a aidé à l'élaboration du décret et, sous son nouveau nom d'Office des transports du Canada, il se conformera au dit décret.

Personne-ressource

Jed Cochrane
Chef, Transport ferroviaire des marchandises
Groupe de la politique
Transports Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
(613) 998-1888

Registration
SOR/96-337 3 July, 1996

CANADA TRANSPORTATION ACT

Railway Third Party Liability Insurance Coverage Regulations

ORDER NO. 1996-R-275

Pursuant to subsection 92(3) of the *Canada Transportation Act*, the Canadian Transportation Agency hereby makes the *Railway Third Party Liability Insurance Coverage Regulations* in accordance with the schedule hereto.

July 2, 1996

P.C. 1996-1063 3 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 36(1) of the *Canada Transportation Act*, hereby approves the annexed *Railway Third Party Liability Insurance Coverage Regulations*, made by the Canadian Transportation Agency.

**RAILWAY THIRD PARTY LIABILITY INSURANCE
COVERAGE REGULATIONS**

INTERPRETATION

1. The definitions in this section apply in these Regulations.
- "Act" means the *Canada Transportation Act* (*Loi*);
- "applicant" means a person who makes an application to the Agency for a certificate of fitness or for the variation of a certificate. (*demandeur*)
- "deductible" means the amount of risk for which an applicant retains financial responsibility under an insurance contract. (*franchise*)
- "insurer" means an insurance company that provides third party liability insurance coverage to an applicant and includes an insurance company that is wholly owned by the parties it insures. (*assureur*)
- "named perils pollution" means risks that are set out in an insurance contract that are associated with seepage or pollution or contamination resulting from but not limited to collision, overturning, derailment, upset, hostile fire, lightning or explosion or other railway related accidents. (*risques de pollution désignés*)
- "self-insurance" means self-insured retention and deductible. (*autoassurance*)
- "self-insured retention" means the amount of risk for which an applicant takes financial responsibility, outside of an insurance contract. (*affectation pour autoassurance*)
- "third party liability insurance coverage" means financial compensation provided for in a contract entered into between an applicant and an insurer, or in the case of self-insurance, financial compensation provided by the applicant, in respect of the following matters arising out of an applicant's proposed

Enregistrement
DORS/96-337 3 juillet 1996

LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer

ARRÊTÉ N° 1996-R-275

Conformément au paragraphe 92(3) de la *Loi sur les transports au Canada*, l'Office des transports du Canada prend le *Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer* conformément à l'annexe ci-jointe.

Le 2 juillet 1996

C.P. 1996-1063 3 juillet 1996

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 36(1) de la *Loi sur les transports au Canada*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil agréé le *Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer*, ci-après, pris par l'Office des transports du Canada.

**RÈGLEMENT SUR L'ASSURANCE RESPONSABILITÉ
CIVILE RELATIVE AUX CHEMINS DE FER**

DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.
- « affectation pour autoassurance » Montant représentant le risque dont la responsabilité financière est assumée par le demandeur et non couverte par un contrat d'assurance. (*self-insured retention*)
- « assurance responsabilité civile » Compensation pécuniaire prévue par un contrat conclu entre le demandeur et l'assureur ou, dans le cas de l'autoassurance, celle fournie par le demandeur, en cas de réalisation des risques suivants entraînés par le projet du demandeur visant la construction ou l'exploitation d'un chemin de fer, y compris la construction ou l'exploitation temporaire d'un chemin de fer en raison de circonstances imprévues ou exceptionnelles :
- les blessures et décès causés à des tiers, y compris les passagers;
 - les dommages matériels occasionnés à des tiers, à l'exclusion des dommages aux cargaisons;
 - les risques de pollution désignés. (*third party coverage*)
- « assureur » Société d'assurances qui fournit au demandeur une assurance responsabilité civile. La présente définition comprend la société d'assurances appartenant exclusivement aux assurés. (*insurer*)
- « autoassurance » S'entend de l'affectation pour autoassurance et de la franchise. (*self-insurance*)
- « demandeur » Personne qui demande à l'Office la délivrance ou la modification d'un certificat d'aptitude. (*applicant*)

* S.C. 1996, c. 10

* L.C. 1996, ch. 10

construction or operation of a railway, including a proposed temporary construction or operation of a railway resulting from unforeseen or exceptional circumstances:

- (a) third party bodily injury or death, including injury or death to passengers,
- (b) third party property damage, excluding damage to cargo, and
- (c) named perils pollution. (*assurance responsabilité civile*)

APPLICATION

2. These Regulations apply to any person proposing to

- (a) construct a railway; or
- (b) operate a railway either over and on their own railway or over and on the railway of another railway company, including operating over and on a portion of the railway of another railway company.

DETERMINATION OF ADEQUATE THIRD PARTY LIABILITY INSURANCE COVERAGE

3. Third party liability insurance coverage is adequate if there is

(a) sufficient insurance, including self-insurance, to compensate for the following matters that may arise out of an applicant's proposed construction or operation of a railway, including a proposed temporary construction or operation of a railway resulting from unforeseen or exceptional circumstances:

- (i) third party bodily injury or death, including injury or death to passengers,
- (ii) third party property damage, excluding damage to cargo, and
- (iii) named perils pollution;

(b) a written confirmation provided to the Agency by the applicant that the applicant has fully disclosed to the insurer the nature and extent of the proposed construction or operation of the railway and any associated third party liability risks; and

(c) full disclosure to the Agency by the applicant of the amount of self-insured retention and of the third party liability risks that may arise from the proposed construction or operation of the railway.

4. In determining whether third party liability insurance coverage is adequate, the Agency shall

(a) examine the risks associated with the proposed construction or operation of the railway by considering information that is provided by the applicant, including

- (i) passenger ridership,
- (ii) passenger and freight train miles,
- (iii) volume of railway traffic,
- (iv) class and volume of dangerous goods transported by rail,
- (v) types of population areas served,
- (vi) number of level crossings,
- (vii) speed of trains,
- (viii) train crew training,
- (ix) method of train control, and
- (x) overall safety record of the applicant; and

« franchise » Montant représentant le risque dont la responsabilité financière revient au demandeur aux termes d'un contrat d'assurance. (*deductible*)

« Loi » La Loi sur les transports au Canada. (*Act*)

« risques de pollution désignés » Risques énumérés dans un contrat d'assurance qui sont associés aux fuites, à la pollution ou à la contamination résultant notamment des accidents ferroviaires tels les tamponnements, versements, déraillements, capotages, incendies, foudrolements ou explosions. (*named perils pollution*)

APPLICATION

2. Le présent règlement s'applique à toute personne qui se propose :

- a) soit de construire un chemin de fer,
- b) soit d'exploiter un chemin de fer sur son propre chemin de fer ou sur le chemin de fer ou un tronçon de celui-ci d'une autre compagnie de chemin de fer.

ÉVALUATION DE L'ASSURANCE RESPONSABILITÉ CIVILE

3. L'assurance responsabilité civile est suffisante si les conditions suivantes sont réunies :

a) l'assurance, y compris l'autoassurance, est suffisante pour couvrir les risques suivants que peut entraîner le projet du demandeur visant la construction ou l'exploitation d'un chemin de fer, y compris la construction ou l'exploitation temporaire d'un chemin de fer en raison de circonstances imprévues ou exceptionnelles :

- (i) les blessures et décès causés à des tiers, y compris les passagers,
- (ii) les dommages matériels occasionnés à des tiers, à l'exclusion des dommages aux cargaisons,
- (iii) les risques de pollution désignés;

b) le demandeur a remis à l'Office une confirmation écrite précisant qu'il a pleinement informé l'assureur de la nature et de la portée de son projet de construction ou d'exploitation ainsi que des risques de responsabilité civile associés à ce projet;

c) le demandeur a pleinement informé l'Office de l'affectation pour autoassurance et des risques de responsabilité civile pouvant découler de ce projet.

4. Afin de déterminer si l'assurance responsabilité civile est suffisante, l'Office :

a) étudie les risques associés au projet de construction ou d'exploitation du chemin de fer en examinant les renseignements fournis par le demandeur, notamment :

- (i) le nombre de voyageurs,
- (ii) le nombre de trains-milles (voyageurs et marchandises),
- (iii) le volume de trafic ferroviaire,
- (iv) la classe et le volume des marchandises dangereuses transportées par rail,
- (v) les types d'agglomérations desservies,
- (vi) le nombre de passages à niveau,
- (vii) la vitesse des trains,
- (viii) la formation de l'équipe de train,
- (ix) la méthode de contrôle du mouvement des trains,
- (x) la fiche de sécurité du demandeur;

(b) in the case of self-insurance, assess the financial capability of the applicant to sustain the level of self-insurance, on the basis of the following information provided by the applicant:

(i) the three most recent annual financial reports that have been filed with the Agency pursuant to section 344 of the *Railway Act*, as that section read immediately before the coming into force of the Act, or with the Minister of Transport in accordance with any applicable regulations made pursuant to section 50 of the Act,

(ii) where the applicant does not file the reports referred to in subparagraph (i), audited financial statements for the three most recent complete fiscal years, or

(iii) where the applicant does not have the information referred to in subparagraph (i) or (ii), other financial information that establishes the applicant's financial capability to sustain the self-insurance.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Canada Transportation Act* (the Act) requires the Canadian Transportation Agency (the Agency) to issue a certificate of fitness for the proposed construction or operation of a railway if the Agency is satisfied that there will be adequate liability insurance coverage for the proposed construction or operation of that railway. The Act further empowers the Agency to make regulations for the purpose of determining the adequacy of liability insurance coverage, including self-insurance.

The Act requires any person proposing to construct or operate a railway to provide evidence that they have adequate liability insurance. The Regulations, must take into consideration the new legislative environment which is to encourage the creation of new shortline railways. They offer a balance of reducing the regulatory burden on railways under federal jurisdiction, while, at the same time, ensuring that adequate third party liability insurance coverage is not compromised.

The *Railway Third Party Liability Insurance Coverage Regulations* require any person applying for a certificate of fitness to satisfy the Agency that the applicant has third party liability insurance coverage, which may include self-insurance, and that the coverage will adequately cover all risks for the proposed construction or operation of that railway. In the assessment of adequate liability insurance, the Agency will consider evidence pertaining to sufficient liability insurance coverage to protect the public in the case of an accident, that all the operating risks have been fully disclosed to the insurance company providing insurance coverage, and that, if self-insurance is present, the applicant has the financial capability to sustain that level of self-insurance.

In order to facilitate the regulatory approval of the Regulations shortly after the Act comes into force, the Agency sought an exemption from the *Canada Gazette*, Part I. This exemption was in lieu of extensive consultations carried out with stakeholders during the development and informal consultation stages.

b) dans le cas de l'autoassurance, évalue la capacité financière du demandeur de maintenir le niveau d'autoassurance, d'après les renseignements suivants fournis par lui :

(i) les trois derniers rapports financiers annuels déposés auprès de l'Office conformément à l'article 344 de la *Loi sur les chemins de fer*, dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur de la Loi, ou auprès du ministre des Transports conformément aux règlements d'application de l'article 50 de la Loi,

(ii) s'il ne dépose pas les rapports visés au sous-alinéa (i), les états financiers vérifiés des trois derniers exercices complets,

(iii) s'il ne possède pas les renseignements visés aux sous-alinéas (i) et (ii), tout autre renseignement financier établissant sa capacité financière de maintenir l'autoassurance.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

La *Loi sur les transports au Canada* (la Loi) habilite l'Office des transports du Canada (l'Office) à délivrer un certificat d'aptitude pour un projet de construction ou d'exploitation de chemin de fer si l'Office est convaincu que celui-ci bénéficiera d'une assurance responsabilité suffisante. Elle autorise également l'Office à déterminer, par règlement, ce qui constitue une assurance responsabilité suffisante, notamment en matière d'autoassurance.

Selon la Loi, toute personne qui se propose de construire ou d'exploiter un chemin de fer doit démontrer qu'elle possède une assurance responsabilité suffisante. Le Règlement doit s'aligner sur le nouveau régime législatif qui favorise la création de nouveaux chemins de fer secondaires. Le Règlement réalise l'équilibre entre la réduction du fardeau réglementaire des chemins de fer de compétence fédérale et le fait que la protection par une assurance responsabilité civile suffisante ne soit pas compromise.

Aux termes du *Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer*, toute personne qui demande un certificat d'aptitude doit convaincre l'Office qu'elle bénéficie d'une assurance responsabilité civile (y compris l'autoassurance), et que l'assurance couvre tous les risques rattachés au projet de construction ou d'exploitation d'un chemin de fer donné. Lorsque l'Office évalue l'assurance responsabilité d'un demandeur, il doit être convaincu que la couverture est suffisante pour protéger le public en cas d'accident, que tous les risques d'exploitation ont été entièrement divulgués à la compagnie d'assurance et que, dans le cas de l'autoassurance, le demandeur dispose des ressources financières nécessaires pour prendre en charge ce niveau d'assurance.

Pour faciliter l'autorisation réglementaire du Règlement après l'entrée en vigueur de la Loi, l'Office a demandé une exemption de l'exigence de publication dans la *Gazette du Canada* Partie I. Cette exemption constituerait une contrepartie à la consultation exhaustive des intéressés au cours des stades d'élaboration et de consultation officielle.

Alternatives

The Agency considered the development of guidelines as opposed to a regulatory framework. However, this alternative while perhaps more flexible does not offer stakeholders any certainty of process and does not provide the Agency with the general power of enforcement to ensure compliance. Issuance of regulations, on the other hand, provides for a systematic and consistent application of a policy throughout the industry. Furthermore, a regulation will ensure that adequate liability insurance is in place for each railway construction or operation and that the public will be protected in the case of an accident through insurance measures undertaken in advance by the railway.

Benefits and Costs

The *Railway Third Party Liability Insurance Coverage Regulations* will ensure that when a person proposes to construct or operate a railway, that person will be required to obtain a certificate of fitness from the Agency. A certificate of fitness shall issue only when the person satisfies the Agency that adequate third party liability insurance coverage is in place. This insurance which includes self-insurance is required to protect the public in the case of an accident.

The shipper community will benefit from a certificate of fitness requirement for a person proposing to enter into the railway industry. Adequately insured railways should be able to continue operating even after an accident occurs and any third party claims are made against the railways. This will encourage a continuous service to the shipper for years in the future.

The Agency has developed the Regulations to lessen the burden placed on the railway by requiring the railway to provide to the Agency similar information that the company currently provides to the insurance broker or agent in order to assess the risks for insurance coverage. The only possible negative impact is the cost associated with this regulatory filing. However, the benefits of ensuring that the public is protected in the case of an accident clearly outweigh the costs associated with this regulatory process.

The only criteria for issuance of a certificate of fitness for the proposed construction or operation of a railway is adequate third party liability insurance in case of an accident. The issuance of a certificate of fitness and the determination of whether adequate liability insurance exists is currently under review pursuant to the *Canadian Environmental Assessment Act*. Therefore, the environmental implications of this regulatory initiative and whether an environmental assessment will be required can not be identified at this time.

Consultation

Early notice was given in the 1996 Federal Regulatory Plan under proposal No. NTA/96-34-1.

Agency staff met in August 1995 with the Railway Association of Canada and several of its member railways. Class I railways and a cross-section of smaller railways, both federally and provincially regulated, attended and provided the necessary assistance to the Agency in the development of a policy paper with respect to *Railway Third Party Liability Insurance Coverage Regulations*.

Agency staff also enlisted the services of an insurance consultant to help provide an independent evaluation of insurance standards for Canadian railways.

Solutions envisagées

L'Office a envisagé la possibilité d'établir des lignes directrices au lieu d'un règlement. Cependant, cette option, bien que plus souple, n'offrirait aux intéressés aucune certitude quant au processus et n'accorderait aucun pouvoir général d'exécution et de contrôle à l'Office. Un règlement, par contre, permet d'appliquer uniformément une même politique dans toute l'industrie. De plus, grâce à ce règlement, chaque activité ou construction ferroviaire bénéficiera d'une assurance responsabilité suffisante, et le public sera protégé en cas d'accident par des mesures d'assurance prises à l'avance par le chemin de fer.

Avantages et coûts

Selon le nouveau *Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer*, toute personne qui se propose de construire ou d'exploiter un chemin de fer devra obtenir un certificat d'aptitude de l'Office, qui ne sera délivré que si l'Office est convaincu que le demandeur possède une assurance responsabilité civile suffisante. Cette assurance, qui comprend l'autoassurance, est essentielle pour protéger le public en cas d'accident.

Le fait d'exiger un certificat d'aptitude de toute personne désirant s'établir dans l'industrie ferroviaire profitera aux expéditeurs. Les compagnies de chemin de fer suffisamment assurées devraient pouvoir continuer d'exploiter leurs services si jamais un accident se produisait et que des tiers présentaient des demandes d'indemnité. Cela favorisera la continuité des services aux expéditeurs pendant de nombreuses années à venir.

L'Office a établi le nouveau règlement dans le but d'alléger le fardeau imposé aux compagnies de chemin de fer en leur demandant de lui fournir des renseignements semblables à ceux qu'elles fournissent actuellement aux courtiers ou agents d'assurance pour l'évaluation des risques. Le seul point négatif potentiel est le coût qu'entraîne ce dépôt de renseignements réglementaires, mais ce coût est de toute évidence amplement compensé par le fait que le public sera protégé en cas d'accident.

Le seul critère à remplir pour obtenir un certificat d'aptitude afin de construire ou d'exploiter un chemin de fer est de démontrer qu'on possède une assurance responsabilité civile suffisante en cas d'accident. L'émission d'un certificat d'aptitude et l'évaluation de l'assurance responsabilité sont actuellement examinés dans le cadre de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*. Les incidences environnementales de ce projet de règlement et la nécessité d'une évaluation environnementale n'ont pas encore été définies à l'heure actuelle.

Consultations

Ce projet a paru dans les Projets de réglementation fédérale de 1996 et porte le n° ONT/96-34-1.

Le personnel de l'Office a rencontré en août 1995 l'Association des chemins de fer du Canada et plusieurs de ses sociétés membres. Les compagnies de la classe I et divers petits chemins de fer de compétence provinciale et fédérale étaient présents. Tous ont fourni à l'Office l'aide voulue pour élaborer l'énoncé de principes concernant le *Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer*.

Le personnel de l'Office a également retenu les services d'un conseiller en assurance pour obtenir une évaluation indépendante des normes d'assurance pour les compagnies de chemin de fer canadiennes.

In October, the Agency consulted with several stakeholders representing the interests of railway companies, shipper associations and provincial governments to assist in the development of the Regulations.

On February 28, 1996, the Agency forwarded a letter with a copy of the proposed Regulations attached to approximately 600 stakeholders consisting of railways, shippers, shipper associations, and provincial and federal governments. Furthermore, during the last two weeks of March, the Agency conducted extensive consultation meetings in major cities across Canada to present the proposed Regulations. The Agency received only eight comments and revised the proposed Regulations accordingly. With the exception of definition amendments for clarification, the only major areas of concern relate to minimum insurance levels and a requirement for a definition of "named perils pollution". The Agency rejected the minimum level requirement in favour of a specific case-by-case assessment due to the significant variation of risk levels in the railway industry. The Agency, however, added a definition for "named perils pollution" to the Regulations.

These Regulations are also available on the internet at <http://www.cta-otc.gc.ca>.

Compliance and Enforcement

The compliance mechanisms are contained in the *Canada Transportation Act* through various cancellation and enforcement provisions.

Contact

Glenn Payne
Senior Rail Investigations Officer
Rail Infrastructure Directorate
Rail and Marine Branch
Canadian Transportation Agency
Ottawa, Ontario
K1A 0N9
Telephone: (819) 953-2238
FAX: (819) 953-5564

En octobre, l'Office a consulté plusieurs intervenants représentant les intérêts des compagnies de chemin de fer, des associations d'expéditeurs et des gouvernements provinciaux, pour qu'ils participent eux aussi à l'élaboration du règlement.

Le 28 février 1996, l'Office a envoyé une lettre contenant l'ébauche de règlement à environ 600 intéressés, notamment à des compagnies ferroviaires, à des expéditeurs, à des associations d'expéditeurs et aux autorités provinciales et fédérales. De plus, au cours des deux dernières semaines de mars, l'Office a également tenu des réunions de consultation exhaustives dans les grandes villes du Canada pour présenter cette ébauche de règlement. L'Office n'a reçu que huit avis et a révisé l'ébauche de règlement en conséquence. À l'exception d'amendements de définitions pour fins de clarification, les seuls grands sujets de préoccupation étaient l'absence d'exigence de niveau d'assurance minimal et le besoin d'une définition des « risques de pollution désignés ». L'Office a rejeté l'exigence de niveau d'assurance minimal en faveur d'une évaluation spécifique au cas par cas étant donné les importantes différences de niveaux de risque dans l'industrie du transport ferroviaire. L'Office a cependant ajouté une définition des « risques de pollution désignés » à l'ébauche de règlement.

Ce Règlement est accessible sur Internet, à l'adresse <http://www.cta-otc.gc.ca>.

Respect et exécution

Des mesures de contrôle d'application sont prévues par la *Loi sur les transports au Canada* sous forme de recours d'annulation et de mesures de contrainte.

Personne-ressource

Glenn Payne
Enquêteur principal sur les chemins de fer
Direction de l'infrastructure ferroviaire
Direction générale des transports ferroviaires
et maritimes
Office des transports du Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0N9
Téléphone : (819) 953-2238
TÉLÉCOPIEUR : (819) 953-5564

Registration
SOR/96-338 3 July, 1996

CANADA TRANSPORTATION ACT

Railway Traffic and Passenger Tariffs Regulations

ORDER NO. 96-R-275

Pursuant to subsection 117(2) of the *Canada Transportation Act*, the Canadian Transportation Agency hereby makes the *Railway Traffic and Passenger Tariffs Regulations* in accordance with the schedule hereto.

July 2, 1996

P.C. 1996-1064 3 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 36(1) of the *Canada Transportation Act*, hereby approves the annexed *Railway Traffic and Passenger Tariffs Regulations*, made by the Canadian Transportation Agency.

RAILWAY TRAFFIC AND PASSENGER TARIFFS REGULATIONS

INTERPRETATION

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

"Act" means the *Canada Transportation Act*. (*Loi*)

"electronic form", in respect of the issuance and publication of a tariff, means a manner by which the tariff is made available for public inspection electronically. (*forme électronique*)

"printed form", in respect of the issuance and publication of a tariff, means a book, pamphlet, single sheet or loose-leaf sheets. (*forme imprimée*)

INFORMATION TO BE INCLUDED IN TARIFFS

2. The following information shall be included in every traffic or passenger tariff that is issued and published by a railway company under Part III of the Act:

- (a) a statement of the rates, in dollars and cents, for each designated unit of weight or volume, for each type of equipment or service rendered or for each passenger;
- (b) a brief description of any category of traffic or passenger that is being transported;
- (c) the point of origin and point of destination of any traffic or passenger;
- (d) a description of the route over which a rate applies, or a reference to a routing guide to describe that route;
- (e) the date of issuance, of coming into force and of expiration of the tariff;

* S.C. 1996, c. 10

Enregistrement
DORS/96-338 3 juillet 1996

LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

Règlement sur les tarifs de transport ferroviaire des marchandises et des passagers

ARRÊTÉ N° 1996-R-275

Conformément au paragraphe 117(2) de la *Loi sur les transports au Canada*, l'Office des transports du Canada prend le *Règlement sur les tarifs de transport ferroviaire des marchandises et des passagers* conformément à l'annexe ci-jointe

Le 2 juillet 1996

C.P. 1996-1064 3 juillet 1996

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 36(1) de la *Loi sur les transports au Canada*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil agréé le *Règlement sur les tarifs de transport ferroviaire des marchandises et des passagers*, ci-après, pris par l'Office des transports du Canada.

RÈGLEMENT SUR LES TARIFS DE TRANSPORT FERROVIAIRE DES MARCHANDISES ET DES PASSAGERS

DÉFINITIONS

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

« forme électronique » Aux fins de l'établissement et de la publication d'un tarif, s'entend d'un mode de présentation électronique qui en permet la consultation par le public. (*electronic form*)

« forme imprimée » Aux fins de l'établissement et de la publication d'un tarif, s'entend d'un livre, d'une brochure, d'une feuille unique ou d'un ensemble de feuilles mobiles. (*printed form*)

« Loi » La *Loi sur les transports au Canada*. (*Act*)

RENSEIGNEMENTS À INCLURE DANS LES TARIFS

2. Tout tarif de transport des marchandises ou des passagers que la compagnie de chemin de fer établit et publie aux termes de la partie III de la Loi doit comporter les renseignements suivants :

- a) le prix, en dollars et en cents, par unité déterminée de poids ou de volume, par type de matériel ou de service fourni ou par passager;
- b) une brève description de la catégorie de marchandises ou des passagers transportés;
- c) le point d'origine et le point de destination des marchandises ou des passagers;
- d) le parcours auquel s'applique le prix, par mention expresse ou par renvoi à un guide de parcours;
- e) les dates d'établissement, d'entrée en vigueur et d'expiration du tarif;

* L.C. 1996, ch. 10

(f) any terms and conditions of the tariff, including terms and conditions of the carriage of persons with disabilities, or an explanation, with references, of where the terms and conditions can be found; and

(g) an explanation of any symbols or abbreviations used in the tariff.

3. In addition to maintaining the information specified in section 2, an amended tariff shall include the following information:

(a) any changes, highlighted, that are made to the tariff that was in effect immediately before the changes came into force;

(b) where a tariff is in printed form and any changes are found in a supplement to the tariff,

(i) a reference to any cancelled supplement and where it can be found, and

(ii) a list of any other supplements to the tariff that are in effect on the date of issuance of the supplement; and

(c) where a tariff is in electronic form, a reference to all previous versions of items that are being amended.

REPEAL

4. The *Railway Freight Tariff Regulations*¹ are repealed.

5. The *Railway Passenger Tariff Order*² is repealed.

COMING INTO FORCE

6. These Regulations come into force on July 3, 1996.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Railway Freight Tariff Regulations* enacted pursuant to the *National Transportation Act, 1987* govern the publishing and filing of railway freight tariffs, the publishing of summaries of confidential contracts and agreements for agreed charges. The *Railway Passenger Tariff Order*, which is contained in *Tariff Circular 2*, and issued pursuant to provisions under the *Railway Act* prescribe the format to be used for the filing of railway passenger tariffs with the National Transportation Agency, as well as the procedures to be followed in that respect by the carriers issuing such tariffs. These Regulations also prescribe several classes of tariffs, in compliance with the *Railway Act*, each being applicable to a specific category of passenger traffic.

Under the *Canada Transportation Act*, the two Regulations will be revoked and replaced with new Regulations titled the *Railway Traffic and Passenger Tariffs Regulations*. The new *Canada Transportation Act* will not encompass the filing of freight or passenger tariffs with the newly created Canadian Transportation Agency, however, freight and passenger tariffs will have to be published in either printed or electronic form and be made available to the public by railway companies. The

f) les modalités du tarif, y compris les conditions de transport applicables aux personnes ayant des déficiences, ou une indication, avec les renvois pertinents, de l'endroit où se trouvent ces modalités;

g) une explication des symboles et des abréviations qui y sont employés.

3. Outre les renseignements visés à l'article 2, le tarif doit, s'il est modifié, comprendre ce qui suit :

a) les modifications—surlignées—apportées à la version antérieure à l'entrée en vigueur de celles-ci;

b) si le tarif est sous forme imprimée et que les modifications sont contenues dans un supplément :

(i) un renvoi au supplément annulé, le cas échéant, et une indication de l'endroit où il se trouve,

(ii) la liste des autres suppléments du tarif qui sont en vigueur à la date d'établissement du supplément;

c) si le tarif est sous forme électronique, un renvoi à chacune des versions antérieures des passages modifiés.

ABBREVIATIONS

4. Le *Règlement sur les tarifs de transport des marchandises par chemin de fer*¹ est abrogé.

5. L'*Ordonnance sur les tarifs-voyageurs des chemins de fer*² est abrogée.

ENTRÉE EN VIGUEUR

6. Le présent règlement entre en vigueur le 3 juillet 1996.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le *Règlement sur les tarifs de transport des marchandises par chemin de fer* adopté en vertu de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* régit le dépôt et la publication des tarifs des chemins de fer relatifs au transport des marchandises ainsi que la publication des sommaires de contrats confidentiels et d'ententes sur les tarifs convenus. L'*Ordonnance sur les tarifs-voyageurs des chemins de fer* contenue dans la *Circulaire de tarif n° 2* et émise en vertu des dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* prescrit la façon de présenter les tarifs-voyageurs qui sont déposés à l'Office national des transports ainsi que la procédure que doivent suivre les transporteurs à cet égard lorsqu'ils émettent de tels tarifs. Cette ordonnance établit également plusieurs catégories de tarifs, conformément à la *Loi sur les chemins de fer*, chacune s'appliquant à une catégorie spécifique de trafic de voyageurs.

En vertu de la *Loi sur les transports au Canada*, ces deux règlements seront révoqués et remplacés par un nouveau règlement intitulé le *Règlement sur les tarifs de transport ferroviaire des marchandises et des passagers*. La nouvelle *Loi sur les transports au Canada* ne prévoit aucune disposition relative au dépôt, auprès du nouvel Office des transports du Canada qui est créé, des tarifs de transport de marchandises et de passagers. Cependant, les chemins de fer devront publier ces tarifs sous forme

¹ SOR/88-22

² C.R.C., c. 1224

¹ DORS-88-22

² C.R.C., ch. 1224

Regulations provide that certain information be included in tariffs.

In order to facilitate the regulatory approval of the Regulations shortly after the *Canada Transportation Act* comes into force, the Agency sought an exemption from the *Canada Gazette, Part I*. This exemption was in lieu of extensive consultations carried out with stakeholders during the development and informal consultation stages.

Alternatives

In order to reflect the current situation of both the passenger and rail freight transportation industry, as well as changes in the enabling legislation and technological changes to allow for such cost saving measures as the electronic publishing of tariffs, no other alternative was considered suitable by the Agency.

Benefits and Costs

No negative impact on the passenger and freight transportation industry and users in Canada is anticipated as a consequence of the revocation of the current Regulations and the approval of new Regulations. Positive impact includes cost saving measures including electronic publishing of tariffs and a reduction in the regulatory burden of filing with the Agency.

The environmental implications of this regulatory initiative have been considered and determined to be nil.

Consultation

Early notice was given in the 1996 Federal Regulatory Plan under proposal No. NTA/96-29-L.

On February 28, 1996, the Agency forwarded a letter with a copy of the proposed Regulations attached to approximately 600 stakeholders representing the interests of railways, shippers, shipper associations, and provincial and federal governments. Furthermore, during the last two weeks of March, the Agency conducted extensive consultation meetings in major cities across Canada to present the proposed Regulations. The Agency received only eleven comments and revised the proposed Regulations accordingly. These comments were minor in nature with the exception of those that commented on the proposed Regulations relating to the inclusion of additional requirements regarding railway notification to the shipper of rate increases and the public display of tariffs in both the head office and regional railway offices. These concerns could not be considered as the Regulations can only prescribe matters permitted under the enabling legislation, the *Canada Transportation Act*.

These Regulations are also available on the internet at <http://www.cta-otc.gc.ca>.

Compliance and Enforcement

The compliance mechanisms are contained in the *Canada Transportation Act* through various appeal provisions available to affected parties and include a broad Agency oversight power.

imprimée ou électronique et les mettre à la disposition du public. Le nouveau Règlement prévoit l'ajout de certains renseignements dans les tarifs.

Pour faciliter l'autorisation réglementaire du Règlement après l'entrée en vigueur de la *Loi sur les transports au Canada*, l'Office a demandé une exemption de l'exigence de publication dans la *Gazette du Canada* Partie I. Cette exemption constituerait une contrepartie à la consultation exhaustive des intéressés au cours des stades d'élaboration et de consultation officielle.

Solutions envisagées

Afin de tenir compte de la situation actuelle de l'industrie du transport de passagers et de marchandises par chemin de fer, de même que des changements dans les lois habilitantes et des progrès technologiques permettant de réduire les coûts (comme l'affichage électronique des tarifs), aucune autre option n'a été jugée appropriée par l'Office.

Avantages et coûts

Aucune répercussion négative n'est prévue sur l'industrie du transport de passagers et de marchandises ainsi que sur les utilisateurs au Canada par suite de la révocation des règlements actuels et de l'approbation du nouveau règlement. Entre autres avantages, notons les mesures permettant de réduire les coûts, dont l'affichage électronique des tarifs, et l'allègement du fardeau réglementaire associé au dépôt des tarifs à l'Office.

Cette initiative en matière de réglementation a fait l'objet d'un examen et on a conclu qu'elle n'aura aucune incidence sur l'environnement.

Consultations

Ce projet a paru dans les Projets de réglementation fédérale de 1996, portant le numéro ONT/96-29-F.

Le 28 février 1996, l'Office a envoyé une lettre contenant l'ébauche de règlement à environ 600 intéressés, notamment à des compagnies ferroviaires, à des expéditeurs, à des associations d'expéditeurs et aux autorités provinciales et fédérales. De plus, au cours des deux dernières semaines de mars, l'Office a tenu des réunions de consultation exhaustives dans les grandes villes du Canada afin de présenter l'ébauche de règlement. L'Office n'a reçu que onze avis à la suite de cette consultation et a révisé l'ébauche de règlement en conséquence. La plupart de ces observations étaient de nature mineure, sauf ceux qui concernaient l'ajout d'exigences supplémentaires touchant l'avis d'augmentation par les chemins de fer aux expéditeurs et l'affichage public des avis d'augmentation au siège social et dans les bureaux régionaux des chemins de fer. Ces questions n'ont pu être intégrées au Règlement, car celui-ci ne peut régir que les questions prévues dans la loi habilitante, c'est-à-dire la *Loi sur les transports au Canada*.

Le Règlement est également accessible sur Internet, à l'adresse <http://www.cta-otc.gc.ca>.

Respect et exécution

La *Loi sur les transports au Canada* prescrit les mécanismes de conformité qui consistent en diverses procédures d'appel auxquelles les parties touchées peuvent avoir recours et prévoit de grands pouvoirs de surveillance pour l'Office.

Contact

Glenn Payne
Senior Rail Investigations Officer
Rail Infrastructure Directorate
Rail and Marine Branch
Canadian Transportation Agency
Ottawa, Ontario
K1A 0N9
Telephone: (819) 953-2238
FAX: (819) 953-5564

Personne-ressource

Glenn Payne
Enquêteur principal sur les chemins de fer
Direction de l'infrastructure ferroviaire
Direction générale des transports ferroviaires et maritimes
Office des transports du Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0N9
Téléphone : (819) 953-2238
TÉLÉCOPIEUR : (819) 953-5564

Registration
SOR/96-339 8 July, 1996

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Dairy Products Fees Order

The Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to Order in Council P.C. 1995-325 of February 28, 1995*, made pursuant to paragraphs 19(1)(b)** and 19.1(b)** of the Financial Administration Act, hereby makes the annexed Order prescribing fees to be paid by users of services provided, and by persons on whom a right or privilege is conferred, by the Food Production and Inspection Branch of the Department of Agriculture and Agri-Food respecting dairy products.

Ottawa, July 3, 1996

RALPH E. GOODALE
Minister of Agriculture and Agri-Food

ORDER PRESCRIBING FEES TO BE PAID BY USERS OF SERVICES PROVIDED, AND BY PERSONS ON WHOM A RIGHT OR PRIVILEGE IS CONFERRED, BY THE FOOD PRODUCTION AND INSPECTION BRANCH OF THE DEPARTMENT OF AGRICULTURE AND AGRI-FOOD RESPECTING DAIRY PRODUCTS

SHORT TITLE

1. This Order may be cited as the *Dairy Products Fees Order*.

INTERPRETATION

2. (1) In this Order, "inspector" has the same meaning as in section 2 of the *Canada Agricultural Products Act*.

(2) All other words and expressions used in this Order have the same meaning as in section 2 of the *Dairy Products Regulations*.

REGISTRATION OF ESTABLISHMENTS

3. The fee that is payable for the registration of an establishment, or the renewal of an existing registration, under section 10 of the *Dairy Products Regulations* is

(a) \$850, in the case of an establishment that receives not more than 100 000 hL of milk per year for processing or produces not more than 1 000 000 units [kilograms (net weight) or litres, or both] of dairy products per year;

(b) \$1,600, in the case of an establishment that receives more than 100 000 hL but not more than 500 000 hL of milk per year for processing or produces more than 1 000 000 but not more than 5 000 000 units [kilograms (net weight) or litres, or both] of dairy products per year;

(c) \$2,300, in the case of an establishment that receives more than 500 000 hL but not more than 1 000 000 hL of milk per

Enregistrement
DORS/96-339 8 juillet 1996

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Arrêté sur les prix applicables aux produits laitiers

En vertu du décret C.P. 1995-325 du 28 février 1995*, pris en vertu des alinéas 19(1)(b)** et 19.1(b)** de la Loi sur la gestion des finances publiques, le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire prend l'Arrêté fixant les prix à payer par les bénéficiaires des services fournis par la Direction générale de la production et de l'inspection des aliments du ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, et par les attributaires des droits ou avantages octroyés par celle-ci, relativement aux produits laitiers, ci-après.

Ottawa, le 3 juillet 1996

Le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire
RALPH E. GOODALE

ARRÊTÉ FIXANT LES PRIX À PAYER PAR LES BÉNÉFICIAIRES DES SERVICES FOURNIS PAR LA DIRECTION GÉNÉRALE DE LA PRODUCTION ET DE L'INSPECTION DES ALIMENTS DU MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DE L'AGROALIMENTAIRE, ET PAR LES ATTRIBUTAIRES DES DROITS OU AVANTAGES OCTROYÉS PAR CELLE-CI, RELATIVEMENT AUX PRODUITS LAITIERS

TITRE ABRÉGÉ

1. Arrêté sur les prix applicables aux produits laitiers.

DÉFINITION ET INTERPRÉTATION

2. (1) Dans le présent arrêté, « inspecteur » s'entend au sens de l'article 2 de la *Loi sur les produits agricoles au Canada*.

(2) Les autres termes du présent arrêté s'entendent au sens de l'article 2 du *Règlement sur les produits laitiers*.

AGRÈMENT DES ÉTABLISSEMENTS

3. Le prix à payer pour l'agrément d'un établissement ou le renouvellement de celui-ci aux termes de l'article 10 du *Règlement sur les produits laitiers* est de :

a) 850 \$, dans le cas d'un établissement qui reçoit au plus 100 000 hL de lait par année pour transformation ou qui produit au plus 1 000 000 d'unités [kilogrammes (poids net) ou litres, ou les deux] de produits laitiers par année;

b) 1 600 \$, dans le cas d'un établissement qui reçoit plus de 100 000 hL et au plus 500 000 hL de lait par année pour transformation ou qui produit plus de 1 000 000 et au plus 5 000 000 d'unités [kilogrammes (poids net) ou litres, ou les deux] de produits laitiers par année;

c) 2 300 \$, dans le cas d'un établissement qui reçoit plus de 500 000 hL et au plus 1 000 000 hL de lait par année pour

* SI/95-34, 1995 Canada Gazette Part II, p. 658

** S.C. 1991, c. 24, s. 6

* TR/95-34, Gazette du Canada Partie II, 1995, p. 658

** L.C. 1991, ch. 24, art. 6

year for processing or produces more than 5 000 000 but not more than 10 000 000 units [kilograms (net weight) or litres, or both] of dairy products per year; and

(d) \$3,000, in the case of an establishment that receives more than 1 000 000 hl. of milk per year for processing or produces more than 10 000 000 units [kilograms (net weight) or litres, or both] of dairy products per year.

EXPORT

4. (1) The fee that is payable for services provided in respect of a dairy product for which a grade or standard is established under the *Dairy Products Regulations*, for the purpose of export under subsection 24(1) of those Regulations, is

- (a) \$37.50 for the grading of each vat or churn of the product;
- (b) \$37.50 for the issuance of each grade certificate, including a certificate issued for a dairy product that has been analysed by an accredited laboratory;
- (c) \$100 for the issuance of export documents, other than a grade certificate, requested by the exporter, where inspection of the product is necessary; and
- (d) \$18.70 for the issuance of export documents, other than a grade certificate, requested by the exporter, where inspection of the product is not necessary.

(2) The fee that is payable for services provided in respect of any other dairy product for the purpose of export under subsection 24(1) of the *Dairy Products Regulations* is

- (a) \$100 for the issuance of export documents requested by the exporter, where the product is inspected or analysed; and
- (b) \$18.70 for the issuance of export documents requested by the exporter, where the product is not inspected or analysed.

PURPOSES OTHER THAN EXPORT

5. Subject to section 6, the fee that is payable for services provided in respect of a dairy product, other than for the purpose of export, is

- (a) the greater of \$100 and \$25 per quarter hour, the inspection time being rounded off to the nearest quarter hour, for the inspection of the product;
- (b) \$37.50 for the grading of each vat or churn of the product; and
- (c) \$37.50 for the issuance of each grade certificate, including a certificate issued for a dairy product that has been analysed by an accredited laboratory.

IMPORT DECLARATION

6. The fee that is payable for the verification of an import declaration under section 26.1 of the *Dairy Products Regulations* is

- (a) \$37, in the case of a shipment of not more than 500 kg net weight;
- (b) \$37 for the first 500 kg plus \$0.01 per additional kg, in the case of a shipment of more than 500 kg but not more than 2 000 kg net weight;
- (c) \$52 for the first 2 000 kg plus \$0.007 per additional kg, in the case of a shipment of more than 2 000 kg but not more than 6 000 kg net weight;
- (d) \$80 for the first 6 000 kg plus \$0.003 per additional kg, in the case of a shipment of more than 6 000 kg but not more than 10 000 kg net weight; and

transformation ou qui produit plus de 5 000 000 et au plus 10 000 000 d'unités [kilogrammes (poids net) ou litres, ou les deux] des produits laitiers par année;

d) 3 000 \$, dans le cas d'un établissement qui reçoit plus de 1 000 000 hl. de lait par année pour transformation ou qui produit plus de 10 000 000 d'unités [kilogrammes (poids net) ou litres, ou les deux] de produits laitiers par année.

EXPORTATIONS

4. (1) Le prix à payer pour les services fournis à l'égard d'un produit laitier pour lequel une catégorie ou une norme est établie par le *Règlement sur les produits laitiers*, en vue de son exportation conformément au paragraphe 24(1) de ce règlement, est de :

- a) 37,50 \$ pour le classement de chaque cuve ou baratte de produit;
- b) 37,50 \$ pour la délivrance de chaque certificat de catégorie, y compris celui délivré à l'égard d'un produit laitier analysé par un laboratoire agréé;
- c) 100 \$ pour la délivrance des documents d'exportation, sauf le certificat de catégorie, demandés par l'exportateur, lorsque l'inspection du produit est nécessaire;
- d) 18,70 \$ pour la délivrance des documents d'exportation, sauf le certificat de catégorie, demandés par l'exportateur, lorsque l'inspection du produit n'est pas nécessaire;

(2) Le prix à payer pour les services fournis à l'égard de tout autre produit laitier en vue de son exportation conformément au paragraphe 24(1) du *Règlement sur les produits laitiers* est de :

- a) 100 \$ pour la délivrance des documents d'exportation demandés par l'exportateur, si le produit est inspecté ou analysé;
- b) 18,70 \$ pour la délivrance des documents d'exportation, autre qu'un certificat de catégorie, demandés par l'exportateur, si le produit n'est ni inspecté ni analysé.

AUTRES FINS

5. Sous réserve de l'article 6, le prix à payer pour les services fournis à l'égard d'un produit laitier à des fins autres que l'exportation est :

- a) le plus élevé de 100 \$ ou de 25 \$ le quart d'heure, le temps d'inspection étant arrondi à un quart d'heure près, pour l'inspection du produit;
- b) de 37,50 \$ pour le classement de chaque cuve ou baratte de produit;
- c) de 37,50 \$ pour la délivrance de chaque certificat de catégorie, y compris celui délivré à l'égard d'un produit laitier analysé par un laboratoire agréé.

DÉCLARATION D'IMPORTATION

6. Le prix à payer pour la vérification de la déclaration d'importation en application de l'article 26.1 du *Règlement sur les produits laitiers* est de :

- a) 37 \$, dans le cas d'un envoi d'au plus 500 kg, poids net;
- b) 37 \$ pour les 500 premiers kilogrammes plus 0,01 \$ le kilogramme additionnel, dans le cas d'un envoi de plus de 500 kg et d'au plus 2 000 kg, poids net;
- c) 52 \$ pour les 2 000 premiers kilogrammes plus 0,007 \$ le kilogramme additionnel, dans le cas d'un envoi de plus de 2 000 kg et d'au plus 6 000 kg, poids net;
- d) 80 \$ pour les 6 000 premiers kilogrammes plus 0,003 \$ le kilogramme additionnel, dans le cas d'un envoi de plus de 6 000 kg et d'au plus 10 000 kg, poids net;

(e) \$92 for the first 10 000 kg plus \$0.001 per additional kg, in the case of a shipment of more than 10 000 kg net weight.

e) 92 \$ pour les 10 000 premiers kilogrammes plus 0,001 \$ le kilogramme additionnel, dans le cas d'un envoi de plus de 10 000 kg, poids net.

PAYMENT

PAIEMENT

7. (1) The fee prescribed in section 3 shall be paid at the time the application for the registration of an establishment or renewal of registration is submitted.

7. (1) Le prix fixé à l'article 3 est payable au moment de la présentation de la demande d'agrément ou de renouvellement de celui-ci.

(2) The fees prescribed in sections 4 and 5 shall be paid on the completion of the grading or inspection or on the issuance of the grading certificate or export documents, as the case may be, except where a person has a charge account with the Food Production and Inspection Branch of the Department of Agriculture and Agri-Food, in which case they are payable on receipt of an invoice from that Branch.

(2) Les prix fixés aux articles 4 et 5 sont payables à la fin du classement ou de l'inspection ou au moment de la délivrance du certificat de catégorie ou des documents d'exportation, selon le cas, sauf si l'intéressé détient un compte auprès de la Direction générale de la production et de l'inspection des aliments du ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, auquel cas ils sont payables sur réception de la facture de celle-ci.

(3) The fee prescribed in section 6 shall be paid on receipt of an invoice from the Food Production and Inspection Branch of the Department of Agriculture and Agri-Food.

(3) Le prix fixé à l'article 6 est payable sur réception de la facture de cette direction.

8. Despite section 7, if required by an inspector, the fees prescribed in sections 4 to 6 shall be paid before the service is provided where the person who requests the service

8. Malgré l'article 7, les prix fixés aux articles 4 à 6 sont payables avant la prestation du service si l'inspecteur l'exige et que le demandeur :

- (a) has previously failed to pay a fee prescribed by this Order; or
(b) does not have a fixed place of residence in Canada.

- a) ou bien n'a pas payé un prix fixé par le présent arrêté; ou bien n'a pas de résidence fixe au Canada.

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 de l'arrêté.)

Description

Description

These Regulations and amendments establish fees for services provided to processors of dairy products by the Food Production and Inspection Branch (FPIB) of the Department of Agriculture and Agri-Food to administer the *Dairy Products Regulations* under the *Canada Agricultural Products Act*. FPIB is responsible for federal food inspection services.

Cet arrêté et ces modifications établissent les droits à facturer aux transformateurs laitiers pour les services offerts par la Direction générale de la production et de l'inspection des aliments (DGPIA) du ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire du Canada en application du *Règlement sur les produits laitiers* découlant de la *Loi sur les produits agricoles au Canada*. Les services fédéraux d'inspection des aliments relèvent de la DGPIA.

The *Canada Agricultural Products Act* governs the international and interprovincial trade of agricultural products, the inspection and registration of establishments in which agricultural products are prepared, and the inspection and certification of these products including dairy products.

La *Loi sur les produits agricoles au Canada* régit le commerce extérieur et interprovincial des produits agricoles, l'inspection et l'agrément des établissements qui les préparent, ainsi que l'inspection et la certification de ces produits, y compris les produits laitiers.

In this time of fiscal restraint, implementing cost sharing is a priority for the Federal Government. All departments have been instructed to reduce or recover operating costs. The 1992 Federal Regulatory Review and the FPIB Business Alignment Plan recommend that alternatives for delivering inspection programs in the most cost-effective and efficient way be negotiated with the industry.

En cette période de restrictions financières, le lancement de projets de partage des coûts constitue une priorité pour le gouvernement fédéral. Tous les ministères ont reçu ordre de réduire ou de recouvrer leurs coûts de fonctionnement. L'Examen de la réglementation fédérale de 1992 et le Plan d'agencement des activités de la DGPIA ont recommandé que l'on négocie avec l'industrie de nouveaux modes de prestation des programmes d'inspection de façon à en optimiser l'efficacité et l'économie.

In consultation with national producer and processor associations, FPIB is redesigning programs and establishing new funding arrangements, including cost sharing. The underlying principle is that participants in the industry should share in the costs of providing certain programs and help develop alternative business arrangements for others.

De concert avec les associations nationales de producteurs et de transformateurs, la DGPIA a entrepris de remanier ses programmes et d'établir de nouvelles modalités de mise en oeuvre de ces derniers, y compris le partage des coûts. Le principe sous-jacent est que les bénéficiaires de l'industrie devraient partager les coûts de certains programmes et aider à l'élaboration de dispositions de rechange pour certains autres.

Cost recovery for the grading, analysis and inspection of dairy products is not new. It was first introduced under the *Dairy Products Regulations* in 1988. Following negotiations with the industry, fees for the grading of butter and cheddar cheese were established at \$50 for the first hour or part thereof and \$25 for each additional hour, and \$15 for every grade certificate issued. The fee for the analysis for certification purposes of evaporated milk by the Regional Laboratories of Agriculture and Agri-Food Canada was set at \$207 per lot. Rates did not change since 1988, nor were other fees introduced.

The *Dairy Products Fees Order* is made by the Minister of Agriculture and Agri-Food under the *Financial Administration Act*. To implement the new fees, amendments to the *Dairy Products Regulations* have also been made under the *Canada Agricultural Products Act*.

Fees will be charged for the following services:

1. to inspect registered establishments and dairy products in these establishments. (ref: Inspection of Registered Establishments)
2. to inspect imported dairy products (ref: Imports)
3. to issue Export Certificates and export documents (ref: Exports)
4. to grade dairy products and issue grade certificates. (ref: Domestic Certification)

Inspection of Registered Establishment

A Certificate of Registration used to be issued to the operator of a registered establishment free of charge. The new annual fee to register a dairy establishment ranges from \$850 to \$3,000, depending on the volume of milk received, or the volume of product manufactured for those plants not receiving milk. The amount of inspection required depends on the size of the establishment as determined by the volume of milk received or the volume of product manufactured. Payment of the registration fees in four equal instalments will be allowed.

Imports

No fee was charged by the department to inspect imported dairy products. The Order prescribes a variable fee based on the net weight of the products imported with a minimum fee of \$37 per shipment. The price per kg decreases as the net weight of the shipment increases.

Exports

No fee was charged by the department to certify dairy products for export. The Order prescribes new fees of \$100 for hands-on inspection and certification of dairy products for export, \$37.50 per vat or churn to grade dairy products for export, and \$37.50 to issue a grade certificate. Where hands-on inspection is not required, \$18.70 will be charged to issue export documentation only.

Le recouvrement des coûts des services de classification, d'analyse et d'inspection des produits laitiers n'est pas nouveau. Il a été introduit dans le *Règlement sur les produits laitiers* en 1988. Après des négociations avec l'industrie, les droits de classification du beurre et du fromage cheddar ont été établis à 50 \$ pour la première heure ou fraction d'heure, et à 25 \$ pour chaque heure supplémentaire, à quoi s'ajoutent 15 \$ pour chaque certificat de classification délivré. Le droit facturé pour l'analyse, par les laboratoires régionaux d'Agriculture et Agroalimentaire Canada, du lait concentré en vue de la certification a été fixé à 207 \$ par lot. Ces taux n'ont pas changé depuis 1988, et aucun autre droit n'a été introduit.

L'*Arrêté sur les prix applicables aux produits laitiers* est pris par le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire sous le régime de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Afin que soient appliqués les nouveaux droits, des modifications au *Règlement sur les produits laitiers* ont également été apportées conformément à la *Loi sur les produits agricoles au Canada*.

Les droits s'appliqueront aux services suivants :

1. Inspection d'un établissement enregistré et inspection des produits laitiers dans cet établissement (voir : Inspection d'établissements enregistrés)
2. Inspection de produits laitiers importés (voir : Importations)
3. Délivrance de certificats d'exportation et de documents d'exportation (voir : Exportations)
4. Classification des produits laitiers et délivrance d'un certificat de classification (voir : Certification - marché intérieur)

Inspection d'établissements enregistrés

Auparavant, un certificat d'agrément était délivré sans frais à l'exploitant de l'établissement enregistré. Le nouveau droit annuel pour enregistrer un établissement laitier varie entre 850 \$ et 3 000 \$ selon le volume de lait reçu ou, dans le cas des établissements qui ne reçoivent pas de lait, selon le volume de produits préparés. Le nombre d'heures d'inspection nécessaire dépend de la taille de l'établissement, laquelle est déterminée par le volume de produits qu'il prépare ou par le volume de lait qu'il reçoit. Le paiement du droit d'agrément annuel pourra se faire en quatre versements égaux.

Importations

Auparavant, le Ministère ne percevait aucun droit pour l'inspection des produits laitiers importés. L'arrêté instaure un droit minimal de 37 \$ pour chaque envoi de produits laitiers importés, le total facturé par envoi étant fondé sur un prix progressif par kilogramme qui dépend de la grosseur (poids net) de l'envoi.

Exportations

Auparavant, les exportateurs de produits laitiers n'avaient rien à déboursier pour le certificat d'exportation délivré par le Ministère sous le régime du *Règlement sur les produits laitiers*. L'arrêté instaure un droit de 100 \$ pour l'inspection directe et la certification des produits laitiers destinés à l'exportation, un droit de 37,50 \$ par cuve ou baratte pour la classification des produits laitiers destinés à l'exportation, et un droit de 37,50 \$ pour la délivrance du certificat de classification. Lorsqu'une inspection directe n'est pas nécessaire, un droit de 18,70 \$ sera perçu pour la simple délivrance des documents d'exportation.

Domestic Certification

A fee was charged by the department to grade and certify domestic dairy products. These fees are increased to \$37.50 per vat or churn graded and \$37.50 for each grade certificate issued. These fees are the same as those for export grading.

Alternatives

1. Status quo

The status quo was not an acceptable alternative considering the priority of the Government to reduce its operating costs and the cutbacks imposed on the department.

2. Other Proposals

Inspection of Registered Establishment

The department proposed to charge an annual fee to all operators of registered dairy processing establishments based on a small, medium and large categorization to be determined by the volume of milk the establishment received. Processors rejected this proposal because it did not treat all operators fairly. They felt that this categorization was not representative of the plants currently registered, and that an additional category was needed. Operators of larger establishments would have been charged lower fees that did not reflect the costs of the actual inspection services that would be provided.

The department amended the proposal by adding a size category and adjusting the distribution of fees between smaller and larger plants to better reflect the amount of inspection provided. This equitably distributes the costs for inspection services among all registered establishments. This is a better reflection of the resources required to inspect establishments and is similar to the approach used by the National Dairy Council to calculate its membership fees. The accepted proposal to determine the annual registration fee takes into account the amount of dairy product produced by an establishment, as outlined in the following table:

Volume of milk received for processing (hectolitre/year)	Quantity of dairy products produced (kg or litres/year)	Annual Fee
up to 100,000	up to 1 million	\$ 850
between 100,000 and 500,000	between 1 million and 5 million	\$1,600
from 500,000 to 1 million	from 5 million to 10 million	\$2,300
over 1 million	over 10 million	\$3,000

Importation

The department proposed a flat fee for the inspection of each shipment of dairy products imported into Canada. Importers rejected this proposal because it provided no adjustment for the different costs associated with very small or very large shipments.

The department amended the proposal to allow a variable fee based on the net weight of the products imported with a minimum fee per shipment of \$37. The rate per kg imported decreases as the net weight of the shipment increases. This approach better reflects the costs of import inspection and is also similar to the

Certification—marché Intérieur

Le Ministère percevait un droit pour la classification et la certification des produits laitiers destinés au marché intérieur. L'arrêté porte ce droit à 37,50 \$ par cuve ou baratte classifiée, et à 37,50 \$ pour la délivrance du certificat de classification. Ces droits sont identiques à ceux applicables à la classification des produits destinés à l'exportation.

Solutions de rechange

1. Statu quo

Le statu quo n'était pas une solution de rechange acceptable compte tenu, d'une part, de la priorité accordée par le gouvernement à la réduction de ses coûts de fonctionnement et, d'autre part, des compressions imposées au Ministère.

2. Autres propositions

Inspection des établissements enregistrés

Il a été proposé d'exiger un droit annuel de tous les exploitants d'établissement laitiers enregistrés selon trois catégories d'établissement : gros, moyen et petit. Ces catégories correspondraient au volume de lait reçu à l'établissement. La proposition a été rejetée parce qu'elle ne traitait pas tous les exploitants d'établissement enregistré d'une manière équitable. On a jugé que cette classification ne reflétait pas la répartition des établissements actuellement agréés et que, par conséquent, une catégorie supplémentaire s'imposait. En outre, les exploitants des gros établissements enregistrés se verraient imposer un droit trop faible au regard des coûts des services d'inspection qui leur seront réellement offerts.

On a modifié cette proposition pour y ajouter une catégorie supplémentaire d'établissements et corriger la répartition des droits entre les petits et gros établissements de façon à mieux refléter les services d'inspection offerts. On en arrive ainsi à une répartition plus équitable des coûts des services d'inspection entre tous les établissements enregistrés. Cette approche cadre mieux avec les besoins en ressources au poste de l'inspection des établissements et elle est semblable à celle qu'utilise le Conseil national de l'industrie laitière pour calculer les cotisations de ses membres. Le nouvel arrêté tient compte de la quantité de produits laitiers produite par un établissement, ainsi que du volume de lait reçu, selon le barème suivant :

Volume de lait reçu pour transformation (hectolitres/an)	Quantité de produits laitiers produite (kg ou litres/an)	Droit annuel
au plus 100 000	au plus 1 million	850 \$
entre 100 000 et 500 000	entre 1 million et 5 millions	1 600 \$
de 500 000 à 1 million	de 5 millions à 10 millions	2 300 \$
plus de 1 million	plus de 10 millions	3 000 \$

Importations

Il a été proposé d'exiger un droit fixe par opération pour chaque importation de produits laitiers au Canada. Cette proposition a été rejetée parce qu'elle ne permettait pas de rajuster les droits pour les très petits ou très gros envois d'importation.

On a donc modifié cette proposition pour inclure un droit minimal par opération et un taux variable par kilogramme importé. Ce taux diminue à mesure que s'accroît la taille (poids net) de l'envoi. Cette approche cadre mieux avec les besoins en ressources au poste de l'inspection des importations et elle est semblable

approach used by the National Dairy Council to calculate its membership fees.

Exportation

The department proposed an hourly rate to inspect dairy products for export. Exporters rejected this proposal because the variation in time required to inspect different kinds of export shipments would be unfair to some exporters. A charge per shipment was considered more acceptable by the industry because the costs would be equally distributed among all exporters.

The department amended the proposal dividing the fees for export services into two categories which reflect the actual service provided for an export shipment. Where a shipment does not require further inspection prior to issuing a certificate, the only fee charged would be \$18.70 to issue export documentation. Where a shipment requires inspection prior to issuing a certificate, the fee charged for the export documentation would be \$100. This will also recover the cost of the inspection required.

Some industry members proposed lower fees or no fees for export certification. The department could not accept this because the target for cost recovery is approximately fifty percent in this area.

The fees for grading and grade certification are the same for export and domestic sales. Grading and certification for export is not mandatory.

Domestic Certification

The department's target for cost recovery of domestic grading and the issuing of grade certificates was approximately sixty per cent. However, the NDC recommended that the target be raised to 100 per cent considering that grading is not a mandatory requirement for domestic marketing of dairy products. The Order therefore prescribes a 100 per cent cost recovery fee to grade butter and cheddar cheese and to issue a grade certificate.

Benefits and Costs

Cost recovery will help the department to meet its fiscal obligations by increasing revenue from inspection services provided under the dairy program. The fees are based on the principle that the primary beneficiary should pay for services provided. Furthermore, cost recovery is consistent with the Federal Government's goal to reduce the deficit and the overall tax burden on Canadians and reflects a market driven approach to government services.

These fees are expected to generate approximately \$1.6 million for the dairy program. This revenue represents approximately 25 per cent of the cost of the program. The estimated revenue is based on services provided by FPIB to the industry in 1993/94. The value of trade in dairy products was \$151 million (68 752 tonnes) worth of exports in 1993 and \$165 million (36 953 tonnes) worth of imports in 1994. The revenue estimated to be raised from the import fees represents approximately 1/4 of 1 percent (0.24%) of the value of imported dairy products. Approximately 840 000 tonnes of cheese, butter, milk powders,

à celle qu'utilise le Conseil national de l'industrie laitière pour calculer les cotisations de ses membres.

Exportations

Il a été proposé d'exiger un taux horaire pour l'inspection des produits laitiers destinés à l'exportation. Cela a été rejeté parce que la variation de la durée d'inspection désavantagerait certains exportateurs. Un droit par opération a été jugé plus acceptable par l'industrie, car les coûts seraient ainsi répartis également entre tous les exportateurs.

Les droits d'exportation ont été subdivisés en deux catégories qui reflètent l'activité associée à chaque envoi. Lorsque celui-ci ne nécessite pas d'inspection supplémentaire avant la délivrance du certificat, le seul droit exigé s'applique à la délivrance des documents d'exportation. Lorsqu'une inspection supplémentaire s'impose avant la délivrance du certificat, le droit exigé pour les documents d'exportation s'élève à 100 \$ et inclut le recouvrement du coût de cette inspection.

Des membres de l'industrie ont proposé des droits plus faibles pour la certification à l'exportation, et même la gratuité du service. Cette proposition a été rejetée, car l'objectif est, de recouvrir environ 50 p. 100 du coût de ses services dans ce secteur.

Le droit de classification et de certification des produits destinés à l'exportation est le même que celui des produits destinés au marché intérieur. Dans le cas des ventes destinées à l'exportation, la classification des produits et la certification de la catégorie ne sont pas obligatoires.

Certification - marché intérieur

Le Ministère s'est fixé un objectif d'environ 60 p. 100 de recouvrement des coûts dans ce secteur. Toutefois, soulignons que, dans le cas des ventes destinées au marché intérieur, la classification des produits et la certification de la catégorie par un organisme gouvernemental ne sont pas obligatoires, l'industrie a recommandé que cet objectif soit porté à 100 p. 100 du coût de classification des produits et de délivrance du certificat. Aussi le Décret fixe-t-il à 100 p. 100 le recouvrement des coûts par cave ou baratte pour la classification du beurre et du fromage, à quoi s'ajoute un droit pour la délivrance des certificats de classification.

Bénéfices et coûts

Cet arrêté aidera le Ministère à assumer ses obligations financières en accroissant ses recettes tirées des services d'inspection qu'il offre dans le cadre du programme laitier. Les droits facturés s'inspirent du principe voulant que le principal bénéficiaire des services devrait en assumer le coût. En outre, ce projet cadre avec l'objectif du gouvernement fédéral de réduire son déficit et d'alléger le fardeau fiscal des Canadiens, et reflète aussi une disposition des services gouvernementaux à s'orienter vers les marchés.

On prévoit que, grâce à la perception de ces droits, le programme laitier engendrera environ 1,6 million de dollars de recettes. Ce chiffre correspond à environ 25 p. 100 des coûts recouvrables. Les recettes estimatives reposent sur les services offerts à l'industrie par la DGIPIA en 1993-1994. En 1993, nos exportations de produits laitiers ont totalisé 151 millions de dollars (68 752 tonnes), et en 1994 nos importations de produits laitiers ont totalisé 165 millions (36 953 tonnes). Les recettes estimatives produites par le droit à l'importation représentent environ un quart de un pour cent (0,24 p. 100) de la valeur des produits

concentrated milk and yogurt and 1.6 million litres of ice cream were produced in Canada in 1993. The impact of these fees on trade will be minimal.

This regulatory initiative has no identifiable environmental impact. An environmental assessment pre-screening document is available on request.

Consultation

Several rounds of negotiations took place with representatives from the National Dairy Council (NDC) including one meeting with dairy exporters. The NDC chose to represent the interests of the dairy industry including importers of dairy products. The NDC was, in general, supportive of the cost recovery initiative with respect to its ability to allow market forces to influence the demand for inspection services. The NDC also understood that fees for service will help to maintain services which clients need to remain competitive both nationally and internationally.

To inform and consult with operators of registered establishments who are not members of industry organizations, FPIB regional offices attempted to contact all registered clients in October 1995. Comments and questions regarding the proposals were answered on an individual basis.

Very few comments were received after prepublication of the proposed fees. Some processors expressed concern that the flat fee per vat or chum for the grading of butter and cheddar cheese was too high. In response, the department reviewed the costs of delivering grading services and confirmed that the fees for grading accurately reflect the costs of providing the service. Alternatives to the flat fee for grading, such as an hourly rate or a fee per kg, were considered as a result of the comments, but the department feels that these alternatives need further development and will present them for discussion at business alignment plan meetings in 1996-1997.

Compliance and Enforcement

Where an importer has previously failed to pay the fees, an inspector may detain a shipment or refuse to allow entry of subsequent import shipments into Canada until the importer pays the outstanding fees.

Where a person has previously failed to pay fees for the analysis, inspection or grading of a dairy product, an inspector may refuse to provide those services or may withhold the issuance of an inspection certificate or any other document or information concerning a dairy product that has been analyzed, inspected or graded, until the person complies with the requirements of the Order. Under certain circumstances, an inspector may request that fees be paid in advance to ensure payment.

laitiers importés. Environ 840 000 tonnes de fromage, de beurre, de laits en poudre, de lait concentré et de yogourt et 1,6 million de litres de crème glacée ont été produits au Canada en 1993. On prévoit que l'incidence des droits sur le commerce du lait et des produits laitiers sera minime.

Ce projet de réglementation n'a pas d'effet environnemental reconnaissable. On peut se procurer sur demande le rapport de l'examen préalable effectué dans le cadre du processus d'évaluation environnementale.

Consultations

Plusieurs séries de consultations ont eu lieu avec les représentants du Conseil national de l'industrie laitière (CNIL), et une rencontre a été organisée avec les exportateurs de produits laitiers. Le CNIL a choisi de représenter les intérêts de l'industrie laitière, y compris ceux des importateurs de produits laitiers. Il appuyait de façon générale le projet de recouvrement des coûts, dans la mesure où celui-ci est de nature à laisser jouer les forces du marché pour déterminer la demande des services d'inspection. Le CNIL a également compris que la mise en place de droits contribuera à maintenir les services dont les clients ont besoin pour demeurer concurrentiels tant au pays qu'à l'étranger.

Afin d'informer et de consulter les exploitants d'établissements agréés qui ne sont pas membres des associations nationales de l'industrie, les bureaux régionaux de la DGPIA ont cherché, en octobre 1995, à communiquer avec tous leurs clients agréés. On a répondu de façon individuelle aux observations et questions formulées au sujet de la modification proposée.

De très rares commentaires ont suivi la publication préalable des droits proposés. Des craintes ont été exprimées au sujet de l'uniformité du droit facturé par bassin ou baratte pour la classification du beurre ou du fromage à cause de la grosseur différente de ces unités. Certaines personnes ont également jugé trop élevé le droit imposé pour la classification. En réponse, le ministère a réexaminé les coûts de prestation des services de classement et a confirmé que les droits fixés pour le classement représentent réellement les coûts de prestation de ces services. Suite à ces commentaires, le ministère a examiné d'autres alternatives à l'uniformité des droits de classement, tel qu'un tarif horaire ou un tarif par kilogramme, mais le ministère est d'avis que ces alternatives ont besoin d'être évaluées et les présenter à l'agenda des réunions du plan d'ajustement prévues en 1996-1997.

Mécanisme de conformité

Lorsqu'un importateur a précédemment omis de payer le prix fixé aux termes de l'arrêté, l'inspecteur peut refuser l'entrée au Canada d'envois subséquents ou retenir ceux-ci jusqu'à ce que l'importateur satisfasse aux exigences de cet arrêté.

Lorsqu'une personne a précédemment omis de payer les droits imposés pour l'analyse, l'inspection ou la classification d'un produit laitier, l'inspecteur peut refuser de fournir ces services ou retenir la délivrance d'un certificat d'inspection ou de tout autre document ou renseignement à l'égard du produit laitier qui a été analysé, inspecté ou classé, jusqu'à ce que la personne satisfasse aux exigences de cet arrêté. Dans certaines circonstances, l'inspecteur peut demander que des droits soient payés à l'avance afin d'assurer le paiement.

Contact

R. Carberry, A/Director
Dairy, Fruit and Vegetable Division
Food Production and Inspection Branch
Agriculture and Agri-Food Canada
59 Camelot Drive
Nepean, Ontario
K1A 0Y9
Tel.: (613) 952-8000, Extension 4727
FAX: (613) 990-0607

Personne-ressource

R. Carberry, directeur intérimaire
Division du lait, des fruits et des légumes
Direction générale de la production et de
l'inspection des aliments
Agriculture et Agroalimentaire Canada
59, promenade Camelot
Nepean (Ontario)
K1A 0Y9
Téléphone : (613) 952-8000, poste 4727
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-0607

Registration
SOR/96-340 8 July, 1996

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Fresh Fruit and Vegetable Fees Order

The Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to Order in Council P.C. 1995-325 of February 28, 1995*, made pursuant to paragraphs 19(1)(b)** and 19.1(b)** of the Financial Administration Act, hereby makes the annexed Order prescribing fees to be paid by users of services provided, and by persons on whom a right or privilege is conferred, by the Food Production and Inspection Branch of the Department of Agriculture and Agri-Food respecting fresh fruit and vegetables.

Ottawa, July 3, 1996

RALPH R. GOODALE
Minister of Agriculture and Agri-Food

ORDER PRESCRIBING FEES TO BE PAID BY USERS OF SERVICES PROVIDED, AND BY PERSONS ON WHOM A RIGHT OR PRIVILEGE IS CONFERRED, BY THE FOOD PRODUCTION AND INSPECTION BRANCH OF THE DEPARTMENT OF AGRICULTURE AND AGRI-FOOD RESPECTING FRESH FRUIT AND VEGETABLES

SHORT TITLE

1. This Order may be cited as the *Fresh Fruit and Vegetable Fees Order*.

INTERPRETATION

2. The definitions in this section apply in this Order.

"Department" means the Department of Agriculture and Agri-Food. (*ministère*)

"produce" has the same meaning as in section 2 of the *Fresh Fruit and Vegetable Regulations*. (*produit*)

MINISTERIAL EXEMPTIONS

3. The fee that is payable for an exemption conferred under section 2.2 of the *Fresh Fruit and Vegetable Regulations* is \$20 per load.

RELEASE PERMIT

4. The fee that is payable for the issuance of a release permit referred to in paragraph 29(2)(c) or 31(5)(c) of the *Fresh Fruit and Vegetable Regulations* is \$15.

Enregistrement
DORS/96-340 8 juillet 1996

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Arrêté sur les prix applicables aux fruits et légumes frais

En vertu du décret C.P. 1995-325 du 28 février 1995*, pris en vertu des alinéas 19(1)b)** et 19.1b)** de la Loi sur la gestion des finances publiques, le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire prend l'Arrêté fixant les prix à payer par les bénéficiaires des services fournis par la Direction générale de la production et de l'inspection des aliments du ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, et par les attributaires des droits ou avantages octroyés par celle-ci, relativement aux fruits et légumes frais, ci-après.

Ottawa, le 3 juillet 1996

Le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire
RALPH R. GOODALE

ARRÊTÉ FIXANT LES PRIX À PAYER PAR LES BÉNÉFICIAIRES DES SERVICES FOURNIS PAR LA DIRECTION GÉNÉRALE DE LA PRODUCTION ET DE L'INSPECTION DES ALIMENTS DU MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DE L'AGROALIMENTAIRE, ET PAR LES ATTRIBUTAIRES DES DROITS OU AVANTAGES OCTROYÉS PAR CELLE-CI, RELATIVEMENT AUX FRUITS ET LÉGUMES FRAIS

TITRE ABRÉGÉ

1. *Arrêté sur les prix applicables aux fruits et légumes frais*.

DÉFINITIONS

2. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent arrêté.

« ministère » Le ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire. (*Department*)

« produit » S'entend au sens de l'article 2 du *Règlement sur les fruits et les légumes frais*. (*produce*)

EXEMPTION PAR LE MINISTRE

3. Le prix à payer pour l'octroi d'une exemption en vertu de l'article 2.2 du *Règlement sur les fruits et les légumes frais* est de 20 \$ par chargement.

LAISSEZ-PASSER

4. Le prix à payer pour la délivrance d'un laissez-passer visé aux alinéas 29(2)c) et 31(5)c) du *Règlement sur les fruits et les légumes frais* est de 15 \$.

* SI/95-34, 1995 *Canada Gazette* Part II, p. 658

** S.C. 1991, c. 24, s. 6

* TR/95-34, *Gazette du Canada* Partie II, 1995, p. 658

** L.C. 1991, ch. 24, art. 6

INSPECTION, GRADING AND MONITORING

5. Subject to section 6, the fee that is payable for the inspection of produce under Part III of the *Fresh Fruit and Vegetable Regulations* or under section 2 or 4 of Part II of Schedule II to the *Licensing and Arbitration Regulations* is

- (a) the greater of \$68 and 60 cents per 100 kg (27 cents per 100 pounds) of produce inspected, where the inspection is performed at the point of shipping; and
- (b) the greater of \$68 and \$1.17 per 100 kg (53.25 cents per 100 pounds) of produce inspected, where the inspection is performed at a place other than the point of shipping.

6. The fee that is payable for the inspection of onions, potatoes and field tomatoes for the purpose of the issuance of an inspection certificate or document referred to in paragraph 31(5)(a) or (b) of the *Fresh Fruit and Vegetable Regulations* is the greater of \$30 and 60 cents per 100 kg (27 cents per 100 pounds) of produce inspected.

7. The fee that is payable for an inspection requested pursuant to subsection 40(2) of the *Fresh Fruit and Vegetable Regulations* is

- (a) the greater of \$68 and 60 cents per 100 kg (27 cents per 100 pounds) of produce inspected, where the inspection is performed at the point of shipping; and
- (b) the greater of \$68 and \$1.17 per 100 kg (53.25 cents per 100 pounds) of produce inspected, where the inspection is performed at a place other than the point of shipping.

8. The fee that is payable for an appeal inspection granted under subsection 43(2) of the *Fresh Fruit and Vegetable Regulations* is the applicable fee referred to in sections 5 to 7, unless the results of the original inspection are not confirmed by the appeal inspection, in which case no fee is payable.

9. The fee that is payable for the grading of produce at a processing establishment is the greater of \$68 and \$17 per quarter hour, the grading time being rounded off to the nearest quarter hour.

10. The fee that is payable for the monitoring of produce quality, packaging or labelling is \$68 per hour or 60 cents per 100 kg (27 cents per 100 pounds) of monitored produce, whichever the applicant chooses.

REGISTRATION OF ESTABLISHMENTS

11. The fee that is payable for the registration of an establishment, or the renewal of an existing registration, under Part X of the *Fresh Fruit and Vegetable Regulations* is \$750 per year.

REVIEW OF LABELS

12. The fee that is payable for the review of a label of produce is \$100.

AGRICULTURAL PRODUCT DEALER'S LICENCE

13. The fee that is payable for a licence issued under section 3 of the *Licensing and Arbitration Regulations* is

- (a) \$750; or
- (b) \$50 where the applicant is a charitable organization that is a registered charity under the *Income Tax Act* or a non-profit organization within the meaning of that Act.

INSPECTION, CLASSEMENT ET VÉRIFICATION

5. Sous réserve de l'article 6, le prix à payer pour l'inspection d'un produit effectuée en vertu de la partie III du *Règlement sur les fruits et les légumes frais* ou des articles 2 ou 4 de la partie II de l'annexe II du *Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage* est :

- a) le plus élevé de 68 \$ ou de 60 cents les 100 kilogrammes (27 cents les 100 livres) de produit inspecté, lorsque l'inspection est effectuée au point d'expédition;
- b) le plus élevé de 68 \$ ou de 1,17 \$ les 100 kilogrammes (53,25 cents les 100 livres) de produit inspecté, lorsque l'inspection est effectuée en tout autre lieu.

6. Le prix à payer pour l'inspection des oignons, des pommes de terre et des tomates de grande culture, aux fins de la délivrance d'un certificat d'inspection ou document visés aux alinéas 31(5)a) ou b) du *Règlement sur les fruits et les légumes frais*, est le plus élevé de 30 \$ ou de 60 cents les 100 kilogrammes (27 cents les 100 livres) de produit inspecté.

7. Le prix à payer pour l'inspection demandée en application du paragraphe 40(2) du *Règlement sur les fruits et les légumes frais* est :

- a) le plus élevé de 68 \$ ou de 60 cents les 100 kilogrammes (27 cents les 100 livres) de produit inspecté, lorsque l'inspection est effectuée au point d'expédition;
- b) le plus élevé de 68 \$ ou de 1,17 \$ les 100 kilogrammes (53,25 cents les 100 livres) de produit inspecté, lorsque l'inspection est effectuée en tout autre lieu.

8. Le prix à payer pour une inspection en appel accordée en vertu du paragraphe 43(2) du *Règlement sur les fruits et les légumes frais* est le prix applicable prévu aux articles 5 à 7, sauf si les résultats de cette inspection ne confirment pas ceux de l'inspection initiale, auquel cas il n'y a aucun prix à payer.

9. Le prix à payer pour le classement de produits à un établissement de transformation est le plus élevé de 68 \$ ou de 17 \$ le quart d'heure, le temps de classement étant arrondi à un quart d'heure près.

10. Le prix à payer pour la vérification de la qualité, de l'emballage ou de l'étiquetage de produits est, au choix du demandeur, de 68 \$ l'heure ou de 60 cents les 100 kilogrammes (27 cents les 100 livres) de produit vérifié.

AGRÈMENT DES ÉTABLISSEMENTS

11. Le prix à payer pour l'agrément d'un établissement ou le renouvellement de celui-ci aux termes de la partie X du *Règlement sur les fruits et les légumes frais* est de 750 \$ par année.

EXAMEN DES ÉTIQUETTES

12. Le prix à payer pour l'examen de l'étiquette d'un produit est de 100 \$.

PERMIS—MARCHANDS DE PRODUITS AGRICOLES

13. Le prix à payer pour la délivrance d'un permis en vertu de l'article 3 du *Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage* est, selon le cas :

- a) de 750 \$;
- b) de 50 \$, lorsque le requérant est une oeuvre de bienfaisance qui est un organisme de bienfaisance enregistré aux termes de la *Loi de l'impôt sur le revenu* ou une organisation sans but lucratif au sens de cette loi.

DUMPING CERTIFICATE

14. The fee that is payable for a certificate issued under section 3 of Part II of Schedule II to the *Licensing and Arbitration Regulations* is the greater of \$50 and 60 cents per 100 kg (27 cents per 100 pounds) of produce dumped.

PAYMENT

15. (1) Subject to subsection (2), the fees shall be paid

(a) in the case of fees prescribed in sections 4 to 10 and 14, on the issuance of the release permit, certificate or evidence of inspection, or on the completion of the grading or monitoring, as the case may be; and

(b) in the case of fees prescribed in sections 3 and 11 to 13, at the time the label or the request for an exemption, a registration, a renewal of registration or a licence is submitted, as the case may be.

(2) Where a person has a charge account with the Food Production and Inspection Branch of the Department, the fees prescribed by this Order, other than those prescribed in sections 11 and 13, are payable on receipt of an invoice from that Branch.

16. Despite section 15, if required by an inspector, the fees prescribed in sections 4 to 10 and 14 shall be paid before the service is provided or the right or privilege is conferred, where the applicant

(a) has previously failed to pay a fee prescribed by this Order; or

(b) does not have a fixed place of residence in Canada.

REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Description

The *Fresh Fruit and Vegetable Fees Order* establishes new fees and increases existing fees for services provided by the Food Production and Inspection Branch (FPIB) of Agriculture and Agri-Food Canada to packers and wholesalers of fresh fruits and vegetables. These services are needed to meet the requirements of the *Fresh Fruit and Vegetable Regulations* and the *Licensing and Arbitration Regulations* under the *Canada Agricultural Products Act*. FPIB is responsible for federal food inspection services.

The *Canada Agricultural Products Act* governs international and interprovincial trade in agricultural products, the inspection and registration of establishments in which agricultural products are prepared, as well as the grading, inspection and certification of these products including fresh fruits and vegetables.

In this time of fiscal restraint, implementing cost sharing is a priority for the Federal Government. All departments have been instructed to reduce or recover operating costs. The 1992 Federal Regulatory Review and the FPIB Business Alignment Plan recommend that alternatives for delivering inspection programs in the most cost-effective and efficient way be negotiated with the industry.

CERTIFICAT DE REJET

14. Le prix à payer pour la délivrance d'un certificat en vertu de l'article 3 de la partie II de l'annexe II du *Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage* est le plus élevé de 50 \$ ou de 60 cents les 100 kilogrammes (27 cents les 100 livres) de produit jeté.

PAIEMENT

15. (1) Sous réserve du paragraphe (2), les prix sont payables :

a) dans le cas des prix fixés aux articles 4 à 10 et 14, au moment de la délivrance du laissez-passer, du certificat ou de la preuve d'inspection, ou à la fin du classement ou de la vérification, selon le cas;

b) dans le cas des prix fixés aux articles 3 et 11 à 13, au moment de la présentation de l'étiquette ou de la demande d'exemption, d'agrément, de renouvellement de celui-ci ou de permis, selon le cas.

(2) Dans le cas d'une personne qui détient un compte auprès de la Direction générale de la production et de l'inspection des aliments du ministère, les prix fixés par le présent arrêté, à l'exception de ceux visés aux articles 11 et 13, sont payables sur réception de la facture de celle-ci.

16. Malgré l'article 15, les prix fixés aux articles 4 à 10 et 14 sont payables avant la prestation du service ou l'octroi du droit ou de l'avantage, si l'inspecteur l'exige et que le demandeur :

a) ou bien n'a pas payé un prix fixé par le présent arrêté;

b) ou bien n'a pas de lieu de résidence fixe au Canada.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie de l'arrêté.)

Description

Le présent décret intitulé *Arrêté sur les prix applicables aux fruits et légumes frais* fixe de nouveaux droits et augmente les droits exigés actuellement pour les services fournis aux emballateurs et aux grossistes de fruits et de légumes frais par la Direction générale de la production et de l'inspection des aliments (DGPIA) du ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire. Ces services sont exigés par le *Règlement sur les fruits et les légumes frais* et le *Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage* pris en vertu de la *Loi sur les produits agricoles au Canada*. La DGPIA est responsable des services fédéraux d'inspection des aliments.

La *Loi sur les produits agricoles au Canada* régit le commerce international et interprovincial des produits agricoles, l'inspection et l'agrément des établissements où des produits agricoles sont conditionnés, ainsi que la classification, l'inspection et la certification de ces produits, notamment des fruits et des légumes frais.

Compte tenu des restrictions financières actuelles, la mise en œuvre d'initiatives de partage des coûts est une priorité pour le gouvernement fédéral. Chaque ministère a été prié de prendre des mesures en vue de réduire ou de recouvrer ses coûts de fonctionnement. L'Examen de la réglementation fédérale de 1992 et le Plan d'ajustement des activités de la DGPIA recommandent que des négociations soient menées avec les utilisateurs des services

In consultation with national producer and processor associations, FPIB is redesigning programs and establishing new funding arrangements, including cost sharing. The underlying principle is that participants in the industry should share in the costs of providing certain programs and help develop alternative business arrangements for others.

Cost recovery for the inspection and certification of fresh produce is not new. Fees for these services can be found as early as 1928 under the *Fruit Act* when \$5 was charged to inspect more than half a load and \$2.50 for less than half a load. Under the old *Fruit, Vegetables and Honey Act* inspection fees were set at \$5 per carload at the shipping point and \$10 per carload at other places. These fees were unchanged until 1983 when increased fees were introduced. Gradual increases followed in 1986, 1987, 1988 and 1990 after negotiations with the industry. Rates were not changed since 1990, nor were other fees introduced.

The *Fresh Fruit and Vegetable Fees Order* is being made by the Minister of Agriculture and Agri-Food under the *Financial Administration Act*. To implement the new fees, amendments to the *Fresh Fruit and Vegetable Regulations* have also been made under the *Canada Agricultural Products Act*.

This fee Order has increased the fees for the inspection and certification of fresh fruit and vegetables marketed in import, export and interprovincial trade and for the registration of establishments packing fresh fruit and vegetables under the *Fresh Fruit and Vegetable Regulations*. It has also established fees for release permits for export and interprovincial shipments, for Ministerial exemptions, for the review of produce labels and for individual contracts for inspection, grading and monitoring.

The Order and amendments to the *Licensing and Arbitration Regulations* have also increased the fees for a produce licence and have established filing fees for complaints sent to the Board of Arbitration and a fee for dump certificates. A settlement fee when a complaint is settled by the Board was part of the original proposal but it was withdrawn after prepublication, as was a proposed separate license fee for branch offices. These were withdrawn by program officials for further evaluation.

FPIB negotiated these fees with fruit and vegetable growers, importers and wholesalers under its Business Alignment Plan. The new fees and changes are as follows:

- inspection fees are increased to 60 cents per 100 kg at the shipping point from 33 cents, and to \$1.17 per 100 kg from 78 cents at destination markets, with a minimum fee of \$68 in both cases except that for exports of onions, potatoes and field tomatoes to the USA the minimum fee is \$30;
- the annual fee to register a packing establishment has risen to \$750 from \$500;

d'inspection dans le but de trouver de nouvelles méthodes assurant l'exécution la plus rentable et la plus efficace possible de ces programmes.

En consultation avec les associations nationales de producteurs et de transformateurs, la DGIPIA a entrepris le remaniement des programmes et l'établissement de nouveaux programmes, notamment de partage des coûts. Le principe sous-jacent est le suivant : les utilisateurs des services du gouvernement et les participants des industries réglementées devraient assumer une partie du coût d'exécution de certains programmes et contribuer à mettre au point d'autres formules de prestation des autres programmes.

Le recouvrement des coûts dans les domaines de l'inspection et de la certification des produits frais n'est pas une notion nouvelle. La *Loi sur les fruits* de 1928 prévoyait déjà les droits exigibles pour ces services : 5 \$ pour l'inspection de plus d'un demi-charge et 2,50 \$ pour l'inspection de moins d'un demi-charge. Aux termes de l'ancienne *Loi sur les fruits, les légumes et le miel*, les droits d'inspection étaient de 5 \$ par wagonnée au point d'expédition et de 10 \$ par wagonnée ailleurs, jusqu'à leur hausse en 1983. Des augmentations graduelles ont suivi en 1986, 1987, 1988 et 1990, après la tenue de négociations avec l'industrie. Les taux n'ont pas changé depuis 1990, et aucun nouveau droit n'a été appliqué depuis ce temps.

La *Loi sur la gestion des finances publiques* autorisait le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire à prendre l'*Arrêté sur les prix applicables aux fruits et légumes frais*.

Cet arrêté sur les droits a haussé les droits d'inspection et de certification des fruits et des légumes frais sur les marchés d'importation, d'exportation et interprovinciaux, ainsi que ceux d'agrément des établissements d'emballage des fruits et des légumes frais en vertu du *Règlement sur les fruits et les légumes frais*. Il a également établi des droits applicables à la délivrance des permis d'exportation et d'expédition interprovinciale, aux exemptions ministérielles, à l'examen des étiquettes des produits frais et aux contrats spéciaux d'inspection, de classification et de surveillance.

L'*Arrêté* et les modifications apportées au *Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage* ont également haussé les droits de délivrance de permis de commerce des produits frais et établi des droits pour le dépôt de plaintes devant le Conseil d'arbitrage et des droits applicables à la délivrance de certificats pour les produits rejetés. Des droits de règlement des plaintes par le Conseil étaient également prévus à l'origine, mais ils ont été retirés après la publication préalable, tout comme les droits afférents au permis à l'intention des succursales; ces droits seront de nouveau examinés par des fonctionnaires responsables du programme.

Les nouveaux droits, énumérés ci-après, ont été négociés avec les producteurs de fruits et de légumes, les importateurs et les grossistes conformément au Plan d'agencement des activités de la DGIPIA.

- Hausse des droits d'inspection de 33 à 60 cents le 100 kg au point d'expédition, et de 78 cents à 1,17 \$ le 100 kg aux marchés de destination, un droit minimum de 68 \$ s'appliquant dans les deux cas, sauf pour ce qui est des exportations aux États-Unis d'oignons, de pommes de terre et de tomates de plein champ pour lesquelles le droit minimum est de 30 \$;

- a fee of \$15 will be charged for a release permit issued when a complete inspection is not possible;
- a flat fee of \$20 per load will be charged for Ministerial exemptions;
- a fee of \$68 per hour or 60 cents per 100 kg, whichever is chosen by the applicant, will be charged for contracted grading, inspection and monitoring services;
- a fee of \$100 per label will be charged for label reviews;
- the annual fee for a produce licence has risen to \$750 from \$500 and a nominal fee of \$50 is prescribed for charitable organizations;
- a fee of \$50 or 60 cents per 100 kg, whichever is greater, will be charged for a dump certificate issued to confirm the disposal of produce that is not marketable; and
- a single filing fee of \$400 will be charged for a complaint made to the Board of Arbitration. This is a change from the proposed \$500/\$800/\$1,000 graduated fee scale that depended on the amount of the claim.

Fees must be paid at the time of application in the case of establishment registrations, produce licences, label reviews and complaints to the Board of Arbitration; upon receipt of certificates or permits; or on receipt of an invoice where a person has an FPIB charge account.

This fee Order replaces existing fee provisions in the *Fresh Fruit and Vegetable Regulations* and the *Licensing and Arbitration Regulations*. Amendments to these two regulations have been made concurrently with the fee Order to revoke the old fees and to make the necessary references to the new fees prescribed by the Minister.

Alternatives

1. Status Quo

The status quo was not an acceptable alternative considering the priority of the Government to reduce its operating costs and the cutbacks imposed on the department.

2. Elimination or Reduction of Programs

The lowest priority programs have already been eliminated or are in the process of being eliminated. Compulsory import, export and interprovincial inspection requirements have been eliminated for all fresh fruit and vegetables except apples, potatoes, onions, field tomatoes and blueberries. This has resulted in cost savings for the industry exceeding \$15 million per year. Clients of the inspection service believe that further reductions in service are unacceptable since these services are required to maintain market stability and confidence in both domestic and foreign markets. This feeling is supported by previous cost sharing arrangements with this sector.

3. Alternative Delivery of Programs

Alternative methods of program delivery are still being considered, including privatization, joint delivery and accreditation of

- augmentation de 500 à 750 \$ du droit annuel d'agrément d'un établissement d'emballage;
- imposition d'un droit de 15 \$ pour la délivrance d'un permis lorsqu'il est impossible de faire une inspection complète;
- application d'un droit fixe de 20 \$ le chargement aux exemptions ministérielles;
- paiement de 68 \$ l'heure ou de 60 cents le 100 kg, au choix du demandeur, pour les services contractuels de classification, d'inspection et de surveillance;
- application d'un droit de 100 \$ pour l'examen de chaque étiquette;
- majoration du droit annuel de délivrance d'un permis de commerce des produits frais de 500 à 750 \$ et imposition d'un droit de 50 \$ pour les organismes de bienfaisance;
- application d'un droit de 50 \$ ou de 60 cents le 100 kg, selon le plus élevé de ces deux montants, pour la délivrance d'un certificat pour des produits rejetés confirmant l'élimination de produits qui ne peuvent être vendus;
- paiement d'un droit de 400 \$ pour le dépôt d'une plainte devant le Conseil d'arbitrage. Cette modification a été préférée à l'échelle graduelle de 500/800/1 000 \$ selon le montant de la réclamation.

Les droits sont payables au moment de la demande d'agrément d'établissements, de permis de commerce des produits frais et d'examen d'étiquettes, de dépôt de plaintes devant le Conseil d'arbitrage, à la réception des certificats ou des permis, ou à la réception d'une facture dans le cas des personnes détentrices d'un compte de la DGPIA.

Le présent arrêté remplace les dispositions sur les droits du *Règlement sur les fruits et les légumes frais* et du *Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage*. Les modifications ont été apportées aux deux règlements en même temps que l'Arrêté était pris afin que les anciens droits soient révoqués et que l'on puisse faire référence aux nouveaux droits prescrits par le Ministre.

Solutions de rechange envisagées

1. Statu quo

Le statu quo n'était pas une solution acceptable compte tenu de la priorité accordée par le gouvernement à la réduction de ses coûts de fonctionnement et des compressions imposées au Ministère.

2. Élimination ou réduction des programmes

Les programmes les moins prioritaires ont déjà été éliminés ou sont sur le point de l'être. L'inspection dans le cas des importations, des exportations et du commerce interprovincial n'est plus obligatoire pour tous les fruits et les légumes frais, à l'exception des pommes, des pommes de terre, des oignons, des tomates de plein champ et des bleuets. Il en a résulté des économies pour l'industrie de plus de 15 millions de dollars par année. Les clients des services d'inspection estiment qu'il est inacceptable de les réduire davantage étant donné qu'ils sont nécessaires au maintien de la stabilité du marché et de la confiance dans les marchés nationaux et étrangers. Ce sentiment est appuyé par les ententes de partage des coûts déjà conclues avec l'industrie.

3. Autres modes de prestation des programmes

D'autres modes de prestation des programmes sont encore envisagés, dont la privatisation, la prestation conjointe et l'agrément

non-government inspectors. Consultations planned for 1996 will focus on these alternatives to further reduce program costs.

4. Enhance Cost-Recovery Rates for National Fruit and Vegetable Program Services

Cost recovery was chosen after consultations under the Regulatory Review determined that the inspection, licensing and registration programs were considered essential to the continued economic viability of the produce industry.

Benefits and Costs

Benefits

Cost recovery is expected to generate total revenue of approximately \$6 million, of which approximately \$2.5 million will be new revenue. The new fees will assist the department in meeting its fiscal obligations. The additional revenue will off-set reduced financial commitments to the fresh fruit and vegetable program thereby permitting FPIB to continue the current services provided under the produce inspection and licensing and registration programs.

The fees reflect the principle that the primary beneficiary should be expected to share in the cost of the services. Furthermore, this initiative is consistent with the federal government's goal of reducing the deficit and the overall tax burden on Canadians. It is also a positive response to the Auditor General's recommendation that FPIB make a greater attempt to cost-recover for its inspection services.

This initiative will also assist the department in maintaining a program which provides inspection and certification services at reasonable costs. Price increases for consumers should not be expected as a result of this initiative, since, when the fees are prorated to the quantity of produce marketed, the increase in the cost per item is expected to be negligible.

Through financial arrangements within the Federal Government, FPIB is able to ensure that income generated by its services is returned to the Branch so that essential activities will continue despite resource reductions. If cost sharing were not possible, the program cuts resulting from budget reductions would definitely lead to lower service levels or to the elimination of services.

Costs

The value of trade in fresh fruit and vegetables in 1993, excluding interprovincial movement, was over \$2.5 billion. The \$6 million that will be raised through the proposed fees represents approximately 0.2% of all trade for 1993 based on the service provided in the 1993/94 fiscal year. Consequently, the impact of these fees on trade in these commodities should be minimal.

International Trade Agreements

The fees comply with GATT obligations for inspection procedures. The fees will be uniformly applied to all trading partners and will not exceed the actual cost of the service provided. Some of Canada's major trading partners (USA, New Zealand,

d'inspecteurs non gouvernementaux. Les consultations prévues pour 1996 seront axées sur les solutions favorisant une plus grande réduction des coûts des programmes.

4. Relèvement du pourcentage de recouvrement des coûts des services des programmes nationaux des fruits et des légumes

Le recouvrement des coûts a été choisi à la suite de consultations dans le cadre de l'Examen de la réglementation qui ont déterminé que les programmes d'inspection, de délivrance de permis et d'agrément étaient considérés comme essentiels au maintien de la viabilité économique de l'industrie des fruits et des légumes frais.

Avantages et coûts

Avantages

Ce programme de recouvrement des coûts devrait permettre de recueillir au total environ 6 millions de dollars, dont près de 2,5 millions seront de l'argent frais. Ainsi, le Ministère pourra respecter ses obligations financières. Le revenu additionnel compensera pour les engagements financiers à la baisse dans le programme des fruits et des légumes frais, permettant ainsi à la DQPIA de maintenir les services qu'elle offre actuellement dans le cadre des programmes d'inspection des produits, de délivrance des permis et d'agrément.

Les droits reflètent le principe que le premier bénéficiaire devrait partager le coût des services. En outre, cette initiative est dans le droit fil de l'objectif du gouvernement fédéral de réduire le déficit et le fardeau global des contribuables canadiens. C'est également une réponse positive à la recommandation du Vérificateur général voulant que la DQPIA déploie davantage d'efforts pour recouvrer les coûts de ses services d'inspection.

Ce projet aidera également le Ministère à maintenir un programme qui fournit des services d'inspection et de certification à des coûts raisonnables. Il ne devrait pas entraîner d'augmentation des prix à la consommation étant donné que, lorsque les droits sont fixés au prorata de la quantité de produits mis en marché, la hausse du coût par article devrait être négligeable.

Par la voie de mesures financières au sein du gouvernement, la DQPIA peut conserver le revenu généré par ses services et poursuivre les activités essentielles en dépit des réductions de ressources. Si le partage des coûts était impossible, les coupures de programme commandées par le budget entraîneraient inévitablement une diminution ou l'élimination de services.

Coûts

La valeur des échanges commerciaux de fruits et de légumes frais en 1993, sans compter le commerce interprovincial, dépassait 2,5 milliards de dollars. Les 6 millions de dollars qui seront recueillis sous forme des droits représentent environ 0,2 p. 100 de tout le commerce de 1993 fondé sur les services offerts au cours de l'exercice 1993-1994. Par conséquent, l'impact de ces droits sur le commerce de ces produits devrait être minime.

Ententes sur le commerce international

Les droits sont conformes aux obligations du GATT en matière de méthodes d'inspection. Les droits seront uniformément appliqués à tous les partenaires commerciaux et ne dépasseront pas le coût réel du service fourni. Certains des principaux partenaires

Australia) have been recovering fees for equivalent import and export certification services for some time.

This regulation has no identifiable environmental impact. An environmental assessment pre-screening document is available on request.

Consultation

Regulatory Review was mentioned under the Administrative Arrangements heading in the 1993 Federal Regulatory Plan. Cost recovery was mentioned in the 1994 Plan under the heading "Future Initiatives".

Formal consultation with national industry organizations such as the Canadian Horticultural Council and the Canadian Produce Marketing Association have been undertaken since July 1994. A communications package was prepared to inform individual industry members of the fees and an Agri-Food Information Letter was distributed to interested parties along with a copy of the proposed regulations which were republished in the *Canada Gazette Part I* on November 4, 1995.

Several verbal and written responses were received during the consultation period. All written responses were acknowledged in writing.

In general, growers believe that government inspection is a valuable service and accept the need for the department to charge for its services. However, small growers feel that the fees set to achieve the PIB target for cost recovery are too high and affect smaller growers disproportionately compared with larger businesses.

Some potato processors feel that they do not benefit from the regulation of bulk shipments of raw products for processing and that they do not want or need government intervention in order to obtain quality raw products.

Some respondents indicated that there could be an increase in non-compliance with the regulations as growers seek to avoid the rising costs by marketing their produce without the required licence or inspection.

In response to the concerns of smaller growers and shippers, the minimum fee for export certification was reduced to \$30 from \$68. Licence fees to import produce were also reduced from \$750 to \$50 for charitable organizations importing produce (usually citrus) for fund-raising projects.

It is the intention of the department to carry out an annual review of fees and services, with all affected industry groups, for the charges identified in this fee Order.

Compliance and Enforcement

In cases where fees become outstanding, payment, including interest, may be recovered from the person on whom the fees were imposed as a debt due to Her Majesty in right of Canada.

commerciaux du Canada (États-Unis, Nouvelle-Zélande, Australie) procèdent depuis un certain temps au recouvrement des coûts pour des services de certification des importations et des exportations équivalents.

Ce règlement n'a aucune incidence environnementale. Un rapport d'évaluation environnementale préalable peut être obtenu sur demande.

Consultation

L'Examen de la réglementation a été mentionné dans les mesures administratives des Projets de réglementation fédérale de 1993. Le recouvrement des coûts a été mentionné dans les Projets de 1994 sous la rubrique « Projets futurs ».

Depuis juillet 1994, on mène des consultations officielles auprès des organisations nationales de l'industrie, comme le Conseil canadien de l'horticulture et l'Association canadienne de la distribution de fruits et de légumes. Une trousse de communication a été préparée dans le but d'informer chaque membre de l'industrie des droits applicables. En outre, on a fait parvenir à toutes les parties intéressées un communiqué agroalimentaire auquel on a joint un exemplaire du règlement proposé qui a fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada Partie I* le 4 novembre 1995.

Plusieurs réponses ont été reçues, soit par écrit ou verbalement, pendant la période de consultations. Un accusé de réception a été envoyé à toutes les personnes qui avaient fait parvenir une réponse écrite.

En général, les producteurs estiment que les services d'inspection du gouvernement sont précieux et ils reconnaissent la nécessité, pour le Ministère, d'imposer des droits pour ses services. Cependant, les petits producteurs sont d'avis que les droits établis dans le but de permettre à la DGPIA d'atteindre son objectif de recouvrement des coûts sont trop élevés et les touchent de façon disproportionnée par rapport aux grandes entreprises.

Certains conditionneurs de pommes de terre prévoient qu'ils ne retireront aucun bénéfice de la réglementation de l'expédition en vrac des produits crus en vue de leur transformation. Ils soutiennent ne pas vouloir ou ne pas avoir besoin que le gouvernement intervienne afin qu'ils obtiennent des produits crus de qualité.

Certains répondants ont indiqué que le règlement pourrait avoir pour effet d'augmenter le nombre de cas de non-conformité étant donné que les producteurs chercheront à éviter la hausse des coûts en commercialisant leurs produits sans d'abord obtenir les permis nécessaires ou faire l'objet de l'inspection requise.

Pour tenir compte des préoccupations des petits producteurs et des expéditeurs, le droit minimum applicable aux exportations a été réduit de 30 à 68 \$. Les droits afférents aux permis d'importation ont également été réduits de 750 à 50 \$ pour les organismes de bienfaisance important des fruits et des légumes frais (habituellement des citrons) dans le cadre de projets de financement.

Le Ministère a l'intention de mener un examen annuel des droits et des services, avec tous les groupes de l'industrie touchés, dans le cas des frais stipulés dans le présent arrêté.

Mécanisme de conformité

Lorsque des droits ne sont pas acquittés, le paiement, y compris les intérêts, peut être recouvré de la personne en défaut à titre de dette envers Sa Majesté la Reine du chef du Canada. En outre, les

Also, until outstanding fees have been paid, payment for future services may be required in advance, or services may be refused.

droits peuvent être exigés préalablement à la fourniture des services ou les services demandés peuvent être refusés si des droits sont toujours en souffrance.

Contact

R. Carberry, A/Director
Dairy, Fruit and Vegetable Division
Food Production and Inspection Branch
Agriculture and Agri-Food Canada
59 Camelot Drive
Nepean, Ontario
K1A 0Y9
Tel.: (613) 952-8000, Extension 4727
FAX: (613) 990-0607

Personne-ressource

R. Carberry, directeur intérimaire
Division du lait, des fruits et des légumes
Direction générale de la production et de
l'inspection des aliments
Agriculture et Agroalimentaire Canada
59, promenade Camelot
Nepean (Ontario)
K1A 0Y9
Téléphone : (613) 952-8000, poste 4727
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-0607

Registration
SOR/96-355 9 July, 1996

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Schedule I.1 to the Act, amendment

P.C. 1996-1066 9 July, 1996

Whereas the Governor in Council considers appropriate that the Program known as the Voluntary Action Program, which promotes increased understanding of Canada through the participation of the voluntary sector, in the Canadian Identity Directorate of the Department of Communications, to be known as the Canada Information Office, be added to Schedule I.1 to the *Financial Administration Act* as a department for the purposes of that Act;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to paragraph 3(1)(a)¹ of the *Financial Administration Act*, hereby makes the annexed *Order Amending Schedule I.1 to the Financial Administration Act*.

ORDER AMENDING SCHEDULE I.1 TO THE
FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

AMENDMENT

1. Schedule I.1 to the *Financial Administration Act* is amended by adding the following in alphabetical order:

Column I	Column II
Division or Branch of the Public Service of Canada	Appropriate Minister
The Voluntary Action Program, in the Department of Communications, known as the Canada Information Office	Minister of Communications
<i>Le programme de soutien aux organismes volontaires, du ministère des Communications, connu sous le nom de Bureau d'information du Canada</i>	

COMING INTO FORCE

2. This Order comes into force on July 9, 1996.

Enregistrement
DORS/96-355 9 juillet 1996

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Annexe I.1 de la Loi—Modification

C.P. 1996-1066 9 juillet 1996

Attendu que le gouverneur en conseil juge opportun que le Programme de soutien aux organismes volontaires, qui encourage une meilleure compréhension du Canada par l'entremise de la participation du secteur bénévole, de la Direction de l'identité canadienne du ministère des Communications, qui sera connu sous le nom de Bureau d'information du Canada, soit ajouté à l'annexe I.1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* comme ministère aux fins de cette loi,

À ces causes, sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'alinéa 3(1)a)¹ de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe I.1 de la Loi sur la gestion des finances publiques*, ci-après.

DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE I.1 DE LA LOI SUR LA
GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

MODIFICATION

1. L'annexe I.1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

Colonne I	Colonne II
Secteur de l'administration publique fédérale	Ministre compétent
Le programme de soutien aux organismes volontaires, du ministère des Communications, connu sous le nom de Bureau d'information du Canada	Ministre des Communications
<i>The Voluntary Action Program, in the Department of Communications, known as the Canada Information Office</i>	

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent décret entre en vigueur le 9 juillet 1996.

¹ S.C. 1992, c. 1, s. 70(1)

¹ L.C. 1992, ch. 1, par. 70(1)

Registration
SOR/96-356 9 July, 1996

Enregistrement
DORS/96-356 9 juillet 1996

ACCESS TO INFORMATION ACT

LOI SUR L'ACCÈS À L'INFORMATION

Schedule I to the Act, amendment

Annexe I de la Loi—Modification

P.C. 1996-1068 9 July, 1996

C.P. 1996-1068 9 juillet 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsection 77(2) of the *Access to Information Act*, hereby makes the annexed *Order Amending Schedule I to the Access to Information Act*.

Sur recommandation du premier ministre et en vertu du paragraphe 77(2) de la *Loi sur l'accès à l'information*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe I de la Loi sur l'accès à l'information*, ci-après.

ORDER AMENDING SCHEDULE I TO THE ACCESS TO INFORMATION ACT

DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE I DE LA LOI SUR L'ACCÈS À L'INFORMATION

AMENDMENT

MODIFICATION

1. Schedule I to the *Access to Information Act* is amended by adding the following in alphabetical order under the heading "*Other Government Institutions*":

1. L'annexe I de la *Loi sur l'accès à l'information* est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, sous l'intertitre « *Autres institutions fédérales* », de ce qui suit :

Canada Information Office
Bureau d'information du Canada

Bureau d'information du Canada
Canada Information Office

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. This Order comes into force on July 9, 1996.

2. Le présent décret entre en vigueur le 9 juillet 1996.

Registration
SOR/96-357 9 July, 1996

PRIVACY ACT

Schedule to the Act, amendment

P.C. 1996-1069 9 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsection 77(2) of the *Privacy Act*, hereby makes the annexed *Order Amending the Schedule to the Privacy Act*.

**ORDER AMENDING THE SCHEDULE
TO THE PRIVACY ACT**

AMENDMENT

1. The schedule to the *Privacy Act* is amended by adding the following in alphabetical order under the heading "*Other Government Institutions*":

Canada Information Office
Bureau d'information du Canada

COMING INTO FORCE:

2. This Order comes into force on July 9, 1996.

Enregistrement
DORS/96-357 9 juillet 1996

LOI SUR LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS
PERSONNELS

Annexe de la Loi—Modification

C.P. 1996-1069 9 juillet 1996

Sur recommandation du premier ministre et en vertu du paragraphe 77(2) de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe de la Loi sur la protection des renseignements personnels*, ci-après.

**DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE DE LA LOI SUR LA
PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS**

MODIFICATION

1. L'annexe de la *Loi sur la protection des renseignements personnels* est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, sous l'intertitre « *Autres institutions fédérales* », de ce qui suit :

Bureau d'information du Canada
Canada Information Office

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent décret entre en vigueur le 9 juillet 1996.

Registration
SOR/96-358 9 July, 1996

PUBLIC SERVICE STAFF RELATIONS ACT

Schedule I to the Act, amendment

P.C. 1996-1072 9 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to section 4 of the *Public Service Staff Relations Act*, hereby makes the annexed *Order Amending Schedule I to the Public Service Staff Relations Act*.

**ORDER AMENDING SCHEDULE I TO
THE PUBLIC SERVICE STAFF RELATIONS ACT**

AMENDMENT

1. Part I of Schedule I to the *Public Service Staff Relations Act* is amended by adding the following in alphabetical order:

Canada Information Office
Bureau d'information du Canada

COMING INTO FORCE

2. This Order comes into force on July 9, 1996.

Enregistrement
DORS/96-358 9 juillet 1996

LOI SUR LES RELATIONS DE TRAVAIL DANS LA
FONCTION PUBLIQUE

Annexe I de la Loi—Modification

C.P. 1996-1072 9 juillet 1996

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'article 4 de la *Loi sur les relations de travail dans la fonction publique*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe I de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique*, ci-après.

**DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE I DE LA LOI
SUR LES RELATIONS DE TRAVAIL DANS LA
FONCTION PUBLIQUE**

MODIFICATION

1. La partie I de l'annexe I de la *Loi sur les relations de travail dans la fonction publique* est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

Bureau d'information du Canada
Canada Information Office

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent décret entre en vigueur le 9 juillet 1996.

Registration
SOR/96-359 9 July, 1996

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Special Appointment Regulations, No. 1996-6

P.C. 1996-1073 9 July, 1996

Whereas the Public Service Commission has decided that it is not practicable nor in the best interests of the Public Service to apply the *Public Service Employment Act*, with the exception of sections 32, 33 and 34, to Roger J. Collet on his appointment to the position of Executive Director of the Canada Information Office, and while employed in that position;

Whereas the Public Service Commission is of the opinion that it is desirable to make the annexed *Regulations respecting the appointment of Roger J. Collet*;

Whereas the Public Service Commission, pursuant to subsection 41(1) of the *Public Service Employment Act*, has decided to exclude Roger J. Collet, from the operation of that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, on his appointment to the position of Executive Director of the Canada Information Office, and while employed in that position;

And whereas the Public Service Commission recommends, pursuant to subsection 37(1) of the *Public Service Employment Act*, that the Governor in Council make the annexed *Regulations respecting the appointment of Roger J. Collet*;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council,

(a) on the recommendation of the Prime Minister, hereby, pursuant to subsection 41(1) of the *Public Service Employment Act*, approves the exclusion by the Public Service Commission of Roger J. Collet from the operation of that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, on his appointment to the position of Executive Director of the Canada Information Office, and while employed in that position; and

(b) on the recommendation of the Prime Minister and the Public Service Commission, hereby, pursuant to subsection 37(1) of the *Public Service Employment Act*, makes the annexed *Regulations respecting the appointment of Roger J. Collet*.

REGULATIONS RESPECTING THE APPOINTMENT OF
ROGER J. COLLET

SHORT TITLE

1. These Regulations may be cited as the *Special Appointment Regulations, No. 1996-6*.

GENERAL

2. The Governor General in Council may appoint Roger J. Collet to the position of Executive Director of the Canada Information Office, to hold office during pleasure.

Enregistrement
DORS/96-359 9 juillet 1996

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Règlement n° 1996-6 portant affectation spéciale

C.P. 1996-1073 9 juillet 1996

Attendu que la Commission de la fonction publique estime qu'il est difficilement réalisable et contraire aux intérêts de la fonction publique d'appliquer la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, à l'exception des articles 32, 33 et 34, à Roger J. Collet, lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de directeur exécutif du Bureau d'information du Canada;

Attendu que la Commission de la fonction publique estime qu'il est souhaitable de prendre le *Règlement concernant la nomination de Roger J. Collet*, ci-après;

Attendu que la Commission de la fonction publique, en vertu du paragraphe 41(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, a décidé d'exempter Roger J. Collet de l'application de ladite loi, à l'exception des articles 32, 33 et 34, lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de directeur exécutif du Bureau d'information du Canada;

Attendu que la Commission de la fonction publique recommande, en vertu du paragraphe 37(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, que le gouverneur en conseil prenne le *Règlement concernant la nomination de Roger J. Collet*, ci-après.

À ces causes,

a) sur recommandation du premier ministre, Son Excellence le Gouverneur général en conseil, en vertu du paragraphe 41(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, approuve l'exemption par la Commission de la fonction publique, de Roger J. Collet de l'application de ladite loi, à l'exception des articles 32, 33 et 34, lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de directeur exécutif du Bureau d'information du Canada;

b) sur recommandation du premier ministre et de la Commission de la fonction publique, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend, en vertu du paragraphe 37(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, le *Règlement concernant la nomination de Roger J. Collet*, ci-après.

RÈGLEMENT CONCERNANT LA NOMINATION DE
ROGER J. COLLET

TITRE ABRÉGÉ

1. *Règlement n° 1996-6 portant affectation spéciale*.

DISPOSITION GÉNÉRALE

2. Le Gouverneur général en conseil peut nommer Roger J. Collet au poste de directeur exécutif du Bureau d'information du Canada, à titre amovible.

Registration
SOR/96-360 10 July, 1996

MOTOR VEHICLE SAFETY ACT

Motor Vehicle Safety Regulations, amendment

P.C. 1996-1075 10 July, 1996

Whereas, pursuant to subsection 11(3) of the Motor Vehicle Safety Act*, a copy of a proposed amendment to the Motor Vehicle Safety Regulations, C.R.C., c. 1038, substantially in the form set out in the schedule hereto, was published in the *Canada Gazette Part I* on February 3, 1996, and a reasonable opportunity was thereby afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect thereto;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsections 5(1) and 11(1) of the Motor Vehicle Safety Act*, is pleased hereby to amend the Motor Vehicle Safety Regulations, C.R.C., c. 1038, in accordance with the schedule hereto, effective January 1, 1997.

SCHEDULE

1. Section 1200 of Schedule VI to the *Motor Vehicle Safety Regulations* and the heading before it are repealed.

2. Section 1201¹ of Schedule VI to the Regulations is replaced by the following:

1201. (1) Every snowmobile other than a competition snowmobile shall be constructed so that it conforms to the requirements set out in the SSCC/10 *Safety Standards for Snowmobile Product Certification*, published by the Snowmobile Safety and Certification Committee, Inc. (271 Woodland Pass, Suite 220, East Lansing, Michigan 48823, U.S.A.), dated June 8, 1994, other than the labelling requirements of Figures 4 to 7, and in the SSCC/10 Supplement, *Detailed Standards and Testing Specifications and Procedures*, dated June 8, 1994, when tested in accordance with the tests referred to in those Standards and that Supplement.

(2) Notwithstanding the definition "Designed or Designed to" referred to in section 4 of the Standards referred to in subsection (1) and for the purposes of those Standards and the Supplement referred to in that subsection, "Designed" and "Designed to" shall mean designed and constructed in such a manner so as to conform to the performance requirements of those documents under normal conditions of operation.

(3) The use of the word "should" in paragraph 10c.(4) of the Standards referred to in subsection (1) and of the word "will" in those Standards and the Supplement referred to in that subsection shall be considered to create an obligation.

(4) The reference to the Supplement referred to in subsection (1) shall be interpreted as excluding the statements that set out a recommended practice or guideline by using, for example, the auxiliary "should".

Enregistrement
DORS/96-360 10 juillet 1996

LOI SUR LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE

Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles—Modification

C.P. 1996-1075 10 juillet 1996

Attendu que, conformément au paragraphe 11(3) de la Loi sur la sécurité automobile*, le projet de modification du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles, conforme en substance à l'annexe ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada Partie I* le 3 février 1996 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 des paragraphes 5(1) et 11(1) de la Loi sur la sécurité automobile*, il plaît à Son Excellence le Gouverneur général en conseil de modifier, conformément à l'annexe ci-après, le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles, C.R.C., ch. 1038, lesquelles modifications entrent en vigueur le 1^{er} janvier 1997.

ANNEXE

1. L'article 1200 de l'annexe VI du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* et l'intertitre le précédant sont abrogés.

2. L'article 1201¹ de l'annexe VI du même règlement est remplacé par ce qui suit :

1201. (1) Les motoneiges, autres que les motoneiges de compétition, doivent être construites en conformité avec les exigences prévues dans la norme SSCC/10 du Snowmobile Safety and Certification Committee, Inc. (271 Woodland Pass, Suite 220, East Lansing, Michigan 48823, U.S.A.) intitulée *Safety Standards for Snowmobile Product Certification* et datée du 8 juin 1994—sauf celles des figures 4 à 7—et dans le supplément à cette norme intitulé *Detailed Standards and Testing Specifications and Procedures* et daté du 8 juin 1994, lorsqu'elles sont soumises aux essais prévus dans ces documents.

(2) Malgré la définition de « Designed or Designed to » prévue par l'article 4 de la norme visée au paragraphe (1) et pour l'application des documents visés à ce paragraphe, les termes « Designed » et « Designed to » s'entendent de ce qui est conçu et construit de façon à atteindre le niveau de performance prévu par ces documents, dans des conditions normales d'opération.

(3) Le mot « should » qui est employé au paragraphe 10c.(4) de la norme visée au paragraphe (1) et le mot « will » qui est employé dans les documents visés à ce paragraphe sont interprétés comme exprimant une obligation.

(4) Le renvoi au supplément visé au paragraphe (1) est interprété comme excluant les énoncés qui expriment une pratique recommandée ou une ligne directrice par l'emploi, notamment, du mot « should ».

* S.C. 1993, c. 16

¹ SOR/87-660, 1987 *Canada Gazette Part II*, p. 4413

* L.C. 1993, ch. 16

¹ DORS/87-660, *Gazette du Canada Partie II*, 1987, p. 4413

(5) The statement required pursuant to paragraph 12c.(2) of the Standards referred to in subsection (1), the information specified on the label or plaque that must be affixed to a snowmobile pursuant to paragraph 12c.(6) of those Standards and any instructions that are provided with a snowmobile shall be provided in both official languages.

(6) Every snowmobile other than a competition snowmobile shall be equipped with the emergency stop switch set out in the Standards referred to in subsection (1) and headlamps that are on continuously when the engine of the snowmobile is operating.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Section 1201 of the *Motor Vehicle Safety Regulations*, entitled "Snowmobile Standards", sets out the regulatory requirements governing snowmobiles. According to this section, snowmobiles must comply with the standards prescribed by the Snowmobile Safety and Certification Committee, Inc. (SSCC), which is a U.S. non-profit association that has developed minimum safety standards for the manufacture and certification of snowmobiles. These standards are contained in SSCC/10 *Safety Standards for Snowmobile Product Certification* and in the SSCC/10 Supplement entitled *Detailed Standards and Testing Specifications and Procedures*. On July 1, 1995, the SSCC moved to a new address; this amendment changes the SSCC's address. It also makes several other minor modifications to the Regulations.

Effective June 8, 1994, the SSCC reaffirmed its *Safety Standards for Snowmobile Product Certification* and the accompanying Supplement without changing their requirements. This revision was undertaken because of the reaffirmation, without change, of the standards published by the Society of Automotive Engineers to which the SSCC Standards and Supplement make reference. This amendment updates and clarifies section 1201's incorporation of the SSCC Standards and Supplement, and stipulates those standards and test procedures that are obligatory. It also requires that the information affixed to and supplied with snowmobiles be provided in both French and English.

In response to recommendations made by the Department of Transport's Regulatory Review Committee, this amendment also revokes section 1200 of the Regulations. It contained two definitions: "load carrying part", which is no longer used, and "snowmobile trailer", which is already defined in the Interpretation section.

This amendment becomes effective on January 1, 1997.

Alternatives

The changes made by this amendment are mainly administrative in nature and serve to keep the Regulations up to date. Although Canada's approach differs from that of the U.S., which relies on voluntary compliance with SSCC standards, the Canadian snowmobile industry is not at a competitive disadvantage because of Canada's more stringent approach. Consideration was given to the alternative of reproducing the SSCC standards in their entirety within the body of the Regulations; however, incor-

(5) La mention exigée aux termes du paragraphe 12c.(2) de la norme visée au paragraphe (1) et les renseignements mentionnés sur l'étiquette ou la plaque apposée sur les motoneiges en application du paragraphe 12c.(6) de cette norme ainsi que toutes instructions qui sont fournies avec les motoneiges doivent être dans les deux langues officielles.

(6) Les motoneiges, autres que les motoneiges de compétition, doivent être munies de l'interrupteur pour arrêt d'urgence prévu par la norme visée au paragraphe (1) et de projecteurs qui demeurent allumés lorsque le moteur est en marche.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

L'article 1201 du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*, intitulé *Normes régissant les motoneiges*, renferme les prescriptions applicables aux motoneiges. Ainsi, les motoneiges doivent être conformes aux normes prescrites par le Comité de sécurité et de certification de la motoneige (SSCC), association américaine sans but lucratif qui a élaboré et mis en application des normes de sécurité minimales et facultatives pour la fabrication et la certification des motoneiges. Ces normes sont énoncées dans le document intitulé SSCC/10 *Safety Standards for Snowmobile Product Certification* et dans le Supplément SSCC/10 intitulé *Detailed Standards and Testing Specifications and Procedures*. Le 1^{er} juillet 1995, le SSCC a déménagé : le règlement met à jour l'adresse de ce comité et amène d'autres changements mineurs au Règlement.

Le 8 juin 1994, le SSCC a réaffirmé ses *Standards for Snowmobile Product Certification* et le Supplément connexe sans modifier ses exigences. Il a entrepris cette révision par suite de la réaffirmation, sans modification, des normes publiées par la *Society of Automotive Engineers* auxquelles les normes et le Supplément du SSCC renvoient. La modification du règlement met à jour et clarifie le renvoi aux normes et au Supplément du SSCC qui figure à l'article 1201 et prescrit les normes et méthodes d'essai obligatoires. Elle exige en outre que toute information au sujet des motoneiges soit affichée ou fournie en anglais et en français.

Suivant les recommandations faites par le Comité d'examen de la réglementation de Transports Canada, la modification du règlement abroge l'article 1200. Il contient deux définitions : celle de l'expression « pièce chargée », qui n'est plus utilisée dans le règlement, et celle de l'expression « remorque pour motoneige », qui est déjà définie à l'article des définitions.

La modification du règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 1997.

Solutions envisagées

Les modifications sont surtout de nature administrative et ont pour objet de mettre à jour le règlement. L'approche canadienne est différente de celle des É.-U. qui préconise la conformité volontaire aux normes du SSCC, mais elle ne désavantage pas l'industrie canadienne de la motoneige sur le plan de la concurrence en raison de son attitude plus rigoureuse. Par ailleurs, on a examiné la possibilité de reproduire intégralement les normes du SSCC dans le règlement, mais on a plutôt décidé de procéder, par

poration by reference was retained as the legislative method because snowmobile manufacturers are familiar with the SSCC standards and testing procedures, and it is unnecessary to duplicate them.

Benefits and Costs

This amendment updates and clarifies the safety requirements governing snowmobiles, thereby helping to ensure the effective regulation of the snowmobile industry. The only cost associated with this amendment would be the new requirement to provide information in both official languages, which is expected to be minimal.

Consultation

The Department's intention to make this amendment was published in the *Canada Gazette Part I* on February 3, 1996, and no dissenting comments were received.

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 factory-produced vehicles, and by testing vehicles obtained in the open market. If a vehicle does not comply with a safety standard, the manufacturer or importer is subject to prosecution and, if found guilty, will be fined as prescribed in the *Motor Vehicle Safety Act*.

Contact

Charles Morton
Road Safety and Motor Vehicle Regulation
Department of Transport
344 Slater Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Tel.: (613) 998-1958
FAX: (613) 998-4831

renvoi, les constructeurs de motoneiges étant familiers avec ces normes et les méthodes d'essai connexes.

Coûts et avantages

La modification met à jour et précise les prescriptions en matière de sécurité auxquelles sont assujetties les motoneiges et aide à la bonne réglementation de l'industrie de la motoneige. Le seul coût qu'elle occasionne concerne l'obligation de fournir ou d'afficher toute information dans les deux langues officielles. Ce coût devrait toutefois être minime.

Consultations

Le ministère des Transports a manifesté son intention d'entreprendre cette modification dans la *Gazette du Canada Partie I*, le 3 février 1996. À ce jour, il n'a reçu aucun avis défavorable.

Respect et exécution

Les fabricants et importateurs de véhicules automobiles sont chargés de s'assurer que leurs produits sont conformes au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Le ministère des Transports contrôle leurs programmes d'autocertification en examinant leurs dossiers d'essais, en inspectant couramment des véhicules en usine et en soumettant des véhicules obtenus sur le marché à des essais. Si un véhicule n'est pas conforme à une norme de sécurité, le fabricant ou l'importateur s'expose à des poursuites et est condamné, sur déclaration de culpabilité, à une amende conformément à la *Loi sur la sécurité automobile*.

Personne-ressource

Charles Morton
Sécurité routière et Réglementation automobile
Transports Canada
344, rue Slater
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 998-1958
TÉLÉCOPIEUR : (613) 998-4831

Registration
SOR/96-361 10 July, 1996

CANADA AGRICULTURAL PRODUCTS ACT

**Fresh Fruit and Vegetable Regulations,
amendment**

P.C. 1996-1076 10 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to section 32 of the Canada Agricultural Products Act*, is pleased hereby to amend the Fresh Fruit and Vegetable Regulations, C.R.C., c. 285, in accordance with the schedule hereto.

SCHEDULE

1. Paragraph 29(2)(c)¹ of the *Fresh Fruit and Vegetable Regulations* is replaced by the following:

(c) a release permit issued by an inspector, in a form established by the Department of Agriculture and Agri-Food, where an inspection cannot be performed within the time referred to in paragraph 40(1)(a) or (b).

2. Paragraph 31(5)(c)² of the Regulations is replaced by the following:

(c) a release permit issued by an inspector, in a form established by the Department of Agriculture and Agri-Food, where an inspection cannot be performed within the time referred to in paragraph 40(1)(a) or (b).

3. (1) The portion of subsection 35(4)³ of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(4) Where a lot of apples, onions or potatoes referred to in subsection (1) is not accompanied at a Canadian port of entry by a Federal-State Inspection Certificate or evidence of inspection referred to in that subsection, an inspector shall inspect the lot of apples, onions or potatoes

(2) The portion of subsection 35(5)³ of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(5) Where a lot of apples referred to in subsection (2) is not accompanied at a Canadian port of entry by an inspection certificate or evidence of inspection referred to in that subsection, an inspector shall inspect the lot of apples

4. Section 42 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

(3) Where an inspector is aware that a person has failed to pay the fee prescribed by the *Fresh Fruit and Vegetable Fees Order* for the inspection of produce, the inspector may refuse to inspect any other produce or may withhold the issuance of an inspection certificate or any other document, or withhold any information, in respect of inspected produce until the person pays the outstanding amount.

Enregistrement
DORS/96-361 10 juillet 1996

LOI SUR LES PRODUITS AGRICOLES AU CANADA

**Règlement sur les fruits et les légumes frais
—Modification**

C.P. 1996-1076 10 juillet 1996

Sur recommandation du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et en vertu de l'article 32 de la Loi sur les produits agricoles au Canada*, il plaît à Son Excellence le Gouverneur général en conseil de modifier, conformément à l'annexe ci-après, le Règlement sur les fruits et les légumes frais, C.R.C., ch. 285.

ANNEXE

1. L'alinéa 29(2)c)¹ du Règlement sur les fruits et les légumes frais est remplacé par ce qui suit :

c) un laissez-passer délivré par l'inspecteur, sur le formulaire établi par le ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, lorsque l'inspection ne peut être effectuée dans le délai prévu aux alinéas 40(1)a) ou b).

2. L'alinéa 31(5)c)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) un laissez-passer délivré par l'inspecteur, sur le formulaire établi par le ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, lorsque l'inspection ne peut être effectuée dans le délai prévu aux alinéas 40(1)a) ou b).

3. (1) Le passage du paragraphe 35(4)³ du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(4) Lorsque, au point d'entrée canadien, le lot de pommes, d'oignons ou de pommes de terre visé au paragraphe (1) n'est pas accompagné du certificat d'inspection ou de la preuve d'inspection mentionnés à ce paragraphe, l'inspecteur examine le lot :

(2) Le passage du paragraphe 35(5)³ du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(5) Lorsque, au point d'entrée canadien, le lot de pommes visé au paragraphe (2) n'est pas accompagné du certificat d'inspection ou de la preuve d'inspection mentionnés à ce paragraphe, l'inspecteur examine le lot :

4. L'article 42 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(3) L'inspecteur qui sait qu'une personne n'a pas payé le prix fixé par l'*Arrêté sur les prix applicables aux fruits et légumes frais* pour l'inspection d'un produit peut refuser d'inspecter tout autre produit ou refuser de délivrer un certificat d'inspection ou autre document ou de communiquer des renseignements relativement à un produit qui a été inspecté, jusqu'à ce que celle-ci acquitte le montant en souffrance.

* R.S., c. 26 (4th Suppl.)

¹ SOR/90-447, 1990 *Canada Gazette* Part II, p. 3328

² SOR/94-510, 1994 *Canada Gazette* Part II, p. 2852

³ SOR/95-225, 1995 *Canada Gazette* Part II, p. 1452

* L.R., ch. 20 (4^e suppl.)

¹ DORS/90-447, *Gazette du Canada* Partie II, 1990, p. 3328

² DORS/94-510, *Gazette du Canada* Partie II, 1994, p. 2852

³ DORS/95-225, *Gazette du Canada* Partie II, 1995, p. 1452

5. Part IX⁴ of the Regulations is repealed.

6. Subsections 56(1)⁵ and (2)⁵ of the Regulations are replaced by the following:

56. (1) An application for the registration of an establishment, or for the renewal or amendment of an existing registration, shall be made to the Director, in a form provided by the Department of Agriculture and Agri-Food, accompanied by the applicable fee prescribed by the *Fresh Fruit and Vegetable Fees Order*, and shall contain the following information:

- (a) the name, address, including the postal code, telephone number and, if any, facsimile number of the applicant and of the establishment, where they are different from those of the applicant;
- (b) whether it is an application for a new registration or for the renewal or amendment of an existing registration;
- (c) the existing registration number, if any;
- (d) whether the establishment is owned by an individual, a partnership, a cooperative or a corporation;
- (e) the name under which the establishment operates, where the name is different from that of the applicant;
- (f) the names and titles of all owners, partners, officers and directors of the establishment; and
- (g) the kinds of produce that will be packed in the establishment.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Fresh Fruit and Vegetable Fees Order* establishes new fees and increases existing fees for services provided by the Food Production and Inspection Branch (FPIB) of Agriculture and Agri-Food Canada to packers and wholesalers of fresh fruits and vegetables. These services are needed to meet the requirements of the *Fresh Fruit and Vegetable Regulations* and the *Licensing and Arbitration Regulations* under the *Canada Agricultural Products Act*. FPIB is responsible for federal food inspection services.

The *Canada Agricultural Products Act* governs international and interprovincial trade in agricultural products, the inspection and registration of establishments in which agricultural products are prepared, as well as the grading, inspection and certification of these products including fresh fruits and vegetables.

In this time of fiscal restraint, implementing cost sharing is a priority for the Federal Government. All departments have been instructed to reduce or recover operating costs. The 1992 Federal Regulatory Review and the FPIB Business Alignment Plan recommend that alternatives for delivering inspection programs in the most cost-effective and efficient way be negotiated with the industry.

5. La partie IX⁴ du même règlement est abrogée.

6. Les paragraphes 56(1)⁵ et (2)⁵ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

56. (1) La demande d'agrément d'un établissement, ou la demande de renouvellement ou de modification de celui-ci, est présentée au directeur sur le formulaire fourni par le ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, est accompagnée d'un paiement représentant le prix applicable fixé par l'*Arrêté sur les prix applicables aux fruits et légumes frais* et contient les renseignements suivants :

- a) les nom, adresse—y compris le code postal—, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur du demandeur et ceux de l'établissement, s'ils sont différents;
- b) la mention qu'il s'agit d'une nouvelle demande ou d'une demande de renouvellement ou de modification;
- c) le numéro d'agrément existant, le cas échéant;
- d) la mention que l'établissement appartient à un particulier, à une société de personnes, à une coopérative ou à une personne morale;
- e) le nom commercial de l'établissement, s'il diffère du nom du demandeur;
- f) les noms et titres des propriétaires, associés, dirigeants et administrateurs de l'établissement;
- g) les types de produits qui seront emballés dans l'établissement.

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

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le présent règlement intitulé *Arrêté sur les prix applicables aux fruits et légumes frais* fixe de nouveaux droits et augmentent les droits exigés actuellement pour les services fournis aux emballleurs et aux grossistes de fruits et de légumes frais par la Direction générale de la production et de l'inspection des aliments (DGPIA) du ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire. Ces services sont exigés par le *Règlement sur les fruits et les légumes frais* et le *Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage* pris en vertu de la *Loi sur les produits agricoles au Canada*. La DGPIA est responsable des services fédéraux d'inspection des aliments.

La *Loi sur les produits agricoles au Canada* régit le commerce international et interprovincial des produits agricoles, l'inspection et l'agrément des établissements où des produits agricoles sont conditionnés, ainsi que la classification, l'inspection et la certification de ces produits, notamment des fruits et des légumes frais.

Compte tenu des restrictions financières actuelles, la mise en oeuvre d'initiatives de partage des coûts est une priorité pour le gouvernement fédéral. Chaque ministère a été prié de prendre des mesures en vue de réduire ou de recouvrer ses coûts de fonctionnement. L'examen de la réglementation fédérale de 1992 et le Plan d'agencement des activités de la DGPIA recommandent que des négociations soient menées avec les utilisateurs des services d'inspection dans le but de trouver de nouvelles méthodes

⁴ SOR/92-618, 1992 *Canada Gazette* Part II, p. 4162

⁵ SOR/90-218, 1990 *Canada Gazette* Part II, p. 1384

⁴ DORS/92-618, *Gazette du Canada* Partie II, 1992, p. 4162

⁵ DORS/90-218, *Gazette du Canada* Partie II, 1990, p. 1384

In consultation with national producer and processor associations, FPIB is redesigning programs and establishing new funding arrangements, including cost sharing. The underlying principle is that participants in the industry should share in the costs of providing certain programs and help develop alternative business arrangements for others.

Cost recovery for the inspection and certification of fresh produce is not new. Fees for these services can be found as early as 1928 under the *Fruit Act* when \$5 was charged to inspect more than half a load and \$2.50 for less than half a load. Under the old *Fruit, Vegetables and Honey Act* inspection fees were set at \$5 per carload at the shipping point and \$10 per carload at other places. These fees were unchanged until 1983 when increased fees were introduced. Gradual increases followed in 1986, 1987, 1988 and 1990 after negotiations with the industry. Rates were not change since 1990, nor were other fees introduced.

The *Fresh Fruit and Vegetable Fees Order* has been made by the Minister of Agriculture and Agri-Food under the *Financial Administration Act*. To implement the new fees, amendments to the *Fresh Fruit and Vegetable Regulations* have also been made under the *Canada Agricultural Products Act*.

This fee order has increased the fees for the inspection and certification of fresh fruit and vegetables marketed in import, export and interprovincial trade and for the registration of establishments packing fresh fruit and vegetables under the *Fresh Fruit and Vegetable Regulations*. It has also established fees for release permits for export and interprovincial shipments, for Ministerial exemptions, for the review of produce labels and for individual contracts for inspection, grading and monitoring.

The Order and amendments to the *Licensing and Arbitration Regulations* have also increased the fees for a produce licence and have established filing fees for complaints sent to the Board of Arbitration and a fee for dump certificates. A settlement fee when a complaint is settled by the Board was part of the original proposal but it was withdrawn after prepublication, as was a proposed separate license fee for branch offices. These were withdrawn by program officials for further evaluation.

FPIB negotiated these fees with fruit and vegetable growers, importers and wholesalers under its Business Alignment Plan. The new fees and changes are as follows:

- inspection fees are increased to 60 cents per 100 kg at the shipping point from 33 cents, and to \$1.17 per 100 kg from 78 cents at destination markets, with a minimum fee of \$68 in both cases except that for exports of onions, potatoes and field tomatoes to the USA the minimum fee is \$30;
- the annual fee to register a packing establishment has risen to \$750 from \$500;
- a fee of \$15 will be charged for a release permit issued when a complete inspection is not possible;

assurant l'exécution la plus rentable et la plus efficace possible de ces programmes.

En consultation avec les associations nationales de producteurs et de transformateurs, la DGPIA a entrepris le remaniement des programmes et l'établissement de nouveaux programmes, notamment de partage des coûts. Le principe sous-jacent est le suivant : les utilisateurs des services du gouvernement et les participants des industries réglementées devraient assumer une partie du coût d'exécution de certains programmes et contribuer à mettre au point d'autres formules de prestation des autres programmes.

Le recouvrement des coûts dans les domaines de l'inspection et de la certification des produits frais n'est pas une notion nouvelle. La *Loi sur les fruits* de 1928 prévoyait déjà les droits exigibles pour ces services : 5 \$ pour l'inspection de plus d'un demi-chargement et 2,50 \$ pour l'inspection de moins d'un demi-chargement. Aux termes de l'ancienne *Loi sur les fruits, les légumes et le miel*, les droits d'inspection étaient de 5 \$ par wagonnée au point d'expédition et de 10 \$ par wagonnée ailleurs, jusqu'à leur hausse en 1983. Des augmentations graduelles ont suivi en 1986, 1987, 1988 et 1990, après la tenue de négociations avec l'industrie. Les taux n'ont pas changés depuis 1990, et aucun nouveau droit n'a été appliqué depuis ce temps.

La *Loi sur la gestion des finances publiques* autorisait le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire à prendre l'*Arrêté sur les prix applicables aux fruits et légumes frais*.

Cet arrêté sur les droits a haussé les droits d'inspection et de certification des fruits et des légumes frais sur les marchés d'importation, d'exportation et interprovinciaux, ainsi que ceux d'agrément des établissements d'emballage des fruits et des légumes frais en vertu du *Règlement sur les fruits et les légumes frais*. Il a également établi des droits applicables à la délivrance des permis d'exportation et d'expédition interprovinciale, aux exemptions ministérielles, à l'examen des étiquettes des produits frais et aux contrats spéciaux d'inspection, de classification et de surveillance.

L'Arrêté et les modifications apportées au *Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage* ont également haussé les droits de délivrance de permis de commerce des produits frais et établi des droits pour le dépôt de plaintes devant le Conseil d'arbitrage et des droits applicables à la délivrance de certificats pour les produits rejetés. Des droits de règlement des plaintes par le Conseil étaient également prévus à l'origine, mais ils ont été retirés après la publication préalable, tout comme les droits afférents au permis à l'intention des succursales; ces droits seront de nouveau examinés par des fonctionnaires responsables du programme.

Les nouveaux droits, énumérés ci-après, ont été négociés avec les producteurs de fruits et de légumes, les importateurs et les grossistes conformément au Plan d'ajustement des activités de la DGPIA.

- Hausse des droits d'inspection de 33 à 60 cents le 100 kg au point d'expédition, et de 78 cents à 1,17 \$ le 100 kg aux marchés de destination, un droit minimum de 68 \$ s'appliquant dans les deux cas, sauf pour ce qui est des exportations aux États-Unis d'oignons, de pommes de terre et de tomates de plein champ pour lesquelles le droit minimum est de 30 \$;
- augmentation de 500 à 750 \$ du droit annuel d'agrément d'un établissement d'emballage;

- a flat fee of \$20 per load will be charged for Ministerial exemptions;
- a fee of \$68 per hour or 60 cents per 100 kg, whichever is chosen by the applicant, will be charged for contracted grading, inspection and monitoring services;
- a fee of \$100 per label will be charged for label reviews;
- the annual fee for a produce licence has risen to \$750 from \$500 and a nominal fee of \$50 is prescribed for charitable organizations;
- a fee of \$50 or 60 cents per 100 kg, whichever is greater, will be charged for a dump certificate issued to confirm the disposal of produce that is not marketable; and
- a single filing fee of \$400 will be charged for a complaint made to the Board of Arbitration. This is a change from the proposed \$500/\$800/\$1,000 graduated fee scale that depended on the amount of the claim.

Fees must be paid at the time of application in the case of establishment registrations, produce licences, label reviews and complaints to the Board of Arbitration; upon receipt of certificates or permits; or on receipt of an invoice where a person has an FPB charge account.

This fee Order replaces existing fee provisions in the *Fresh Fruit and Vegetable Regulations* and the *Licensing and Arbitration Regulations*. Amendments to these two regulations have been made concurrently with the fee Order to revoke the old fees and to make the necessary references to the new fees prescribed by the Minister.

Alternatives

1. Status Quo

The status quo was not an acceptable alternative considering the priority of the Government to reduce its operating costs and the cutbacks imposed on the department.

2. Elimination or Reduction of Programs

The lowest priority programs have already been eliminated or are in the process of being eliminated. Compulsory import, export and interprovincial inspection requirements have been eliminated for all fresh fruit and vegetables except apples, potatoes, onions, field tomatoes and blueberries. This has resulted in cost savings for the industry exceeding \$15 million per year. Clients of the inspection service believe that further reductions in service are unacceptable since these services are required to maintain market stability and confidence in both domestic and foreign markets. This feeling is supported by previous cost sharing arrangements with this sector.

3. Alternative Delivery of Programs

Alternative methods of program delivery are still being considered, including privatization, joint delivery and accreditation of non-government inspectors. Consultations planned for 1996 will focus on these alternatives to further reduce program costs.

- imposition d'un droit de 15 \$ pour la délivrance d'un permis lorsqu'il est impossible de faire une inspection complète;
- application d'un droit fixe de 20 \$ le chargement aux exemptions ministérielles;
- paiement de 68 \$ l'heure ou de 60 cents le 100 kg, au choix du demandeur, pour les services contractuels de classification, d'inspection et de surveillance;
- application d'un droit de 100 \$ pour l'examen de chaque étiquette;
- majoration du droit annuel de délivrance d'un permis de commerce des produits frais de 500 à 750 \$ et imposition d'un droit de 50 \$ pour les organismes de bienfaisance;
- application d'un droit de 50 \$ ou de 60 cents le 100 kg, selon le plus élevé de ces deux montants, pour la délivrance d'un certificat pour des produits rejetés confirmant l'élimination de produits qui ne peuvent être vendus;
- paiement d'un droit de 400 \$ pour le dépôt d'une plainte devant le Conseil d'arbitrage. Cette modification a été préférée à l'échelle graduelle de 500/800/1 000 \$ selon le montant de la réclamation.

Les droits sont payables au moment de la demande d'agrément d'établissements, de permis de commerce des produits frais et d'examen d'étiquettes, de dépôt de plaintes devant le Conseil d'arbitrage, à la réception des certificats ou des permis, ou à la réception d'une facture dans le cas des personnes détentrices d'un compte de la DGPIA.

Le présent arrêté remplace les dispositions sur les droits du *Règlement sur les fruits et les légumes frais* et du *Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage*. Les modifications ont été apportées aux deux règlements en même temps que l'Arrêté était pris afin que les anciens droits soient révoqués et que l'on puisse faire référence aux nouveaux droits prescrits par le Ministre.

Solutions de rechange envisagées

1. Statu quo

Le statu quo n'était pas une solution acceptable compte tenu de la priorité accordée par le gouvernement à la réduction de ses coûts de fonctionnement et des compressions imposées au Ministère.

2. Élimination ou réduction des programmes

Les programmes les moins prioritaires ont déjà été éliminés ou sont sur le point de l'être. L'inspection dans le cas des importations, des exportations et du commerce interprovincial n'est plus obligatoire pour tous les fruits et les légumes frais, à l'exception des pommes, des pommes de terre, des oignons, des tomates de plein champ et des bleuets. Il en a résulté des économies pour l'industrie de plus de 15 millions de dollars par année. Les clients des services d'inspection estiment qu'il est inacceptable de les réduire davantage étant donné qu'ils sont nécessaires au maintien de la stabilité du marché et de la confiance dans les marchés nationaux et étrangers. Ce sentiment est appuyé par les ententes de partage des coûts déjà conclues avec l'industrie.

3. Autres modes de prestation des programmes

D'autres modes de prestation des programmes sont encore envisagés, dont la privatisation, la prestation conjointe et l'agrément d'inspecteurs non gouvernementaux. Les consultations prévues pour 1996 seront axées sur les solutions favorisant une plus grande réduction des coûts des programmes.

4. Enhance Cost-Recovery Rates for National Fruit and Vegetable Program Services

Cost recovery was chosen after consultations under the Regulatory Review determined that the inspection, licensing and registration programs were considered essential to the continued economic viability of the produce industry.

Benefits and Costs**Benefits**

Cost recovery is expected to generate total revenue of approximately \$6 million, of which approximately \$2.5 million will be new revenue. The new fees will assist the department in meeting its fiscal obligations. The additional revenue will off-set reduced financial commitments to the fresh fruit and vegetable program thereby permitting FPIB to continue the current services provided under the produce inspection and licensing and registration programs.

The fees reflect the principle that the primary beneficiary should be expected to share in the cost of the services. Furthermore, this initiative is consistent with the federal government's goal of reducing the deficit and the overall tax burden on Canadians. It is also a positive response to the Auditor General's recommendation that FPIB make a greater attempt to cost-recover for its inspection services.

This initiative will also assist the department in maintaining a program which provides inspection and certification services at reasonable costs. Price increases for consumers should not be expected as a result of this initiative, since, when the fees are prorated to the quantity of produce marketed, the increase in the cost per item is expected to be negligible.

Through financial arrangements within the Federal Government, FPIB is able to ensure that income generated by its services is returned to the Branch so that essential activities will continue despite resource reductions. If cost sharing were not possible, the program cuts resulting from budget reductions would definitely lead to lower service levels or to the elimination of services.

Costs

The value of trade in fresh fruit and vegetables in 1993, excluding interprovincial movement, was over \$2.5 billion. The \$6 million that will be raised through the fees represents approximately 0.2% of all trade for 1993 based on the service provided in the 1993/94 fiscal year. Consequently, the impact of these fees on trade in these commodities should be minimal.

International Trade Agreements

The fees comply with GATT obligations for inspection procedures. The fees will be uniformly applied to all trading partners and will not exceed the actual cost of the service provided. Some of Canada's major trading partners (USA, New Zealand, Australia) have been recovering fees for equivalent import and export certification services for some time.

4. Relèvement du pourcentage de recouvrement des coûts des services des programmes nationaux des fruits et des légumes

Le recouvrement des coûts a été choisi à la suite de consultations dans le cadre de l'Examen de la réglementation qui ont déterminé que les programmes d'inspection, de délivrance de permis et d'agrément étaient considérés comme essentiels au maintien de la viabilité économique de l'industrie des fruits et des légumes frais.

Avantages et coûts**Avantages**

Ce programme de recouvrement des coûts devrait permettre de recueillir au total environ 6 millions de dollars, dont près de 2,5 millions seront de l'argent frais. Ainsi, le Ministère pourra respecter ses obligations financières. Le revenu additionnel compensera pour les engagements financiers à la baisse dans le programme des fruits et des légumes frais, permettant ainsi à la DGOPIA de maintenir les services qu'elle offre actuellement dans le cadre des programmes d'inspection des produits, de délivrance des permis et d'agrément.

Les droits reflètent le principe que le premier bénéficiaire devrait partager le coût des services. En outre, cette initiative est dans le droit fil de l'objectif du gouvernement fédéral de réduire le déficit et le fardeau global des contribuables canadiens. C'est également une réponse positive à la recommandation du Vérificateur général voulant que la DGOPIA déploie davantage d'efforts pour recouvrer les coûts de ses services d'inspection.

Ce projet aidera également le Ministère à maintenir un programme qui fournit des services d'inspection et de certification à des coûts raisonnables. Il ne devrait pas entraîner d'augmentation des prix à la consommation étant donné que, lorsque les droits sont fixés au prorata de la quantité de produits mis en marché, la hausse du coût par article devrait être négligeable.

Par la voie de mesures financières au sein du gouvernement, la DGOPIA peut conserver le revenu généré par ses services et poursuivre les activités essentielles en dépit des réductions de ressources. Si le partage des coûts était impossible, les coupures de programme commandées par le budget entraîneraient inévitablement une diminution ou l'élimination de services.

Coûts

La valeur des échanges commerciaux de fruits et de légumes frais en 1993, sans compter le commerce interprovincial, dépassait 2,5 milliards de dollars. Les 6 millions de dollars qui seront recueillis sous forme de droits établis représentent environ 0,2 p. 100 de tout le commerce de 1993 fondé sur les services offerts au cours de l'exercice 1993-1994. Par conséquent, l'impact de ces droits sur le commerce de ces produits devrait être minime.

Ententes sur le commerce international

Les droits sont conformes aux obligations du GATT en matière de méthodes d'inspection. Les droits seront uniformément appliqués à tous les partenaires commerciaux et ne dépasseront pas le coût réel du service fourni. Certains des principaux partenaires commerciaux du Canada (États-Unis, Nouvelle-Zélande, Australie) procèdent depuis un certain temps au recouvrement des coûts pour des services de certification des importations et des exportations équivalents.

This regulation has no identifiable environmental impact. An environmental assessment pre-screening document is available on request.

Consultation

Regulatory Review was mentioned under the Administrative Arrangements heading in the 1993 Federal Regulatory Plan. Cost recovery was mentioned in the 1994 Plan under the heading "Future Initiatives".

Formal consultation with national industry organizations such as the Canadian Horticultural Council and the Canadian Produce Marketing Association have been undertaken since July 1994. A communications package was prepared to inform individual industry members of the fees and an Agri-Food Information Letter was distributed to interested parties along with a copy of the proposed regulations which were republished in the *Canada Gazette Part I* on November 4, 1995.

Several verbal and written responses were received during the consultation period. All written responses were acknowledged in writing.

In general, growers believe that government inspection is a valuable service and accept the need for the department to charge for its services. However, small growers feel that the fees set to achieve the FPIB target for cost recovery are too high and affect smaller growers disproportionately compared with larger businesses.

Some potato processors feel that they do not benefit from the regulation of bulk shipments of raw products for processing and that they do not want or need government intervention in order to obtain quality raw products.

Some respondents indicated that there could be an increase in non-compliance with the regulations as growers seek to avoid the rising costs by marketing their produce without the required licence or inspection.

In response to the concerns of smaller growers and shippers, the minimum fee for export certification was reduced to \$30 from \$68. Licence fees to import produce were also reduced from \$750 to \$50 for charitable organizations importing produce (usually citrus) for fund-raising projects.

It is the intention of the department to carry out an annual review of fees and services, with all affected industry groups, for the charges identified in this fee Order.

Compliance and Enforcement

In cases where fees become outstanding, payment, including interest, may be recovered from the person on whom the fees were imposed as a debt due to Her Majesty in right of Canada. Also, until outstanding fees have been paid, payment for future services may be required in advance, or services may be refused.

Ce règlement n'a aucune incidence environnementale. Un rapport d'évaluation environnementale préalable peut être obtenu sur demande.

Consultation

L'Examen de la réglementation a été mentionné dans les mesures administratives des Projets de réglementation fédérale de 1993. Le recouvrement des coûts a été mentionné dans les Projets de 1994 sous la rubrique « Projets futurs ».

Depuis juillet 1994, on mène des consultations officielles auprès des organisations nationales de l'industrie, comme le Conseil canadien de l'horticulture et l'Association canadienne de la distribution de fruits et de légumes. Une trousse de communication a été préparée dans le but d'informer chaque membre de l'industrie des droits applicables. En outre, on a fait parvenir à toutes les parties intéressées un communiqué agroalimentaire auquel on a joint un exemplaire du règlement proposé qui a fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada Partie I*, le 4 novembre 1995.

Plusieurs réponses ont été reçues, soit par écrit ou verbalement, pendant la période de consultations. Un accusé de réception a été envoyé à toutes les personnes qui avaient fait parvenir une réponse écrite.

En général, les producteurs estiment que les services d'inspection du gouvernement sont précieux et ils reconnaissent la nécessité, pour le Ministère, d'imposer des droits pour ses services. Cependant, les petits producteurs sont d'avis que les droits établis dans le but de permettre à la DGPIA d'atteindre son objectif de recouvrement des coûts sont trop élevés et les touchent de façon disproportionnée par rapport aux grandes entreprises.

Certains conditionneurs de pommes de terre prévoient qu'ils ne retireront aucun bénéfice de la réglementation de l'expédition en vrac des produits crus en vue de leur transformation. Ils soutiennent ne pas vouloir ou ne pas avoir besoin que le gouvernement intervienne afin qu'ils obtiennent des produits crus de qualité.

Certains répondants ont indiqué que le règlement pourrait avoir pour effet d'augmenter le nombre de cas de non-conformité étant donné que les producteurs chercheront à éviter la hausse des coûts en commercialisant leurs produits sans d'abord obtenir le permis nécessaire ou faire l'objet de l'inspection requise.

Pour tenir compte des préoccupations des petits producteurs et des expéditeurs, le droit minimum applicable aux exportations a été réduit de 30 à 68 \$. Les droits afférents au permis d'importation ont également été réduits de 750 à 50 \$ pour les organismes de bienfaisance important des fruits et des légumes frais (habituellement des citrons) dans le cadre de projets de financement.

Le Ministère a l'intention de mener un examen annuel des droits et des services, avec tous les groupes de l'industrie touchés, dans le cas des frais stipulés dans le présent arrêté.

Mécanisme de conformité

Lorsque des droits ne sont pas acquittés, le paiement, y compris les intérêts, peut être recouvré de la personne en défaut à titre de dette envers Sa Majesté la Reine du chef du Canada. En outre, les droits peuvent être exigés préalablement à la fourniture des services ou les services demandés peuvent être refusés si des droits sont toujours en souffrance.

Contact

R. Carberry, A/Director
Dairy, Fruit and Vegetable Division
Food Production and Inspection Branch
Agriculture and Agri-Food Canada
59 Camelot Drive
Nepean, Ontario
K1A 0Y9
Tel.: (613) 952-8000, Extension 4727
FAX: (613) 990-0607

Personne-ressource

R. Carberry, directeur intérimaire
Division du lait, des fruits et des légumes
Direction générale de la production et de l'inspection
des aliments
Agriculture et Agroalimentaire Canada
59, promenade Camelot
Nepean (Ontario)
K1A 0Y9
Téléphone : (613) 952-8000, poste 4727
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-0607

Registration
SOR/96-362 10 July, 1996

CANADA AGRICULTURAL PRODUCTS ACT

Dairy Products Regulations, amendment

P.C. 1996-1077 10 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to section 32 of the Canada Agricultural Products Act*, is pleased hereby to amend the Dairy Products Regulations, made by Order in Council P.C. 1979-3088 of November 15, 1979**, in accordance with the schedule hereto.

SCHEDULE

1. (1) Subsection 10(1)¹ of the *Dairy Products Regulations* is replaced by the following:

10. (1) An application for the registration of an establishment, or for the renewal or amendment of an existing registration, shall be made to the Director, in a form provided by the Department of Agriculture and Agri-Food, accompanied by the applicable fee prescribed by the *Dairy Products Fees Order*, and shall contain the following information:

- (a) the name, address, including the postal code, telephone number and, if any, facsimile number of the applicant and of the establishment, where they are different from those of the applicant;
- (b) whether it is an application for a new registration or for the renewal or amendment of an existing registration;
- (c) the existing registration number, if any;
- (d) whether the establishment is owned by an individual, a partnership, a cooperative or a corporation;
- (e) the name under which the establishment operates, where the name is different from that of the applicant;
- (f) the names and titles of all owners, partners, officers and directors of the establishment; and
- (g) an estimate of the volume of milk that the establishment will receive or the quantity of dairy products that the establishment will produce during the 12 months following the date of application.

(2) Subsection 10(6)¹ of the *Regulations* is replaced by the following:

(6) Subject to sections 10.1 and 10.2, the Certificate of Registration shall remain in force for the 12-month period following the date of issuance.

(7) A Certificate of Registration issued before the date of coming into force of the *Dairy Products Fees Order* expires 90 days after that date.

Enregistrement
DORS/96-362 10 juillet 1996

LOI SUR LES PRODUITS AGRICOLES AU CANADA

Règlement sur les produits laitiers—Modification

C.P. 1996-1077 10 juillet 1996

Sur recommandation du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et en vertu de l'article 32 de la Loi sur les produits agricoles au Canada*, il plaît à son Excellence le Gouverneur général en conseil de modifier, conformément à l'annexe ci-après, le Règlement sur les produits laitiers, pris par le décret C.P. 1979-3088 du 15 novembre 1979**.

ANNEXE

1. (1) Le paragraphe 10(1)¹ du *Règlement sur les produits laitiers* est remplacé par ce qui suit :

10. (1) La demande d'agrément d'un établissement, ou la demande de renouvellement ou de modification de celui-ci, est présentée au directeur sur le formulaire fourni par le ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, est accompagnée d'un paiement représentant le prix applicable fixé par l'*Arrêté sur les prix applicables aux produits laitiers* et contient les renseignements suivants :

- a) les nom, adresse—y compris le code postal—, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur du demandeur et ceux de l'établissement, s'ils sont différents;
- b) la mention qu'il s'agit d'une nouvelle demande ou d'une demande de renouvellement ou de modification;
- c) le numéro d'agrément existant, le cas échéant;
- d) la mention que l'établissement appartient à un particulier, à une société de personnes, à une coopérative ou à une personne morale;
- e) le nom commercial de l'établissement, s'il diffère du nom du demandeur;
- f) les noms et titres des propriétaires, associés, dirigeants et administrateurs de l'établissement;
- g) le volume estimatif de lait que l'établissement recevra ou la quantité estimative de produits laitiers qu'il produira durant les 12 mois suivant la date de la demande.

(2) Le paragraphe 10(6)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(6) Sous réserve des articles 10.1 et 10.2, le certificat d'agrément est valide pour la période de 12 mois suivant la date de sa délivrance.

(7) Tout certificat d'agrément délivré avant la date d'entrée en vigueur de l'*Arrêté sur les prix applicables aux produits laitiers* expire le 90^e jour suivant cette date.

* R.S., c. 20 (4^e suppl.)

** SOR/79-840, 1979 *Canada Gazette* Part II, p. 4260

¹ SOR/90-111, 1990 *Canada Gazette* Part II, p. 672

* L.R., ch. 20 (4^e suppl.)

** DORS/79-840, *Gazette du Canada* Partie II, 1979, p. 4260

¹ DORS/90-111, *Gazette du Canada* Partie II, 1990, p. 672

2. (1) Paragraph 24(1)(c)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(c) the dairy product has been made available for analysis, inspection or grading for a period of at least 14 days immediately before the date of exportation; and

(2) Subsection 24(6)¹ of the Regulations is repealed.

3. (1) Paragraph 26(1)(f)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(f) is accompanied by an import declaration, in a form provided by the Department of Agriculture and Agri-Food, duly completed in duplicate, dated and signed by the importer and containing the following information:

- (i) the name and address of the manufacturer,
- (ii) the name and address of the exporter,
- (iii) the name and address of the importer,
- (iv) the name and address of each consignee,
- (v) a description of the dairy product and any identification marks, including the product's common name, grade and brand name,
- (vi) for each consignee, the number of shipping containers and the number, size, net weight and kind of containers per shipping container, and
- (vii) a statement that the dairy product
 - (A) was obtained from sound raw materials in accordance with good manufacturing practices,
 - (B) was prepared in a sanitary manner,
 - (C) in the case of a low-acid dairy product, was subjected to a thermal process that assures commercial sterility,
 - (D) originated in a country that has
 - (I) grade requirements and standards for dairy products that are at least equivalent to those set out in these Regulations, and
 - (II) a system for the inspection of dairy products and of establishments that prepare dairy products that is at least equivalent to that in Canada,
 - (E) was, at the time of shipment, sound and edible,
 - (F) is accurately identified as to the name and address of the manufacturer or the manufacturer's authorized agent,
 - (G) is accurately described in the import declaration and does not contain any ingredients other than those permitted by these Regulations, and
 - (H) meets the grade, container and labelling requirements of these Regulations.

(2) Subsection 26(2)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(2) A dairy product that does not meet the requirements of paragraphs (1)(a) and (c) may be imported if it meets the requirements of section 2.2 or 2.3 and the importer provides the Director with evidence to that effect. In such a case, that part of the statement required in the import declaration under clause (1)(f)(vii)(D) shall be omitted.

¹ SOR/92-248, 1992 Canada Gazette Part II, p. 1817

2. (1) L'alinéa 24(1)(c)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) a été mis à la disposition de l'inspecteur pour analyse, inspection ou classement pendant au moins les 14 jours précédant la date d'exportation;

(2) Le paragraphe 24(6)¹ du même règlement est abrogé.

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

f) est accompagné d'une déclaration d'importation dûment remplie en double exemplaire, signée et datée par l'importateur, sur le formulaire fourni par le ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, qui contient les renseignements suivants :

- (i) les nom et adresse du fabricant,
- (ii) les nom et adresse de l'exportateur,
- (iii) les nom et adresse de l'importateur,
- (iv) les nom et adresse de chaque destinataire,
- (v) la description du produit laitier et ses marques d'identification, notamment le nom usuel, la catégorie et le nom commercial,
- (vi) pour chaque destinataire, le nombre de contenants d'expédition ainsi que les nombre, format, poids net et type de contenants que chacun d'eux renferme,
- (vii) la mention que le produit laitier :
 - (A) est produit à partir de matières premières saines selon les bonnes pratiques industrielles,
 - (B) a été conditionné hygiéniquement,
 - (C) dans le cas d'un produit laitier peu acide, a subi un traitement thermique assurant la stérilité commerciale,
 - (D) provient d'un pays dont :
 - (I) les exigences de classification et les normes visant les produits laitiers sont au moins équivalentes à celles prévues par le présent règlement,
 - (II) le système d'inspection des produits laitiers et des établissements où ils sont conditionnés est au moins équivalent au système canadien,
 - (E) était, au moment de son expédition, sain et comestible,
 - (F) est accompagné d'une indication exacte des nom et adresse du fabricant ou de son agent autorisé,
 - (G) est correctement décrit dans la déclaration d'importation et ne contient que les ingrédients autorisés par le présent règlement,
 - (H) satisfait aux exigences du présent règlement en matière de catégorie, de contenant et d'étiquetage.

(2) Le paragraphe 26(2)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Le produit laitier qui ne répond pas aux exigences des alinéas (1)(a) et (c) peut être importé s'il est conforme à celles des articles 2.2 ou 2.3 et que l'importateur en fournit la preuve au directeur. Dans un tel cas, la mention visée à la division (1)(f)(vii)(D) n'est pas insérée dans la déclaration d'importation.

¹ DORS/92-248, Gazette du Canada Partie II, 1992, p. 1817

4. The Regulations are amended by adding the following after section 26:

26.1 (1) The importer of a dairy product shall,

(a) at the time of import, submit the import declaration to an inspector for verification; and

(b) pay the applicable fee prescribed by the *Dairy Products Fees Order*, in accordance with the conditions of payment set out in that Order.

(2) Paragraph (1)(b) does not apply in respect of a shipment of dairy products to which subsection 26(3) applies.

(3) Where an importer has failed to pay the fee referred to in paragraph (1)(b), Her Majesty may detain or refuse the entry into Canada of subsequent shipments until the importer pays the outstanding amount.

5. Section 74¹ of the Regulations and the heading¹ before it are replaced by the following:

Analysis, Inspection and Grading Services

74. (1) A person who wishes to have dairy products analysed, inspected or graded shall

(a) make a request to an inspector or, if there is no inspector in the area, at the nearest inspection office, at least 14 days before the service is required;

(b) present the dairy products at a place and time designated by an inspector;

(c) make all dairy products from which samples will be drawn by the inspector readily accessible and ensure that they are in a condition suitable for analysis, inspection or grading;

(d) be available to assist the inspector, or designate an employee on the premises who will be available to assist the inspector, to open and close the containers and provide such other assistance as the inspector may request in order to provide the service;

(e) indicate the grade names, if any, proposed to be placed on the containers, where the dairy products are unlabelled at the time they are presented; and

(f) pay the applicable fee prescribed by the *Dairy Products Fees Order*, in accordance with the conditions of payment set out in that Order.

(2) Where an inspector is aware that a person has failed to pay a fee prescribed by the *Dairy Products Fees Order*, the inspector may refuse to provide services in respect of a dairy product or may withhold the issuance of an inspection certificate or any other document, or withhold any information, in respect of a dairy product that has been analysed, inspected or graded, until the person pays the outstanding amount.

6. Part IV² of the Regulations is repealed.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

These Regulations and amendments establish fees for services provided to processors of dairy products by the Food Production and Inspection Branch (FPIB) of the Department of Agriculture and Agri-Food to administer the *Dairy Products Regulations*

4. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 26, de ce qui suit :

26.1 (1) L'importateur d'un produit laitier doit :

a) au moment de l'importation, présenter la déclaration d'importation à l'inspecteur pour vérification;

b) payer le prix applicable fixé par l'*Arrêté sur les prix applicables aux produits laitiers*, selon les modalités qui y sont prévues.

(2) L'alinéa (1)b) ne s'applique pas aux envois de produits laitiers visés par le paragraphe 26(3).

(3) Lorsque l'importateur n'a pas payé le prix visé à l'alinéa (1)b), Sa Majesté peut refuser l'entrée au Canada d'envois subséquents ou les retenir jusqu'à ce que celui-ci acquitte le montant en souffrance.

5. L'article 74¹ du même règlement et l'intertitre¹ le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Services d'analyse, d'inspection et de classement

74. (1) Quiconque souhaite faire analyser, inspecter ou classer des produits laitiers doit :

a) en faire la demande à l'inspecteur ou, à défaut d'inspecteur dans la région, au bureau d'inspection le plus proche, au moins 14 jours à l'avance;

b) présenter les produits laitiers aux date, heure et lieu précisés par l'inspecteur;

c) rendre facilement accessibles tous les produits laitiers parmi lesquels l'inspecteur prélèvera des échantillons et veiller à ce que ces produits soient dans un état qui se prête à l'analyse, à l'inspection ou au classement;

d) se mettre à la disposition de l'inspecteur, ou désigner un employé sur place qui soit à la disposition de celui-ci, pour l'aider à ouvrir et fermer les contenants et lui prêter toute autre aide qu'il peut demander aux fins de la prestation du service;

e) si les produits laitiers ne sont pas étiquetés au moment de leur présentation, indiquer, le cas échéant, les noms de catégorie qu'il est proposé d'y inscrire;

f) payer le prix applicable fixé par l'*Arrêté sur les prix applicables aux produits laitiers*, selon les modalités qui y sont prévues.

(2) L'inspecteur qui sait qu'une personne n'a pas payé un prix fixé par l'*Arrêté sur les prix applicables aux produits laitiers* peut refuser de fournir des services à l'égard d'un produit laitier ou refuser de délivrer un certificat d'inspection ou autre document ou de communiquer des renseignements relativement à un produit laitier qui a été analysé, inspecté ou classé, jusqu'à ce que celle-ci acquitte le montant en souffrance.

6. La partie IV² du même règlement est abrogée.

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

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Ce règlement et ces modifications établissent les droits à facturer aux transformateurs laitiers pour les services offerts par la Direction générale de la production et de l'inspection des aliments (DGPIA) du ministère de l'Agriculture et de

under the *Canada Agricultural Products Act*. FPIB is responsible for federal food inspection services.

The *Canada Agricultural Products Act* governs the international and interprovincial trade of agricultural products, the inspection and registration of establishments in which agricultural products are prepared, and the inspection and certification of these products including dairy products.

In this time of fiscal restraint, implementing cost sharing is a priority for the Federal Government. All departments have been instructed to reduce or recover operating costs. The 1992 Federal Regulatory Review and the FPIB Business Alignment Plan recommend that alternatives for delivering inspection programs in the most cost-effective and efficient way be negotiated with the industry.

In consultation with national producer and processor associations, FPIB is redesigning programs and establishing new funding arrangements, including cost sharing. The underlying principle is that participants in the industry should share in the costs of providing certain programs and help develop alternative business arrangements for others.

Cost recovery for the grading, analysis and inspection of dairy products is not new. It was first introduced under the *Dairy Products Regulations* in 1988. Following negotiations with the industry, fees for the grading of butter and cheddar cheese were established at \$50 for the first hour or part thereof and \$25 for each additional hour, and \$15 for every grade certificate issued. The fee for the analysis for certification purposes of evaporated milk by the Regional Laboratories of Agriculture and Agri-Food Canada was set at \$207 per lot. Rates did not change since 1988, nor were other fees introduced.

The *Dairy Products Fees Order* is made by the Minister of Agriculture and Agri-Food under the *Financial Administration Act*. To implement the new fees, amendments to the *Dairy Products Regulations* have also been made under the *Canada Agricultural Products Act*.

Fees will be charged for the following services:

1. to inspect registered establishments and dairy products in these establishments
(ref: Inspection of Registered Establishments)
2. to inspect imported dairy products (ref: Imports)
3. to issue Export Certificates and export documents (ref: Exports)
4. to grade dairy products and issue grade certificates. (ref: Domestic Certification)

Inspection of Registered Establishments

A Certificate of Registration used to be issued to the operator of a registered establishment free of charge. The new annual fee to register a dairy establishment ranges from \$850 to \$3,000, depending on the volume of milk received, or the volume of product manufactured for those plants not receiving milk. The amount of inspection required depends on the size of the

l'Agroalimentaire du Canada en application du *Règlement sur les produits laitiers* découlant de la *Loi sur les produits agricoles au Canada*. Les services fédéraux d'inspection des aliments relèvent de la DGPIA.

La *Loi sur les produits agricoles au Canada* régit le commerce extérieur et interprovincial des produits agricoles, l'inspection et l'agrément des établissements qui les préparent, ainsi que l'inspection et la certification de ces produits, y compris les produits laitiers.

En cette période de restrictions financières, le lancement de projets de partage des coûts constitue une priorité pour le gouvernement fédéral. Tous les ministères ont reçu ordre de réduire ou de recouvrer leurs coûts de fonctionnement. L'Examen de la réglementation fédérale de 1992 et le Plan d'agencement des activités de la DGPIA ont recommandé que l'on négocie avec l'industrie de nouveaux modes de prestation des programmes d'inspection de façon à en optimiser l'efficacité et l'économie.

De concert avec les associations nationales de producteurs et de transformateurs, la DGPIA a entrepris de remanier ses programmes et d'établir de nouvelles modalités de mise en œuvre de ces derniers, y compris le partage des coûts. Le principe sous-jacent est que les bénéficiaires de l'industrie devraient partager les coûts de certains programmes et aider à l'élaboration de dispositions de rechange pour certains autres.

Le recouvrement des coûts des services de classification, d'analyse et d'inspection des produits laitiers n'est pas nouveau. Il a été introduit dans le *Règlement sur les produits laitiers* en 1988. Après des négociations avec l'industrie, les droits de classification du beurre et du fromage cheddar ont été établis à 50 \$ pour la première heure ou fraction d'heure, et à 25 \$ pour chaque heure supplémentaire, à quoi s'ajoutent 15 \$ pour chaque certificat de classification délivré. Le droit facturé pour l'analyse, par les laboratoires régionaux d'Agriculture et Agroalimentaire Canada, du lait concentré en vue de la certification a été fixé à 207 \$ par lot. Ces taux n'ont pas changé depuis 1988, et aucun autre droit n'a été introduit.

L'*Arrêté sur les prix applicables aux produits laitiers* est pris par le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire sous le régime de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Afin que soient appliqués les nouveaux droits, des modifications au *Règlement sur les produits laitiers* ont également été apportées conformément à la *Loi sur les produits agricoles au Canada*.

Les droits s'appliqueront aux services suivants :

1. Inspection d'un établissement agréé et inspection des produits laitiers dans cet établissement (voir : Inspection d'établissements agréés)
2. Inspection de produits laitiers importés (voir : Imports)
3. Délivrance de certificats d'exportation et de documents d'exportation
(voir : Exports)
4. Classification des produits laitiers et délivrance d'un certificat de classification (voir : Certification - marché intérieur)

Inspection d'établissements agréés

Auparavant, un certificat d'agrément était délivré sans frais à l'exploitant de l'établissement agréé. Le nouveau droit annuel pour enregistrer un établissement laitier varie entre 850 et 3 000 \$ selon le volume de lait reçu ou, dans le cas des établissements qui ne reçoivent pas de lait, selon le volume de produits préparés. Le nombre d'heures d'inspection nécessaire dépend de la taille de

establishment as determined by the volume of milk received or the volume of product manufactured. Payment of the registration fees in four equal instalments will be allowed.

Imports

No fee was charged by the department to inspect imported dairy products. The order prescribes a variable fee based on the net weight of the products imported with a minimum fee of \$37 per shipment. The price per kg decreases as the net weight of the shipment increases.

Exports

No fee was charged by the department to certify dairy products for export. The order prescribes new fees of \$100 for hands-on inspection and certification of dairy products for export, \$37.50 per vat or churn to grade dairy products for export, and \$37.50 to issue a grade certificate. Where hands-on inspection is not required, \$18.70 will be charged to issue export documentation only.

Domestic Certification

A fee was charged by the department to grade and certify domestic dairy products. These fees are increased to \$37.50 per vat or churn graded and \$37.50 for each grade certificate issued. These fees are the same as those for export grading.

Alternatives

1. Status quo

The status quo was not an acceptable alternative considering the priority of the Government to reduce its operating costs and the cutbacks imposed on the department.

2. Other Proposals

Inspection of Registered Establishment

The department proposed to charge an annual fee to all operators of registered dairy processing establishments based on a small, medium and large categorization to be determined by the volume of milk the establishment received. Processors rejected this proposal because it did not treat all operators fairly. They felt that this categorization was not representative of the plants currently registered, and that an additional category was needed. Operators of larger establishments would have been charged lower fees that did not reflect the costs of the actual inspection services that would be provided.

The department amended the proposal by adding a size category and adjusting the distribution of fees between smaller and larger plants to better reflect the amount of inspection provided. This equitably distributes the costs for inspection services among all registered establishments. This is a better reflection of the resources required to inspect establishments and is similar to the approach used by the National Dairy Council to calculate its

l'établissement, laquelle est déterminée par le volume de produits qu'il prépare ou par le volume de lait qu'il reçoit. Le paiement du droit d'agrément annuel pourra se faire en quatre versements égaux.

Imports

Auparavant, le Ministère ne percevait aucun droit pour l'inspection des produits laitiers importés. L'arrêté instaure un droit minimal de 37 \$ pour chaque envoi de produits laitiers importés, le total facturé par envoi étant fondé sur un prix progressif par kilogramme qui dépend de la grosseur (poids net) de l'envoi.

Exports

Auparavant, les exportateurs de produits laitiers n'avaient rien à déboursier pour le certificat d'exportation délivré par le Ministère sous le régime du *Règlement sur les produits laitiers*. L'arrêté instaure un droit de 100 \$ pour l'inspection directe et la certification des produits laitiers destinés à l'exportation, un droit de 37,50 \$ par cuve ou baratte pour la classification des produits laitiers destinés à l'exportation, et un droit de 37,50 \$ pour la délivrance du certificat de classification. Lorsqu'une inspection directe n'est pas nécessaire, un droit de 18,70 \$ sera perçu pour la simple délivrance des documents d'exportation.

Certification - marché intérieur

Le Ministère percevait un droit pour la classification et la certification des produits laitiers destinés au marché intérieur. L'arrêté porte ce droit à 37,50 \$ par cuve ou baratte classifiée, et à 37,50 \$ pour la délivrance du certificat de classification. Ces droits sont identiques à ceux applicables à la classification des produits destinés à l'exportation.

Solutions de rechange

1. Statu quo

Le statu quo n'était pas une solution de rechange acceptable compte tenu, d'une part, de la priorité accordée par le gouvernement à la réduction de ses coûts de fonctionnement et, d'autre part, des compressions imposées au Ministère.

2. Autres propositions

Inspection des établissements agréés

Il a été proposé d'exiger un droit annuel de tous les exploitants d'établissement laitiers agréés selon trois catégories d'établissement : gros, moyen et petit. Ces catégories correspondaient au volume de lait reçu à l'établissement. La proposition a été rejetée parce qu'elle ne traitait pas tous les exploitants d'établissement agréé d'une manière équitable. On a jugé que cette classification ne reflétait pas la répartition des établissements actuellement agréés et que, par conséquent, une catégorie supplémentaire s'imposait. En outre, les exploitants des gros établissements agréés se verraient imposer un droit trop faible au regard des coûts des services d'inspection qui leur seront réellement offerts.

On a modifié cette proposition pour y ajouter une catégorie supplémentaire d'établissements et corriger la répartition des droits entre les petits et gros établissements de façon à mieux refléter les services d'inspection offerts. On en arrive ainsi à une répartition plus équitable des coûts des services d'inspection entre tous les établissements agréés. Cette approche cadre mieux avec les besoins en ressources au poste de l'inspection des

membership fees. The accepted proposal to determine the annual registration fee takes into account the amount of dairy product produced by an establishment, as outlined in the following table:

Volume of milk received for processing (hectolitres/year)	Quantity of dairy products produced (kg or litres/year)	Annual Fee
up to 100,000	up to 1 million	\$ 850
between 100,000 and 500,000	between 1 million and 5 million	\$1,600
from 500,000 to 1 million	from 5 million to 10 million	\$2,300
over 1 million	over 10 million	\$3,000

Importation

The department proposed a flat fee for the inspection of each shipment of dairy products imported into Canada. Importers rejected this proposal because it provided no adjustment for the different costs associated with very small or very large shipments.

The department amended the proposal to allow a variable fee based on the net weight of the products imported with a minimum fee per shipment of \$37. The rate per kg imported decreases as the net weight of the shipment increases. This approach better reflects the costs of import inspection and is also similar to the approach used by the National Dairy Council to calculate its membership fees.

Exportation

The department proposed an hourly rate to inspect dairy products for export. Exporters rejected this proposal because the variation in time required to inspect different kinds of export shipments would be unfair to some exporters. A charge per shipment was considered more acceptable by the industry because the costs would be equally distributed among all exporters.

The department amended the proposal dividing the fees for export services into two categories which reflect the actual service provided for an export shipment. Where a shipment does not require further inspection prior to issuing a certificate, the only fee charged would be \$18.70 to issue export documentation. Where a shipment requires inspection prior to issuing a certificate, the fee charged for the export documentation would be \$100. This will also recover the cost of the inspection required.

Some industry members proposed lower fees or no fees for export certification. The department could not accept this because the target for cost recovery is approximately fifty percent in this area.

The fees for grading and grade certification are the same for export and domestic sales. Grading and certification for export is not mandatory.

Domestic Certification

The department's target for cost recovery of domestic grading and the issuing of grade certificates was approximately 60 per cent. However, the NDC recommended that the target be raised to 100 per cent considering that grading is not a mandatory requirement for domestic marketing of dairy products. The Order therefore prescribes a 100 per cent cost recovery fee to grade butter and cheddar cheese and to issue a grade certificate.

établissements et elle est semblable à celle qu'utilise le Conseil national de l'industrie laitière pour calculer les cotisations de ses membres. La nouvelle proposition tient compte de la quantité de produits laitiers produite par un établissement, ainsi que du volume de lait reçu, selon le barème suivant :

Volume de lait reçu pour transformation (hectolitres/an)	Quantité de produits laitiers produite (kg ou litres/an)	Droit annuel
au plus 100 000	au plus 1 million	850 \$
entre 100 000 et 500 000	entre 1 million et 5 millions	1 600 \$
de 500 000 à 1 million	de 5 millions à 10 millions	2 300 \$
plus de 1 million	plus de 10 millions	3 000 \$

Importations

Il a été proposé d'exiger un droit fixe par opération pour chaque importation de produits laitiers au Canada. Cette proposition a été rejetée parce qu'elle ne permettait pas de rajuster les droits pour les très petits ou très gros envois d'importation.

On a donc modifié cette proposition pour inclure un droit minimal par opération et un taux variable par kilogramme importé. Ce taux diminue à mesure que s'accroît la taille (poids net) de l'envoi. Cette approche cadre mieux avec les besoins en ressources au poste de l'inspection des importations et elle est semblable à celle qu'utilise le Conseil national de l'industrie laitière pour calculer les cotisations de ses membres.

Exportations

Il a été proposé d'exiger un taux horaire pour l'inspection des produits laitiers destinés à l'exportation. Cela a été rejeté parce que la variation de la durée d'inspection désavantagerait certains exportateurs. Un droit par opération a été jugé plus acceptable par l'industrie, car les coûts seraient ainsi répartis également entre tous les exportateurs. Les droits d'exportation ont été subdivisés en deux catégories qui reflètent l'activité associée à chaque envoi. Lorsque celui-ci ne nécessite pas d'inspection supplémentaire avant la délivrance du certificat, le seul droit exigé s'applique à la délivrance des documents d'exportation. Lorsqu'une inspection supplémentaire s'impose avant la délivrance du certificat, le droit exigé pour les documents d'exportation s'élève à 100 \$ et inclut le recouvrement du coût de cette inspection.

Des membres de l'industrie ont proposé des droits plus faibles pour la certification à l'exportation, et même la gratuité du service. Cette proposition a été rejetée, car l'objectif est de recouvrer environ 50 p. 100 du coût de ses services dans ce secteur.

Le droit de classification et de certification des produits destinés à l'exportation est le même que celui des produits destinés au marché intérieur. Dans le cas des ventes destinées à l'exportation, la classification des produits et la certification de la catégorie ne sont pas obligatoires.

Certification - marché intérieur

Le Ministère s'est fixé un objectif d'environ 60 p. 100 de recouvrement des coûts dans ce secteur. Toutefois, soulignons que, dans le cas des ventes destinées au marché intérieur, la classification des produits et la certification de la catégorie par un organisme gouvernemental ne sont pas obligatoires, l'industrie a recommandé que cet objectif soit porté à 100 p. 100 du coût de classification des produits et de délivrance du certificat. Aussi le Décret fixe-t-il à 100 p. 100 le recouvrement des coûts par cuve ou baratte pour la classification du beurre et du fromage, à quoi

Benefits and Costs

Cost recovery will help the department to meet its fiscal obligations by increasing revenue from inspection services provided under the dairy program. The fees are based on the principle that the primary beneficiary should pay for services provided. Furthermore, cost recovery is consistent with the Federal Government's goal to reduce the deficit and the overall tax burden on Canadians and reflects a market driven approach to government services.

These fees are expected to generate approximately \$1.6 million for the dairy program. This revenue represents approximately 25 per cent of the cost of the program. The estimated revenue is based on services provided by FPIB to the industry in 1993/94. The value of trade in dairy products was \$151 million (68 752 tonnes) worth of exports in 1993 and \$165 million (36 953 tonnes) worth of imports in 1994. The revenue estimated to be raised from the import fees represents approximately 1/4 of 1 per cent (0.24%) of the value of imported dairy products. Approximately 840 000 tonnes of cheese, butter, milk powders, concentrated milk and yogurt and 1.6 million litres of ice cream were produced in Canada in 1993. The impact of these fees on trade will be minimal.

This regulatory initiative has no identifiable environmental impact. An environmental assessment pre-screening document is available on request.

Consultation

Several rounds of negotiations took place with representatives from the National Dairy Council (NDC) including one meeting with dairy exporters. The NDC chose to represent the interests of the dairy industry including importers of dairy products. The NDC was, in general, supportive of the cost recovery initiative with respect to its ability to allow market forces to influence the demand for inspection services. The NDC also understood that fees for service will help to maintain services which clients need to remain competitive both nationally and internationally.

To inform and consult with operators of registered establishments who are not members of industry organizations, FPIB regional offices attempted to contact all registered clients in October 1995. Comments and questions regarding the proposals were answered on an individual basis.

Very few comments were received after prepublication of the proposed fees. Some processors expressed concern that the flat fee per vat or churn for the grading of butter and cheddar cheese was too high. In response, the department reviewed the costs of delivering grading services and confirmed that the fees for grading accurately reflect the costs of providing the service. Alternatives to the flat fee for grading, such as an hourly rate or a fee per kg, were considered as a result of the comments, but the department feels that these alternatives need further development and

s'ajoute un droit pour la délivrance des certificats de classification.

Bénéfices et coûts

Cette modification aidera le Ministère à assumer ses obligations financières en accroissant ses recettes tirées des services d'inspection qu'il offre dans le cadre du programme laitier. Les droits facturés s'inspirent du principe voulant que le principal bénéficiaire des services devrait en assumer le coût. En outre, ce projet cadre avec l'objectif du gouvernement fédéral de réduire son déficit et d'alléger le fardeau fiscal des Canadiens, et reflète aussi une disposition des services gouvernementaux à s'orienter vers les marchés.

On prévoit que, grâce à la perception de ces droits, le programme laitier engendrera environ 1,6 million de dollars de recettes. Ce chiffre correspond à environ 25 p. 100 des coûts recouvrables. Les recettes estimatives reposent sur les services offerts à l'industrie par la DGPIA en 1993-1994. En 1993, nos exportations de produits laitiers ont totalisé 151 millions de dollars (68 752 tonnes), et en 1994 nos importations de produits laitiers ont totalisé 165 millions (36 953 tonnes). Les recettes estimatives produites par le droit à l'importation proposé représentent environ un quart de un pour cent (0,24 p. 100) de la valeur des produits laitiers importés. Environ 840 000 tonnes de fromage, de beurre, de laits en poudre, de lait concentré et de yogurt et 1,6 million de litres de crème glacée ont été produits au Canada en 1993. On prévoit que l'incidence des droits sur le commerce du lait et des produits laitiers sera minime.

Ce projet de réglementation n'a pas d'effet environnemental reconnaissable. On peut se procurer sur demande le rapport de l'examen préalable effectué dans le cadre du processus d'évaluation environnementale.

Consultations

Plusieurs séries de consultations ont eu lieu avec les représentants du Conseil national de l'industrie laitière (CNIL), et une rencontre a été organisée avec les exportateurs de produits laitiers. Le CNIL a choisi de représenter les intérêts de l'industrie laitière, y compris ceux des importateurs de produits laitiers. Il appuyait de façon générale le projet de recouvrement des coûts, dans la mesure où celui-ci est de nature à laisser jouer les forces du marché pour déterminer la demande des services d'inspection. Le CNIL a également compris que la mise en place de droits contribuera à maintenir les services dont les clients ont besoin pour demeurer concurrentiels tant au pays qu'à l'étranger.

Afin d'informer et de consulter les exploitants d'établissements agréés qui ne sont pas membres des associations nationales de l'industrie, les bureaux régionaux de la DGPIA ont cherché, en octobre 1995, à communiquer avec tous leurs clients agréés. On a répondu de façon individuelle aux observations et questions formulées au sujet de la modification proposée.

De très rares commentaires ont suivi la publication préalable des droits proposés. Des craintes ont été exprimées au sujet de l'uniformité du droit facturé par bassin ou baratte pour la classification du beurre ou du fromage à cause de la grosseur différente de ces unités. Certaines personnes ont également jugé trop élevé le droit imposé pour la classification. En réponse, le ministère a réexaminé les coûts de prestation des services de classement et a confirmé que les droits fixés pour le classement représentent réellement les coûts de prestation de ces services. Suite à ces

will present them for discussion at business alignment plan meetings in 1996-1997.

Compliance and Enforcement

Where an importer has previously failed to pay the fees, an inspector may detain a shipment or refuse to allow entry of subsequent import shipments into Canada until the importer pays the outstanding fees.

Where a person has previously failed to pay fees for the analysis, inspection or grading of a dairy product, an inspector may refuse to provide those services or may withhold the issuance of an inspection certificate or any other document or information concerning a dairy product that has been analyzed, inspected or graded, until the person complies with the requirements of the Order. Under certain circumstances, an inspector may request that fees be paid in advance to ensure payment.

Contact

R. Carberry, A/Director
Dairy, Fruit and Vegetable Division
Food Production and Inspection Branch
Agriculture and Agri-Food Canada
59 Camelot Drive
Nepean, Ontario
K1A 0Y9
Tel.: (613) 952-8000, Extension 4727
FAX: (613) 990-0607

commentaires, le ministère a examiné d'autres alternatives à l'uniformité des droits de classement, tel qu'un tarif horaire ou un tarif par kilogramme, mais le ministère est d'avis que ces alternatives ont besoin d'être évaluées et les présenter à l'agenda des réunions du plan d'ajustement prévues en 1996-1997.

Mécanisme de conformité

Lorsqu'un importateur a précédemment omis de payer le prix fixé aux termes de l'arrêté, l'inspecteur peut refuser l'entrée au Canada d'envois subséquents ou retenir ceux-ci jusqu'à ce que l'importateur satisfasse aux exigences de cet arrêté.

Lorsqu'une personne a précédemment omis de payer les droits imposés pour l'analyse, l'inspection ou la classification d'un produit laitier, l'inspecteur peut refuser de fournir ces services ou retenir la délivrance d'un certificat d'inspection ou de tout autre document ou renseignement à l'égard du produit laitier qui a été analysé, inspecté ou classé, jusqu'à ce que la personne satisfasse aux exigences de cet arrêté. Dans certaines circonstances, l'inspecteur peut demander que des droits soient payés à l'avance afin d'assurer le paiement.

Personne-ressource

R. Carberry, directeur intérimaire
Division du lait, des fruits et des légumes
Direction générale de la production et de
l'inspection des aliments
Agriculture et Agroalimentaire Canada
59, promenade Camelot
Nepean (Ontario)
K1A 0Y9
Téléphone : (613) 952-8000, poste 4727
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-0607

Registration
SOR/96-363 10 July, 1996

CANADA AGRICULTURAL PRODUCTS ACT

Licensing and Arbitration Regulations,
amendment

P.C. 1996-1078 10 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to the definition "dealer" in section 2 of the *Canada Agricultural Products Act*¹ and to section 32 of that Act, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Licensing and Arbitration Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE LICENSING AND
ARBITRATION REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) The definition "Department" in section 2 of the *Licensing and Arbitration Regulations*¹ is replaced by the following:

"Department" means the Department of Agriculture and Agri-Food; (*ministère*)

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

"bond" means a bond referred to in subsection 9(1); (*cautionnement*)

"dealer" includes an applicant; (*marchand*)

2. Section 3² of the Regulations is replaced by the following:

3. (1) Subject to subsection (2) and sections 7 and 15, where an applicant submits to the Minister an application in a form provided by the Department that includes the information referred to in subsections (3) to (6), as the case may be, in a form established by the Minister, together with the applicable fee prescribed by the *Fresh Fruit and Vegetable Fees Order*, the Minister shall issue a licence authorizing the applicant to engage in one of the following types of business activities, at such place in Canada as is specified in the licence:

- (a) purchasing or selling agricultural products; or
- (b) negotiating the purchase or sale of agricultural products for or on behalf of a purchaser or seller.

(2) When considering an application, the Minister may request from the applicant

- (a) information relating to the contents of the application and the financial position and past business history of any person referred to in paragraph (3)(n); and
- (b) copies of the applicant's articles of incorporation or provincial registration, if any.

¹ R.S., c. 20 (4th Supp.)
² SOR/84-432
³ SOR/94-411

Enregistrement
DORS/96-363 10 juillet 1996

LOI SUR LES PRODUITS AGRICOLES AU CANADA

Règlement sur la délivrance de permis et
l'arbitrage—Modification

C.P. 1996-1078 10 juillet 1996

Sur recommandation du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et en vertu de la définition de « marchand », à l'article 2 de la *Loi sur les produits agricoles au Canada*¹, et de l'article 32 de cette loi, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA
DÉLIVRANCE DE PERMIS ET L'ARBITRAGE

MODIFICATIONS

1. (1) La définition de « ministre », à l'article 2 du *Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage*¹, est remplacée par ce qui suit :

« ministre » Le ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire. (*Department*)

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

« cautionnement » Le cautionnement visé au paragraphe 9(1). (*bond*)

« marchand » Sont assimilés au marchand les requérants. (*dealer*)

2. L'article 3² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

3. (1) Sous réserve du paragraphe (2) et des articles 7 et 15, le ministre délivre, sur réception d'une demande écrite, présentée sur le formulaire fourni par le ministère, contenant les renseignements visés aux paragraphes (3) à (6), selon le cas, et accompagnée du droit applicable prévu à l'*Arrêté sur les prix applicables aux fruits et légumes frais*, un permis autorisant le requérant à exercer l'une des activités suivantes au lieu, au Canada, indiqué sur le permis :

- a) l'achat ou la vente de produits agricoles;
- b) la négociation, au nom d'un vendeur ou d'un acheteur, de l'achat ou de la vente de produits agricoles.

(2) Le ministre peut, avant de délivrer un permis à un requérant, demander :

- a) des renseignements sur le contenu de la demande, ainsi que sur la situation financière et les antécédents commerciaux de toute personne visée à l'alinéa (3)n);
- b) des exemplaires des documents de constitution en société ou d'enregistrement provincial du requérant, le cas échéant.

¹ L.R., ch. 20 (4^e suppl.)
² DORS/84-432
³ DORS/94-411

(3) An application referred to in subsection (1) shall include the following information:

(a) disclosure of whether the applicant is a sole proprietorship, corporation, partnership or growers' cooperative association;

(b) where the applicant is a sole proprietorship, the applicant's name, home address and business address, including postal codes, telephone numbers and facsimile numbers, if any;

(c) where the applicant is a corporation,

(i) the applicant's name, business address, including the postal code, telephone number and facsimile number, if any,

(ii) the name, title and home address, including the postal code, of each officer and each director of the corporation,

(iii) the name and home address, including the postal code, of each person holding more than 10 per cent of the outstanding stock of the corporation, and

(iv) the name of each officer, director or shareholder of the corporation who is an officer, director or shareholder of another licensed dealer or who occupies a decision-making position with another licensed dealer or who receives remuneration, as an employee, independent contractor or otherwise, from another licensed dealer, and the number of that other dealer's licence;

(d) where the applicant is a partnership,

(i) the applicant's name, business address, including the postal code, telephone number and facsimile number, if any, and

(ii) the name and home address, including the postal code, of each partner;

(e) where the applicant is a growers' cooperative association,

(i) the applicant's name, business address, including the postal code, telephone number and facsimile number, if any, and

(ii) the name and home address, including the postal code, of each member of the growers' cooperative association;

(f) where the applicant is a sole proprietorship, partnership or growers' cooperative association, disclosure of whether the proprietor or any partner or member, as the case may be, is an officer, director or shareholder of another licensed dealer or occupies a decision-making position with such a licensed dealer or receives remuneration, as an employee, independent contractor or otherwise, from such a licensed dealer, and the number of that dealer's licence;

(g) where the applicant is a sole proprietorship, partnership or growers' cooperative association, disclosure of whether the proprietor or any partner or member, as the case may be, is under the age of majority in the province in which the applicant intends to carry on business as a licensed dealer or in the province in which the proprietor, partner or member resides;

(h) where the applicant is a corporation, disclosure of whether any officer or director of the corporation is under the age of majority in the province in which the applicant intends to carry on business as a licensed dealer or in the province in which the officer or director resides;

(i) indication as to which of the following is to be the applicant's primary type of business activity, namely,

(i) purchasing or selling agricultural products, or

(ii) negotiating the purchase or sale of agricultural products for or on behalf of a purchaser or seller;

(3) La demande visée au paragraphe (1) doit comprendre les renseignements suivants :

a) une mention précisant si le requérant est une entreprise à propriétaire unique, une personne morale, une société de personnes ou une coopérative de producteurs agricoles;

b) lorsque le requérant est une entreprise à propriétaire unique, ses nom, adresses domiciliaire et d'affaires—y compris les codes postaux—, numéros de téléphone et, le cas échéant, numéros de télécopieur;

c) lorsque le requérant est une personne morale :

(i) ses nom, adresse d'affaires—y compris le code postal—, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur,

(ii) les noms, titres et adresses domiciliaires—y compris les codes postaux—des dirigeants et administrateurs,

(iii) les noms et adresses domiciliaires—y compris les codes postaux—des détenteurs de plus de 10 pour cent des actions en circulation,

(iv) les noms des dirigeants, administrateurs et actionnaires qui sont dirigeants, administrateurs ou actionnaires d'un autre marchand titulaire de permis, qui occupent un poste de décision auprès d'un autre marchand titulaire de permis ou qui sont rémunérés par lui à titre d'employé, d'entrepreneur indépendant ou à quelque autre titre, ainsi que le numéro du permis de ce marchand;

d) lorsque le requérant est une société de personnes :

(i) ses nom, adresse d'affaires—y compris le code postal—, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur,

(ii) les noms et adresses domiciliaires—y compris les codes postaux—des associés;

e) lorsque le requérant est une coopérative de producteurs agricoles :

(i) ses nom, adresse d'affaires—y compris le code postal—, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur,

(ii) les noms et adresses domiciliaires—y compris les codes postaux—des membres de la coopérative;

f) lorsque le requérant est une entreprise à propriétaire unique, une société de personnes ou une coopérative de producteurs agricoles, une mention précisant si le propriétaire, tout associé ou tout membre, selon le cas, est dirigeant, administrateur ou actionnaire d'un autre marchand titulaire de permis, occupe un poste de décision auprès de lui ou est rémunéré par lui à titre d'employé, d'entrepreneur indépendant ou à quelque autre titre, ainsi que le numéro du permis de ce marchand;

g) lorsque le requérant est une entreprise à propriétaire unique, une société de personnes ou une coopérative de producteurs agricoles, une mention précisant si le propriétaire, tout associé ou tout membre, selon le cas, est en deçà de l'âge de la majorité en vigueur dans la province où le requérant entend exercer ses activités à titre de marchand titulaire de permis ou dans la province de résidence du propriétaire, de l'associé ou du membre;

h) lorsque le requérant est une personne morale, une mention précisant si tout dirigeant ou administrateur est en deçà de l'âge de la majorité en vigueur dans la province où le requérant entend exercer ses activités à titre de marchand titulaire de permis ou dans la province de résidence du dirigeant ou de l'administrateur;

(f) where the applicant intends to engage in the business of purchasing or selling agricultural products, indication as to which one or more of the following the applicant intends to engage principally in, namely,

- (i) production,
- (ii) shipping,
- (iii) trucking,
- (iv) wholesaling,
- (v) retailing, or
- (vi) processing;

(k) a description of the kinds of agricultural products to be marketed by the applicant;

(l) a description of the facilities to be used by the applicant for the handling and storage of the agricultural products referred to in paragraph (k), including grading and packing equipment;

(m) indication as to whether the applicant intends to market in import, export or interprovincial trade; and

(n) disclosure of whether, in the 10 years preceding the day on which the application is submitted, any of the following persons, namely, the applicant or, to the best of the applicant's knowledge, any individual named in the application or any employee of the applicant, or any corporation of which the applicant, the individual or the employee is or has been a director or officer, or any partner of a partnership of which the applicant, the individual or the employee is or has been a partner, or any member of a growers' cooperative association of which the applicant, the individual or the employee is or has been a member, has, as the case may be,

- (i) failed to comply with an order of the Board or the Tribunal,
- (ii) had a licence that was cancelled or suspended under these Regulations,
- (iii) had a licence that was issued under the *Perishable Agricultural Commodities Act, 1930* of the United States and was cancelled or suspended under that Act,
- (iv) made an assignment of his or her property for the benefit of a creditor or been the subject of a receiving order made under the *Bankruptcy and Insolvency Act*,
- (v) had any of his or her property taken possession of or taken control of by a receiver or receiver-manager,
- (vi) entered into an arrangement with a creditor under any Act of Parliament or of the legislature of a province,
- (vii) been convicted of an offence under the *Criminal Code* for which pardon has not been granted or for which pardon was granted but subsequently revoked, where the offence is an offence referred to in any of clauses 7(1)(a)(iv)(A) to (X) of these Regulations,
- (viii) had a criminal record outside Canada as a result of an offence that, if committed in Canada, would have been an offence referred to in any of clauses 7(1)(a)(iv)(A) to (X), or
- (ix) been named in an outstanding federal or provincial court order regarding matters related to the operation of any business.

l) une mention précisant laquelle des activités suivantes constituera l'activité principale du requérant :

- (i) l'achat ou la vente de produits agricoles,
- (ii) la négociation, au nom d'un vendeur ou d'un acheteur, de l'achat ou de la vente de produits agricoles;

J) lorsque le requérant entend acheter ou vendre des produits agricoles, une mention précisant, parmi les activités suivantes, son ou ses activités principales :

- (i) production,
- (ii) expédition,
- (iii) camionnage,
- (iv) commerce en gros,
- (v) commerce au détail,
- (vi) transformation;

k) une description des genres de produits agricoles que compte commercialiser le requérant;

l) une description des installations dont se servira le requérant pour la manutention et l'entreposage des produits agricoles visés à l'alinéa k), y compris l'équipement de classement et d'emballage;

m) une mention précisant si le requérant entend se livrer à la commercialisation soit interprovinciale, soit liée à l'importation ou à l'exportation;

n) une mention précisant si, au cours des 10 années précédant la date de présentation de la demande, le requérant ou, à sa connaissance, toute personne dont le nom figure dans la demande ou qui est employée par le requérant, toute personne morale dont le requérant, la personne ou l'employé est ou a été un dirigeant ou un administrateur, tout associé d'une société de personnes dont le requérant, la personne ou l'employé est ou a été un associé, ou tout membre d'une coopérative de producteurs agricoles dont le requérant, la personne ou l'employé est ou a été un membre, selon le cas :

- (i) a fait défaut de se conformer à une décision du Conseil ou de la Commission,
- (ii) a été titulaire d'un permis qui a été retiré ou suspendu en vertu du présent règlement,
- (iii) a été titulaire d'un permis délivré aux termes de la loi des États-Unis intitulée *Perishable Agricultural Commodities Act, 1930* qui a été retiré ou suspendu en vertu de cette loi,
- (iv) a fait cession de ses biens au profit d'un créancier ou a fait l'objet d'une ordonnance de séquestre en application de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité*,
- (v) a fait l'objet d'une prise de possession ou de contrôle, par un séquestre ou par un séquestre-gérant, de toute partie de ses biens,
- (vi) a conclu un arrangement avec un créancier en vertu d'une loi fédérale ou provinciale,
- (vii) a été reconnu coupable de l'une des infractions au *Code criminel* visées aux divisions 7(1)(a)(iv)(A) à (X) du présent règlement, à l'égard de laquelle un pardon n'a pas été accordé, ou s'il l'a été, a été révoqué,
- (viii) a eu un casier judiciaire à l'extérieur du Canada résultant d'un acte qui, s'il avait été commis au Canada, aurait constitué une des infractions visées aux divisions 7(1)(a)(iv)(A) à (X),
- (ix) a été et est toujours sous le coup d'une ordonnance rendue par un tribunal fédéral ou provincial relativement à des questions liées à l'exploitation d'un commerce.

(4) Where an applicant applies for a licence for the first time, the applicant shall submit with the application

(a) in respect of the five years preceding the day on which the application is submitted, particulars, to the best of the applicant's knowledge, of the business history of

- (i) the applicant, where the applicant is a sole proprietorship,
- (ii) its officers and directors, where the applicant is a corporation,
- (iii) the partners, where the applicant is a partnership, or
- (iv) its members, where the applicant is a growers' cooperative association;

(b) a letter of reference from a financial institution with which the applicant has recently done business; and

(c) the name, address, including the postal code, and telephone number of at least one credit reference other than the financial institution referred to in paragraph (b).

(5) Where the applicant discloses that an event described in paragraph (3)(n) has occurred in respect of any person referred to in that paragraph, the applicant shall include with the application

(a) particulars of the event;

(b) a letter of reference from a financial institution with which the person has recently done business; and

(c) the name, address, including the postal code, and telephone number of at least one credit reference in respect of the person, other than the financial institution referred to in paragraph (b).

(6) Where the facilities referred to in paragraph (3)(l) are rented to the applicant, the applicant shall attach to the application a copy of the lease or tenancy agreement or a letter from the landlord confirming the existence of the lease or tenancy agreement.

(7) An applicant who intends to carry on business as a dealer at more than one place shall submit a separate application in respect of each such place.

(8) An application for a licence shall be signed by

- (a) the applicant, where the applicant is a sole proprietorship;
- (b) an officer or director of the applicant, where the applicant is a corporation;
- (c) a partner of the applicant, on behalf of the partnership, where the applicant is a partnership; or
- (d) a member of the applicant, on behalf of the growers' cooperative association, where the applicant is a growers' cooperative association.

(9) The Minister shall, before issuing a licence for a period of less than 12 months, consider any violations of the Act or these Regulations by any person referred to in paragraph (3)(n), any complaints received about such person's failure to conduct business in a manner consistent with fair and orderly business practices, and all other pertinent information in respect of the business activities of the applicant, including information as to the ability of the applicant to meet all debts as they come due and to conduct business in a manner consistent with fair and orderly business practices.

(4) Le requérant qui présente une première demande de permis doit y joindre :

a) le détail des antécédents commerciaux, à sa connaissance, des personnes suivantes pour les cinq années précédant la date à laquelle la demande est présentée :

- (i) lorsque le requérant est une entreprise à propriétaire unique, le requérant,
- (ii) lorsque le requérant est une personne morale, les dirigeants et administrateurs,
- (iii) lorsque le requérant est une société de personnes, les associés,
- (iv) lorsque le requérant est une coopérative de producteurs agricoles, les membres de la coopérative;

b) une lettre de référence d'une institution financière avec laquelle il a récemment fait affaire;

c) les nom, adresse—y compris le code postal—et numéro de téléphone d'au moins une personne, autre que l'institution financière visée à l'alinéa b), pouvant attester sa solvabilité.

(5) Le requérant dont la demande contient une des mentions visées à l'alinéa (3)(n) doit, dans sa demande :

a) en indiquer le détail;

b) fournir une lettre de référence d'une institution financière avec laquelle la personne faisant l'objet de la mention a récemment fait affaire;

c) indiquer les nom, adresse—y compris le code postal—et numéro de téléphone d'au moins une personne, autre que l'institution financière visée à l'alinéa b), pouvant attester la solvabilité de la personne faisant l'objet de la mention.

(6) Si les installations visées à l'alinéa (3)(l) sont louées au requérant, la demande doit être accompagnée d'une copie du bail ou de la convention de location ou d'une lettre du propriétaire attestant l'existence d'un bail ou d'une convention de location.

(7) Le requérant qui entend exercer l'activité de marchand dans plus d'un lieu doit faire une demande distincte pour chaque lieu.

(8) La demande doit être signée :

- a) lorsque le requérant est une entreprise à propriétaire unique, par le requérant;
- b) lorsque le requérant est une personne morale, par un des dirigeants ou administrateurs;
- c) lorsque le requérant est une société de personnes, par un des associés au nom de la société;
- d) lorsque le requérant est une coopérative de producteurs agricoles, par un membre de la coopérative au nom de celle-ci.

(9) Avant de délivrer un permis pour une période inférieure à 12 mois, le ministre tient compte de toute infraction à la Loi ou au présent règlement commise par toute personne visée à l'alinéa (3)(n), de toute plainte formulée à l'endroit de celle-ci relativement au défaut de faire affaire d'une façon conforme aux pratiques commerciales loyales et ordonnées et de tout autre renseignement pertinent portant sur les activités commerciales du requérant, notamment les renseignements sur sa capacité de payer ses créanciers à l'échéance et de faire affaire d'une façon conforme aux pratiques commerciales loyales et ordonnées.

3. Sections 4³ and 5 of the Regulations are replaced by the following:

5. (1) Subject to subsection 19(1), a licence remains in force until the expiration date stated on the licence.

(2) Subject to section 7, the Minister may extend the expiration date of any licence that has been issued for a period of less than 12 months, to a date that is not more than 12 months after its original date of issuance, where the licensed dealer applies for an extension by submitting an application in accordance with section 3.

(3) The Minister shall, before extending the expiration date of a licence as described in subsection (2), consider the information referred to in subsection 3(9).

(4) No fee is payable in respect of an extension applied for under subsection (2).

4. Section 7 of the Regulations is replaced by the following:

7. (1) The Minister shall not issue a licence or extend the expiration date of a licence where

(a) a person referred to in paragraph 3(3)(n) has, in the 10 years preceding the day on which the application is submitted, and unless the person provides the bond or security referred to in section 9,

(i) failed to comply with an order of the Board or the Tribunal,

(ii) a licence that was cancelled or suspended under these Regulations,

(iii) a licence that was issued under the *Perishable Agricultural Commodities Act, 1930* of the United States and was cancelled or suspended under that Act,

(iv) been convicted of an offence for which pardon has not been granted or for which pardon was granted but subsequently revoked, where the offence is one of the following offences under the *Criminal Code*, namely,

(A) an offence described in any of sections 119 to 121, in relation to the bribery of public officers or fraud on the government,

(B) an offence described in any of sections 131, 132 and 134 to 143, in relation to misleading justice,

(C) an offence described in section 222, in relation to homicide,

(D) an offence described in any of sections 229 to 231, in relation to murder,

(E) an offence described in section 234, in relation to manslaughter,

(F) an offence described in section 239, in relation to attempt to commit murder,

(G) an offence described in section 240, in relation to accessory after the fact to murder,

(H) an offence described in section 247, in relation to the setting of devices likely to cause death or bodily harm,

(I) an offence described in section 248, in relation to placing or doing anything to property used in connection with transportation, that is likely to cause death or bodily harm,

3. Les articles 4³ et 5 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

5. (1) Sous réserve du paragraphe 19(1), le permis est valide jusqu'à la date d'expiration qui y est indiquée.

(2) Sous réserve de l'article 7, dans le cas d'un permis délivré pour une période inférieure à 12 mois, le ministre peut, si le marchand lui en fait la demande conformément à l'article 3, proroger la période de validité du permis, mais le total de la période initiale et celle de la prorogation ne peut dépasser 12 mois.

(3) Avant de proroger la période de validité du permis aux termes du paragraphe (2), le ministre tient compte des renseignements visés au paragraphe 3(9).

(4) Aucun droit n'est exigible dans le cas de la demande visée au paragraphe (2).

4. (1) L'article 7 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

7. (1) Le ministre ne délivre pas de permis ou n'en proroge pas la période de validité si, selon le cas :

a) une personne visée à l'alinéa 3(3)n) a, au cours des 10 années précédant la date de présentation de la demande, sauf si elle fournit le cautionnement ou la sûreté visé à l'article 9 :

(i) soit fait défaut de se conformer à une décision du Conseil ou de la Commission,

(ii) soit été titulaire d'un permis qui a été retiré ou suspendu en vertu du présent règlement,

(iii) soit été titulaire d'un permis délivré aux termes de la loi des États-Unis intitulée *Perishable Agricultural Commodities Act, 1930* qui a été retiré ou suspendu en vertu de cette loi,

(iv) soit été reconnue coupable de l'une des infractions suivantes au *Code criminel* à l'égard de laquelle un pardon n'a pas été accordé ou, s'il l'a été, a été révoqué :

(A) les infractions visées aux articles 119 à 121 ayant trait à la corruption de fonctionnaires et aux fraudes envers le gouvernement,

(B) les infractions visées aux articles 131, 132 et 134 à 143 ayant trait aux personnes qui trompent la justice,

(C) l'infraction visée à l'article 222 ayant trait à l'homicide,

(D) les infractions visées aux articles 229 à 231 ayant trait au meurtre,

(E) l'infraction visée à l'article 234 ayant trait à l'homicide involontaire coupable,

(F) l'infraction visée à l'article 239 ayant trait à la tentative de meurtre,

(G) l'infraction visée à l'article 240 ayant trait à la complicité de meurtre après le fait,

(H) l'infraction visée à l'article 247 ayant trait au fait de placer un appareil de nature à causer la mort ou des lésions corporelles,

(I) l'infraction visée à l'article 248 ayant trait au fait de placer quelque chose sur un bien employé au transport qui est de nature à causer la mort ou des lésions corporelles ou d'y faire quelque chose de cette nature,

- (J) an offence described in any of sections 265, 267, 268, 269.1 and 270, in relation to assault,
- (K) an offence described in section 279, in relation to kidnapping,
- (L) an offence described in any of sections 322, 324, 326 to 328, 330 to 332, 335, 341, 342.1 and 356, in relation to theft or an offence resembling theft,
- (M) an offence described in any of sections 343, 345 and 346, in relation to robbery or extortion,
- (N) an offence described in section 348, in relation to breaking and entering,
- (O) an offence described in section 354, in relation to possession of property obtained by crime,
- (P) an offence described in any of sections 362 to 364, in relation to false pretences,
- (Q) an offence described in any of sections 366, 368 to 376 and 378, in relation to forgery or an offence resembling forgery,
- (R) an offence described in any of sections 380 to 393, in relation to fraud,
- (S) an offence described in any of sections 397 to 402, in relation to falsification of books and documents,
- (T) an offence described in any of sections 406 to 411 and 413, in relation to forgery of trade-marks and trade descriptions,
- (U) an offence described in any of sections 433, 434 and 435, in relation to arson,
- (V) an offence described in any of sections 449 to 453 and 460, in relation to currency,
- (W) an offence described in section 462.31, in relation to laundering proceeds of crime, and
- (X) an offence described in section 463, in relation to attempt or accessory, or
- (v) had a criminal record outside Canada as a result of an offence that, if committed in Canada, would have been an offence referred to in any of clauses (iv)(A) to (X); or
- (b) the applicant, the proprietor, or any officer, director, partner or member, as the case may be,
- (i) is under the age of majority in the province in which he or she resides,
- (ii) has an outstanding fee or charge against him or her under the Act or these Regulations or the *Fresh Fruit and Vegetable Fees Order*,
- (iii) has, in the 10 years preceding the day on which the application is submitted, been named in an outstanding federal or provincial court order regarding matters related to the operation of any business, unless the person provides the bond or security referred to in section 9,
- (iv) has, in the 10 years preceding the day on which the application is submitted, made an assignment of his or her property for the benefit of a creditor or been the subject of a receiving order made under the *Bankruptcy and Insolvency Act*, unless the person provides the bond or security referred to in section 9,
- (v) has failed to provide a satisfactory reply to a request for information referred to in subsection 3(2),
- (vi) has consistently failed to meet debts as they come due or has conducted business in a manner inconsistent with fair and orderly business practices, or
- (J) les infractions visées aux articles 265, 267, 268, 269.1 et 270 ayant trait aux voies de fait,
- (K) l'infraction visée à l'article 279 ayant trait à l'enlèvement,
- (L) les infractions visées aux articles 322, 324, 326 à 328, 330 à 332, 335, 341, 342.1 et 356 ayant trait au vol et à des actes similaires,
- (M) les infractions visées aux articles 343, 345 et 346 ayant trait au vol qualifié et à l'extorsion,
- (N) l'infraction visée à l'article 348 ayant trait à l'introduction par effraction,
- (O) l'infraction visée à l'article 354 ayant trait à la possession de biens criminellement obtenus,
- (P) les infractions visées aux articles 362 à 364 ayant trait aux faux semblants,
- (Q) les infractions visées aux articles 366, 368 à 376 et 378 ayant trait aux faux et aux infractions similaires,
- (R) les infractions visées aux articles 380 à 393 ayant trait à la fraude,
- (S) les infractions visées aux articles 397 à 402 ayant trait à la falsification de livres et documents,
- (T) les infractions visées aux articles 406 à 411 et 413 ayant trait à la contrefaçon de marques de commerce et de désignations de fabrique,
- (U) les infractions visées aux articles 433, 434 et 435 ayant trait à l'incendie criminel,
- (V) les infractions visées aux articles 449 à 453 et 460 ayant trait à la monnaie,
- (W) l'infraction visée à l'article 462.31 ayant trait au recyclage des produits de la criminalité,
- (X) l'infraction visée à l'article 463 ayant trait à la tentative et à la complicité,
- (v) soit eu un casier judiciaire à l'extérieur du Canada résultant d'un acte qui, s'il avait été commis au Canada, aurait constitué une infraction mentionnée à l'une des divisions (iv)(A) à (X);
- b) le requérant, le propriétaire ou tout dirigeant, administrateur, associé ou membre, selon le cas :
- (i) n'a pas atteint l'âge de la majorité en vigueur dans sa province de résidence,
- (ii) a omis d'acquiescer des droits ou des frais exigibles en vertu de la Loi, du présent règlement ou de l'*Arrêté sur les prix applicables aux fruits et légumes frais*,
- (iii) a été, au cours des 10 années précédant la date de présentation de la demande, et est toujours sous le coup d'une ordonnance rendue par un tribunal fédéral ou provincial relativement à des questions liées à l'exploitation d'un commerce, sauf s'il fournit le cautionnement ou la sûreté visé à l'article 9,
- (iv) a, au cours des 10 années précédant la date de présentation de la demande, fait cession de ses biens au profit d'un créancier ou a fait l'objet d'une ordonnance de séquestre en application de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité*, sauf s'il fournit le cautionnement ou la sûreté visé à l'article 9,
- (v) n'a pas fourni de réponses satisfaisantes aux demandes de renseignements visées au paragraphe 3(2),
- (vi) a, de façon répétée, négligé de payer ses créanciers à l'échéance ou a fait affaire d'une façon qui est contraire aux pratiques commerciales loyales et ordonnées,

(vii) has failed or refuses to provide, maintain or adjust any bond or other security required by the Minister under section 9 or 10.

(2) Where the application mentions a person referred to in subparagraph 3(3)(n)(v) or (vi), or subsequent inquiry by the Minister reveals the presence of such a person, the Minister shall refuse to issue a licence or extend the expiration date of a licence unless the applicant furnishes a bond or other security in accordance with subsection 9(1).

(3) Where an applicant who intends to engage in the business of purchasing or selling agricultural products does not have suitable facilities for the handling and preservation of those agricultural products, the Minister shall refuse to issue a licence or extend the expiration date of a licence.

(4) The Minister shall refuse to issue a licence in a name if use of that name would be likely to deceive.

5. The heading "*Bond*" after section 8 of the Regulations is replaced by the following:

Bond or Other Security

9. (1) The Minister shall require a dealer to post a bond, or to provide other security satisfactory to the Minister, as a guarantee that the dealer will comply with the terms and conditions of a licence issued pursuant to these Regulations, where a person referred to in paragraph 3(3)(n)

- (a) is described in any of subparagraphs 3(3)(n)(i) to (ix); or
- (b) has a history of slow payment of financial obligations.

(2) Where the bond or other security posted or provided by a dealer is forfeited under section 11 or cancelled by the bonding company, the dealer's licence is cancelled as of the date of that forfeiture or cancellation.

(3) A dealer whose licence has been cancelled under subsection (2) is not entitled to a new licence until he or she posts another bond or provides other security in accordance with subsection (1).

10. (1) Where the Minister determines that a bond or other security is no longer satisfactory, the Minister shall, by notice in writing, require the dealer to post a new bond or provide new security in accordance with subsection 9(1).

(2) Where a dealer fails, within the 21 days after receiving a notice referred to in subsection (1), to post a new bond or provide new security, the dealer's licence shall be suspended until the bond is posted or the security is provided.

Forfeiture of a Bond or Other Security

11. Where a dealer fails to comply with a term or condition of the dealer's licence, the Minister shall require the bond or security that was posted or provided in accordance with section 9 or 10 to be forfeited in whole or in part.

6. Paragraph 13(d) of the Regulations is replaced by the following:

(d) where a receiver or receiver-manager takes possession or control of any of the licensed dealer's property; or

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

(vii) a omis ou refuse de fournir, de renouveler ou de modifier un cautionnement ou autre sûreté exigé par le ministre en vertu des articles 9 ou 10.

(2) Lorsque la demande fait mention d'une personne visée aux sous-alinéas 3(3)n(v) ou (vi) ou que l'enquête subséquente menée par le ministre fait état d'une telle personne, le ministre rejette la demande de délivrance ou de prorogation du permis sauf si le requérant fournit un cautionnement ou autre sûreté conformément au paragraphe 9(1).

(3) Lorsque le requérant qui compte acheter ou vendre des produits agricoles ne dispose pas d'installations propres à la manutention et à la conservation de ces produits, le ministre rejette la demande de délivrance ou de prorogation du permis.

(4) Le ministre rejette la demande de délivrance du permis sous un nom donné si l'utilisation de ce nom est susceptible de tromper.

5. L'intertitre « *Cautionnement* » suivant l'article 8 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Cautionnement ou autre sûreté

9. (1) Le ministre exige que le marchand garantisse l'observation des conditions du permis délivré en vertu du présent règlement par un cautionnement ou une autre forme de sûreté, déterminé par le ministre, dans les cas où une personne mentionnée à l'alinéa 3(3)n, selon le cas :

- a) est visée par l'un des sous-alinéas 3(3)n(i) à (ix);
- b) a, par le passé, été lente à s'acquitter de ses obligations financières.

(2) Si le cautionnement ou la sûreté fourni par le marchand est réalisé en vertu de l'article 11 ou s'il est annulé par la société de cautionnement, le permis est retiré à la date de la réalisation ou de l'annulation.

(3) Le marchand dont le permis a été retiré en application du paragraphe (2) ne peut obtenir un nouveau permis à moins qu'il ne fournisse de nouveau un cautionnement ou une sûreté conformément au paragraphe (1).

10. (1) Si le ministre détermine que le cautionnement ou la sûreté n'est plus adéquat, il demande au marchand, par avis écrit, de fournir un nouveau cautionnement ou une nouvelle sûreté conformément au paragraphe 9(1).

(2) Si, dans les 21 jours suivant la date de réception de l'avis, le marchand ne fournit pas le nouveau cautionnement ou la nouvelle sûreté, son permis est suspendu jusqu'à ce que le cautionnement ou la sûreté soit fourni.

Réalisation des cautionnements et des sûretés

11. Le ministre exige la réalisation totale ou partielle du cautionnement ou de la sûreté fourni conformément aux articles 9 ou 10 si le marchand ne se conforme pas aux conditions de son permis.

6. L'alinéa 13d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) de toute prise de possession ou de contrôle, par un séquestre ou par un séquestre-gérant, de toute partie de ses biens;

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

13.1 Every licensed dealer who engages in the business of purchasing or selling agricultural products shall maintain facilities that are suitable for the handling and storage of those agricultural products.

8. Section 15 of the Regulations is replaced by the following:

15. (1) Subject to subsection (2), a licensed dealer may engage in a transaction that is not within the dealer's primary type of business activity as indicated on the licence, if the dealer provides to all parties involved in the transaction a written statement of the dealer's primary type of business activity and the fact that the transaction is not within that type.

(2) No licensed dealer shall engage in both types of business activities referred to in paragraphs 3(1)(a) and (b) in the course of a single transaction.

9. Subsection 16(1) of the Regulations is amended by striking out the word "and" at the end of paragraph (c), by adding the word "and" at the end of paragraph (d) and by adding the following after paragraph (d):

(e) the *Fresh Fruit and Vegetable Fees Order*.

10. Subsection 19(1) of the Regulations is replaced by the following:

19. (1) The Minister shall, after giving a licensed dealer an opportunity to be heard, either suspend the licence for a period of not more than 90 days or cancel the licence, where

(a) any situation set out in subsection 7(1), (2) or (4) occurs after the licence has been issued; or

(b) the licensed dealer

(i) after the licence was issued, failed to comply with the requirements of the Act or these Regulations,

(ii) after the licence was issued, was convicted of an offence for which pardon has not been granted or for which pardon was granted but subsequently revoked, where the offence is an offence referred to in any of clauses 7(1)(a)(iv)(A) to (X),

(iii) made a false or misleading statement in the application or in any information submitted pursuant to subsection 3(2),

(iv) after the licence was issued, made an assignment of his or her property for the benefit of any creditor under the *Bankruptcy and Insolvency Act* or was petitioned into bankruptcy,

(v) after the licence was issued, failed to maintain facilities that are suitable for the handling and storage of the agricultural products that the licensed dealer purchases or sells, or

(vi) after the licence was issued, falsely made, issued, altered, forged or counterfeited, or caused or procured to be falsely made, issued, altered, forged or counterfeited, or willingly aided, caused, procured or assisted in or was a party to falsifying, issuing, altering, forging or counterfeiting, any government document issued under the Act or these Regulations or under the *Fresh Fruit and Vegetable Regulations*.

11. Section 20 of the Regulations is replaced by the following:

20. Where a dealer's licence is suspended or cancelled, the Minister shall suspend or cancel

(a) any other licence issued under the Act to that dealer; and

(b) the licence of any other dealer who

13.1 Le marchand titulaire de permis qui achète ou vend des produits agricoles doit maintenir les installations propres à la manutention et à l'entreposage de ces produits.

8. L'article 15 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

15. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le marchand titulaire de permis peut effectuer une opération qui n'entre pas dans le cadre de l'activité principale figurant sur son permis s'il transmet aux parties à cette opération une déclaration écrite indiquant l'activité principale qu'il exerce et le fait que l'opération n'entre pas dans le cadre de cette activité.

(2) Le marchand titulaire de permis ne peut exercer les activités mentionnées aux alinéas 3(1)a) et b) à l'égard d'une même opération.

9. Le paragraphe 16(1) du même règlement est modifié par suppression de « et » à la fin de l'alinéa c) et par adjonction, après l'alinéa d), de ce qui suit :

e) à l'Arrêté sur les prix applicables aux fruits et légumes frais.

10. Le paragraphe 19(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

19. (1) Le ministre, après avoir donné au marchand titulaire de permis l'occasion de se faire entendre, suspend le permis pour une période d'au plus 90 jours ou le retire si, selon le cas :

a) toute situation visée aux paragraphes 7(1), (2) et (4) survient après la délivrance du permis;

b) le marchand, selon le cas :

(i) depuis la délivrance du permis, ne s'est pas conformé aux exigences de la Loi ou du présent règlement,

(ii) depuis la délivrance du permis, a été reconnu coupable de l'une des infractions visées aux divisions 7(1)a)(iv)(A) à (X), à l'égard de laquelle un pardon n'a pas été accordé ou, s'il l'a été, a été révoqué,

(iii) a fait une déclaration fautive ou trompeuse dans sa demande de permis ou dans les renseignements présentés conformément au paragraphe 3(2),

(iv) depuis la délivrance du permis, a fait cession de ses biens en faveur d'un créancier sous le régime de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité* ou a fait l'objet d'une requête de mise en faillite,

(v) depuis la délivrance du permis, n'a pas maintenu les installations propres à la manutention et à l'entreposage des produits agricoles qu'il achète ou vend,

(vi) depuis la délivrance du permis, a contrefait ou falsifié, directement ou indirectement, un document établi par les autorités compétentes aux termes de la Loi, du présent règlement ou du *Règlement sur les fruits et les légumes frais*, ou a fourni son aide ou son concours à cette fin.

11. L'article 20 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

20. Lorsque le permis d'un marchand est suspendu ou retiré, le ministre suspend ou retire :

a) tout autre permis délivré en application de la Loi à ce marchand;

b) le permis de tout autre marchand :

- (i) is an officer, director or shareholder of the dealer whose licence was suspended or cancelled. or
 (ii) employs anyone who is an officer, director or shareholder of the licensed dealer whose licence was suspended or cancelled.

12. The Regulations are amended by adding the following after section 20:

PART I I

FEES FOR FILING A COMPLAINT WITH THE BOARD

20.1 The fee that is payable for the filing of a complaint with the Board under section 9 of the Act is \$400.

13. Schedule 1⁴ to the Regulations is repealed.

COMING INTO FORCE

14. These Regulations come into force on July 10, 1996.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

These amendments to the *Licensing and Arbitration Regulations* set out in greater detail the information that must be provided with an application for a produce licence. This replaces the application form that was prescribed in the Regulations. The amendments also prescribe more objective criteria for the issue or refusal of a licence, for the suspension and cancellation of licences and for the bonding of licensed dealers. This was recommended by the Department of Justice.

These amendments also prescribe a \$400 fee for filing a complaint with the Board of Arbitration. This is part of the Food Production and Inspection Branch (FPIB) Business Alignment Plan for cost recovery. Fees for the licensing of dealers and for the inspection of fresh produce are prescribed separately in the *Fresh Fruit and Vegetable Fees Order*.

The *Licensing and Arbitration Regulations* are made under the *Canada Agricultural Products Act*. These Regulations promote fair and ethical trading practices in the interprovincial and international marketing of fresh produce. The Act provides an independent dispute settlement process in the Board of Arbitration. Everyone engaged in this business must obtain a produce dealer licence from Agriculture and Agri-Food Canada.

Alternatives

Alternative 1

Maintain the status quo

The status quo was not an acceptable alternative considering the priority of the Government to reduce its operating costs and

- (i) soit qui est un dirigeant, administrateur ou actionnaire du marchand dont le permis a été suspendu ou retiré,
 (ii) soit qui retient les services d'un dirigeant, administrateur ou actionnaire du marchand dont le permis a été suspendu ou retiré.

12. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 20, de ce qui suit :

PARTIE I I

DROITS - PLAINTES AUPRÈS DU CONSEIL

20.1 Les droits exigibles pour le dépôt d'une plainte auprès du Conseil en vertu de l'article 9 de la Loi sont de 400 \$.

13. L'annexe 1⁴ du même règlement est abrogée.

ENTRÉE EN VIGUEUR

14. Le présent règlement entre en vigueur le 10 juillet 1996.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Les présentes modifications au *Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage* énoncent de manière plus détaillée l'information devant accompagner les demandes de permis relatifs aux produits frais en remplacement du formulaire de demande prescrit. Elles prévoient en outre, par suite d'une recommandation du ministre de la Justice, des critères plus objectifs quant à l'acceptation ou au refus d'une demande de permis, à la suspension ou à l'annulation d'un permis, ainsi qu'en ce qui concerne le cautionnement des marchands qui détiennent un permis.

Y sont également prescrits des droits de 400 \$ pour le dépôt d'une plainte auprès du Conseil d'arbitrage. Cela entre dans le Plan d'agencement des activités de la Direction générale de la production et de l'inspection des aliments (DGPIA) en vue du recouvrement des coûts. Les droits s'appliquant à la délivrance des permis et à l'inspection des produits frais sont prescrits séparément dans l'*Arrêté sur les prix applicables aux fruits et légumes frais*.

Le *Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage* est adopté en vertu de la *Loi sur les produits agricoles du Canada*. Il promeut des pratiques justes et loyales dans le commerce international et interprovincial des produits frais. La Loi prévoit un processus indépendant de règlement des différends devant le Conseil d'arbitrage. Quiconque s'adonne au commerce des produits frais doit obtenir d'Agriculture et Agroalimentaire Canada un permis de marchand de produits frais.

Solutions de rechange envisagées

Solution n° 1

Le maintien du statu quo

Le statu quo n'a pas été jugé acceptable compte tenu de la priorité accordée par le gouvernement à la réduction de ses coûts

⁴ SOR/86-783

⁴ DORS/86-783

the cutbacks imposed on the department. The licence application form was out-of-date and the Department of Justice recommended more objective criteria be introduced respecting the refusal to issue a licence, the suspension and cancellation process and the bonding of dealers.

Alternative 2

Privatization

Although this is a possibility, the industry is currently not in a position to assume responsibility for the operation of the licensing and arbitration program. This will be discussed further as the licensing and arbitration program continues to be reviewed.

Benefits and Costs

Benefits

- setting out clearly and in detail in the Regulations rather than on an application form the information that applicants must provide will help them to enter the correct information when applying for a licence and also permit the use of customized computer generated forms;
- prescribing more objective criteria in the Regulations for refusing to issue a licence, for suspension and cancellation of licences and for the bonding of produce dealers will make these procedures more transparent and contribute to the effective enforcement of the Regulations;
- the department expects to recover approximately \$15,000 annually from Board of Arbitration filing fees.

Costs

- the industry will incur an added annual cost of about \$15,000 for Board of Arbitration filing fees;
- these amendments do not increase resource requirements for the Department.

Other Impacts

The environmental implications of this initiative were considered to be negligible. The environmental assessment report is available on request.

Consultation

Early notice was provided through the 1989 Federal Regulatory Plan, proposal number 53-AGR. Cost recovery was mentioned in the 1994 Plan under the heading "Future Initiatives".

Consultation was undertaken with the Canadian Horticultural Council (CHC), the Canadian Produce Marketing Association (CPMA), the Canadian Council of Grocery Distributors and Provincial Government representatives. An information package was also distributed to United States officials responsible for the *Perishable Agricultural Commodities Act* which is the American counterpart of these Regulations. There were no unfavourable responses in the initial consultations. Following prepublication, the Produce Inspection and Licensing Advisory Committee (PILAC) made recommendations to clarify a number of provisions which have been incorporated into the published amendments.

de fonctionnement et des coupures imposées au Ministère. Le formulaire de demande de permis était devenu désuet et les représentants du ministère de la Justice avaient recommandé l'adoption de critères plus objectifs à l'égard du refus de délivrer des permis, du processus de suspension et d'annulation de ceux-ci, ainsi que pour le cautionnement des marchands.

Solution n° 2

La privatisation

Bien que cette solution représente une avenue possible, l'industrie n'est actuellement pas en mesure d'assumer la responsabilité du programme de délivrance des permis et d'arbitrage. On poursuivra les discussions sur ce point à mesure qu'avancera l'examen de ce programme.

Avantages et coûts

Avantages

- un énoncé clair et détaillé, dans le Règlement plutôt que sur un formulaire de demande, des renseignements exigés des demandeurs permettra à ceux-ci de présenter l'information appropriée dans leur demande de permis, et aussi d'utiliser des formulaires personnalisés produits par ordinateur;
- l'établissement, dans le Règlement, de critères plus objectifs pour le refus d'une demande de permis, pour la suspension ou l'annulation des permis, ainsi que pour le cautionnement des marchands de produits frais confèrera au processus une plus grande transparence et contribuera à mieux faire respecter le Règlement;
- grâce aux droits exigés pour le dépôt des plaintes auprès du Conseil d'arbitrage, le Ministère prévoit récupérer à peu près 15 000 \$ par année.

Coûts

- l'industrie épongera un coût supplémentaire annuel d'environ 15 000 \$ en droits de dépôt des plaintes auprès du Conseil d'arbitrage;
- ces modifications n'exigeront l'engagement d'aucune ressource supplémentaire de la part du Ministère.

Autres répercussions

Les répercussions de cette initiative sur l'environnement ont été jugées négligeables. On peut se procurer le rapport d'évaluation environnementale pertinent sur demande.

Consultation

Un préavis a été donné par l'intermédiaire des Projets de réglementation fédérale de 1989, numéro 53AGR. Le Projet de 1994 mentionnait des dispositions de recouvrement des coûts sous la rubrique portant sur les futures initiatives.

On a entrepris des consultations avec le Conseil canadien de l'horticulture (CCH), l'Association canadienne de la distribution de fruits et légumes (ACDFL), le Conseil canadien de distribution alimentaire et des représentants des gouvernements provinciaux. En outre, un dossier d'information a été distribué aux fonctionnaires des États-Unis chargés de l'application de la *Perishable Agricultural Commodities Act*, la contrepartie américaine de ce Règlement. Aucune réaction défavorable n'a marqué les premières consultations. Après la publication préalable du Règlement, le Comité consultatif de l'inspection des produits frais et de la délivrance des permis a présenté des recommandations dans le but de clarifier un certain nombre de dispositions intégrées aux modifications publiées.

Cost recovery was a subject of consultation with the CHC and the CPMA since July 1994. A communications package was prepared to inform individual industry members of the fees and an Agri-Food Information Letter was distributed to interested parties along with a copy of the proposed fees which were republished in the *Canada Gazette Part I* on November 4, 1995. In general, growers believe that government inspection and the Board of Arbitration are valuable to the industry and accept the need to charge for these services.

Compliance and Enforcement

Any licence application submitted with incomplete information will be returned to the applicant. The department will endeavour to provide application forms that are clear and in plain language in order to minimize such returns.

Failure to comply with the bonding requirements will result in the suspension or cancellation of a licence. Any person failing to comply with the suspension and cancellation of licences may be subject to prosecution under the *Canada Agricultural Products Act*.

Since the filing fee must accompany an application to the Board of Arbitration, failure to pay the fee will result in the Board refusing to consider the complaint.

Contact

Don Crosby, Chief of Legislation
Dairy, Fruit and Vegetable Division
Food Production and Inspection Branch
Agriculture and Agri-Food Canada
59 Camelot Drive
Nepean, Ontario
K1A 0Y9
Tel.: (613) 952-8000, Extension 4724
FAX: (613) 993-8511

La question du recouvrement des coûts a fait partie des consultations menées auprès du CCH et de l'ACDFL depuis juillet 1994. On a préparé un dossier de communication pour faire connaître les droits en cause aux intervenants de l'industrie, et un Communiqué agroalimentaire a été distribué aux parties intéressées avec une copie du barème des droits proposés, publié dans la *Gazette du Canada Partie I*, le 4 novembre 1995. De manière générale, les producteurs estiment que l'inspection gouvernementale et le Conseil d'arbitrage sont précieux pour l'industrie et ils reconnaissent la nécessité d'imposer des droits à cet égard.

Mécanisme de conformité

Toute demande de permis incomplète sera retournée. Dans le but de limiter le nombre de demandes ainsi retournées, le Ministère tentera de fournir des formulaires clairs et rédigés en termes simples.

Quiconque ne satisfait pas aux exigences de cautionnement verra son permis suspendu ou annulé. Toute personne qui ne respecte pas la suspension ou l'annulation d'un permis sera passible de poursuite en justice en vertu de la *Loi sur les produits agricoles du Canada*.

Le Conseil d'arbitrage refusera d'examiner toute plainte pour laquelle le droit de dépôt n'aura pas été acquitté, étant donné que le montant de ce droit devra accompagner la demande.

Personne-ressource

Don Crosby, Chef de la réglementation
Division du lait, des fruits et des légumes
Direction générale de la production et de l'inspection
des aliments
Agriculture et Agroalimentaire Canada
59, promenade Camelot
Nepean (Ontario)
K1A 0Y9
Téléphone : (613) 952-8000, poste 4724
TÉLÉCOPIEUR : (613) 993-8511

Registration
SOR/96-364 10 July, 1996

FISH INSPECTION ACT

Fish Inspection Regulations, amendment

P.C. 1996-1079 10 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Fisheries and Oceans and the Treasury Board, pursuant to section 3 of the Fish Inspection Act, is pleased hereby to amend the Fish Inspection Regulations, C.R.C., c. 802, in accordance with the schedule hereto.

SCHEDULE

1. (1) The definition "mandatory inspection list"¹ in section 2 of the *Fish Inspection Regulations* is repealed.

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

"ready-to-eat fish" means fish, other than canned, pickled, spiced, marinated, salted or dried fish, that, after being processed in a manner that substantially alters the bacterial flora, is suitable for consumption without further processing; (*poisson prêt-à-manger*)

2. (1) Subsection 6(2.1)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(2.1) The notification referred to in paragraph (2)(e) shall set out, in respect of each shipment of fish imported or to be imported into Canada and each type of fish contained in that shipment,

- (a) the quantity;
- (b) the producer;
- (c) the country of origin; and
- (d) the place where the fish will be held pending inspection or notification by an inspector pursuant to subsection (2.2) that the fish does not need to be inspected.

(2) Section 6 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2.1):

(2.2) No person shall move or attempt to move fish that has been imported into Canada from the place indicated in the notification referred to in paragraph (2)(e) unless the fish has been inspected and meets the requirements of the Act and these Regulations or the person is notified by an inspector that the fish does not need to be inspected.

3. Sections 6.1 to 6.3² of the Regulations are replaced by the following:

6.1 (1) Subject to section 6.2, the Minister shall issue an import licence on receiving an application and the applicant paying a fee of \$500.

Enregistrement
DORS/96-364 10 juillet 1996

LOI SUR L'INSPECTION DU POISSON

**Règlement sur l'inspection du poisson
—Modification**

C.P. 1996-1079 10 juillet 1996

Sur recommandation du ministre des Pêches et des Océans et du Conseil du Trésor et en vertu de l'article 3 de la Loi sur l'inspection du poisson, il plaît à Son Excellence le Gouverneur général en conseil de modifier, conformément à l'annexe ci-après, le Règlement sur l'inspection du poisson, C.R.C., ch. 802.

ANNEXE

1. (1) La définition de « liste des produits à inspection obligatoire »¹, à l'article 2 du *Règlement sur l'inspection du poisson*, est abrogée.

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

« poisson prêt-à-manger » Poisson qui, après avoir été transformé de manière à ce que sa flore bactérienne soit sensiblement changée, peut être consommé sans autre transformation. Est exclu de la présente définition le poisson en conserve, saumuré, épicé, mariné, salé ou séché. (*ready-to-eat fish*)

2. (1) Le paragraphe 6(2.1)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2.1) L'avis mentionné à l'alinéa (2)e) doit, pour chaque envoi de poisson importé ou destiné à être importé au Canada et pour chaque type de poisson, indiquer :

- a) la quantité;
- b) le nom du producteur;
- c) le pays d'origine;
- d) l'endroit où le poisson sera entreposé en attendant qu'il soit inspecté ou que l'inspecteur donne l'avis visé au paragraphe (2.2) portant que le poisson n'a pas à être inspecté.

(2) L'article 6 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2.1), de ce qui suit :

(2.2) Il est interdit à quiconque de déplacer ou de tenter de déplacer du poisson qui a été importé au Canada de l'endroit indiqué sur l'avis mentionné à l'alinéa (2)e), à moins que le poisson n'ait été inspecté et ne satisfasse aux exigences de la Loi et du présent règlement ou que l'inspecteur n'ait avisé l'intéressé que le poisson n'a pas à être inspecté.

3. Les articles 6.1 à 6.3² du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

6.1 (1) Sous réserve de l'article 6.2, le ministre délivre un permis d'importation à quiconque en fait la demande et sur paiement du droit de 500 \$.

¹ SOR/86-213, 1986 *Canada Gazette* Part II, p. 871

² SOR/90-773, 1990 *Canada Gazette* Part II, p. 5061; SOR/88-265, 1988 *Canada Gazette* Part II, p. 2489

¹ DORS/86-213, *Gazette du Canada* Partie II, 1986, p. 871

² DORS/90-773, *Gazette du Canada* Partie II, 1990, p. 5061; DORS/88-265, *Gazette du Canada* Partie II, 1988, p. 2489

(2) An import licence is not assignable and expires one year after the date of issue indicated on the licence.

(3) An importer of fish shall maintain, at an address in Canada and for not less than three years, a record in English or French of

(a) the name and address of the person to whom each shipment of fish was shipped from the importer and the date on which the fish was shipped;

(b) all complaints that are received respecting the processing, storing, grading, packaging or marking of imported fish, and the evaluations conducted and any actions taken as a result of each complaint; and

(c) evidence of adequate processing of canned fish and ready-to-eat fish.

6.2 The Minister may cancel or refuse to issue an import licence where the holder of, or the applicant for, the licence

(a) has provided false information to the Minister for the purpose of obtaining a licence;

(b) has failed to provide a written notification required pursuant to paragraph 6(2)(e);

(c) has provided false information to an inspector in a written notification required pursuant to paragraph 6(2)(e);

(d) has failed to maintain a record in accordance with subsection 6.1(3); or

(e) has outstanding fees payable under these Regulations.

6.3 In sections 6.4 and 6.5, "lot" means, with respect to fish, other than fresh fish, a shipment or part of a shipment of fish imported into Canada that is of the same species, is processed in the same manner by the same producer, is packaged in the same size of container and bears the same label.

6.4 Where a shipment of fish is imported into Canada, the importer shall pay an inspection service fee of

(a) where the fish is intended for further processing resulting in substantial transformation of the fish, \$30 for each shipment of fish that is being delivered to an establishment that has a registration certificate; and

(b) in any other case, subject to a maximum of \$250 with respect to each shipment,

(i) \$50 for each shipment of fresh fish, and

(ii) \$50 for each lot of fish.

6.5 (1) Subject to subsections (2) to (4), any fish imported into Canada may be subjected on a random basis to an inspection, by an inspector, of a type set out in column I of an item of the table to this section.

(2) Where a type of fish produced by a producer fails to pass a type of inspection set out in the table to this section,

(a) the type of fish, the name of the producer and the type of inspection shall be recorded by the inspector on the import alert list maintained by the Department; and

(b) shipments or lots of that type of fish that are produced by that producer and subsequently imported into Canada shall undergo the same type of inspection until four consecutive shipments or lots have passed that type of inspection.

(3) Where a type of fish that is produced by a producer fails to pass a label evaluation inspection, lots of that type of fish that are produced by that producer and subsequently imported into

(2) Le permis d'importation est inassignable et expire un an après la date de délivrance qui y est indiquée.

(3) L'importateur de poisson tient des registres en français ou en anglais, qu'il garde pendant au moins trois ans à un endroit au Canada, comportant les renseignements suivants :

a) pour chaque envoi, le nom et l'adresse de la personne à qui le poisson a été livré et la date de la livraison;

b) toutes les plaintes reçues à l'égard de cet envoi concernant la transformation, l'entreposage, le classement, l'emballage et le marquage ainsi que les vérifications faites et les mesures correctives prises;

c) la preuve que le poisson en conserve et le poisson prêt-à-manger ont subi les transformations nécessaires.

6.2 Le ministre peut révoquer un permis d'importation ou refuser d'en émettre dans l'un ou l'autre des cas suivants :

a) l'intéressé lui a fourni de faux renseignements afin d'obtenir un permis;

b) il a omis de fournir l'avis écrit visé à l'alinéa 6(2)e);

c) il a fourni de faux renseignements à l'inspecteur dans l'avis écrit visé à l'alinéa 6(2)e);

d) il a omis de tenir des registres conformément au paragraphe 6.1(3);

e) il n'a pas acquitté tous les droits qu'il doit aux termes du présent règlement.

6.3 Pour l'application des articles 6.4 et 6.5, « lot » s'entend, dans les cas de poisson autre que du poisson frais, d'un envoi ou d'une partie d'un envoi de poissons importés au Canada qui sont de la même espèce, qui ont subi la même transformation par le même producteur et qui ont été emballés dans des contenants de formats identiques portant des étiquettes identiques.

6.4 L'importateur doit payer, pour chaque envoi de poisson qu'il importe au Canada, l'un ou l'autre des droits suivants pour les services d'inspection :

a) dans le cas de poisson devant faire l'objet d'une transformation ultérieure ayant pour résultat un changement substantiel, 30 \$ pour chaque envoi, qui est livré à un établissement détenant un certificat d'enregistrement;

b) dans tous les autres cas, jusqu'à concurrence de 250 \$ par envoi :

(i) 50 \$ pour chaque envoi de poisson frais,

(ii) 50 \$ pour chaque lot de poisson.

6.5 (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (4), tout poisson importé au Canada peut, sur une base aléatoire, faire l'objet d'un type d'inspection prévu à la colonne I du tableau du présent article.

(2) Lorsqu'un type de poisson provenant d'un producteur ne satisfait pas à une inspection d'un type visé au tableau du présent article :

a) l'inspecteur inscrit sur la liste des importations faisant l'objet d'une alerte dressée par le ministre le type de poisson, le nom de son producteur et le type d'inspection;

b) les envois ou lots de poisson de ce type provenant du même producteur qui sont subséquemment importés au Canada doivent faire l'objet de ce type d'inspection jusqu'à ce que quatre envois ou lots consécutifs aient satisfait à l'inspection.

(3) Lorsqu'un type de poisson provenant d'un producteur ne satisfait pas à une évaluation de l'étiquette, les lots de poisson de ce type provenant du même producteur qui sont subséquemment

Canada shall undergo a label evaluation inspection until one lot passes the inspection.

(4) Where a type of fish that is produced by a producer is imported into Canada, and that type of fish produced by that producer has not been imported into Canada within the previous two years, that importation shall undergo every type of inspection applicable to that type of fish.

(5) Where a type of inspection is performed pursuant to any of subsections (1) to (4), the importer shall pay the applicable fee set out in the table to this section.

importés au Canada doivent faire l'objet d'une évaluation de l'étiquette jusqu'à ce qu'un lot ait satisfait à l'évaluation.

(4) Lorsqu'un type de poisson provenant d'un producteur n'a pas été importé au Canada depuis deux ans, toute importation de ce type de poisson doit faire l'objet de toutes les inspections applicables à ce type de poisson.

(5) Pour tout type d'inspection effectuée aux termes des paragraphes (1) à (4), l'importateur doit payer les droits applicables prévus au tableau du présent article.

TABLE

Item	Column I Type of Inspection	Column II Sample Size	Column III Fee (\$)
1	Sensory evaluation*	(a) 6 (b) 13 (c) 21 (d) 29 (e) 48 (f) 84 (g) 127	87 105 122 157 174 192 261
2	Net content determination**	(a) 1-6 (b) 7-13 (c) 14-21 (d) 22-29 (e) 30-48 (f) 49-84 (g) 85-126 (h) 127 or more	64 87 105 122 174 192 261 296
3	Label evaluation (1) Inner container (2) Outer container (3) Can coding		87 52 52
4	Container integrity evaluation (1) Cans (2) Other containers*	200 (a) 6 (b) 13 (c) 21 (d) 29 (e) 48 (f) 84 (g) 126 (h) 127 or more	174 87 105 122 157 174 192 261 296
5	Fish content of battered or breaded products*	(a) 6 (b) 13 (c) 21 or more	87 157 192
6	Histamine*	(a) 6 (b) 13 (c) 21 or more	87 157 192
7	<i>E. Coli</i>		191
8	Faecal coliforms		122
9	<i>Listeria monocytogenes</i>		157
10	<i>Salmonella</i> species		139
11	Standard plate count		122
12	<i>Staph. Aureus</i>		122
13	Sterility		87
14	<i>Vibrio</i> species		157
15	Electrophoresis species identification		157
16	Food additives		244
17	Sodium and potassium		244
18	Heavy metals, other than mercury		331
19	Mercury		261
20	Moisture content		191
21	Pesticides and PC'Bs		418
22	Salt content		87
23	Marine toxins		191

TABLEAU

Article	Colonne I Type d'inspection	Colonne II Taille de l'échantillon	Colonne III Droits (\$)
1.	Évaluation sensorielle*	a) 6 b) 13 c) 21 d) 29 e) 48 f) 84 g) 126	87 105 122 157 174 192 261
2.	Détermination de la teneur nette**	a) 1-6 b) 7-13 c) 14-21 d) 22-29 e) 30-48 f) 49-84 g) 85-126 h) 127 ou plus	64 87 105 122 174 192 261 296
3.	Évaluation de l'étiquette (1) Contenant intérieur (2) Contenant extérieur (3) Code à barres		87 52 52
4.	Évaluation de l'intégrité du contenant (1) Boîtes de conserve (2) Autres contenants*	200 a) 6 b) 13 c) 21 d) 29 e) 48 f) 84 g) 126 h) 127 ou plus	174 87 105 122 157 174 192 261 296
5.	Teneur en poisson des produits en pâte ou panés*	a) 6 b) 13 c) 21 ou plus	87 157 192
6.	Histamine*	a) 6 b) 13 c) 21 ou plus	87 157 192
7.	<i>E. coli</i>		191
8.	Coliformes fécaux		122
9.	<i>Listeria monocytogenes</i>		157
10.	<i>Salmonella</i> --espèces		139
11.	Numération standard sur plaques		122
12.	<i>Staph aureus</i>		122
13.	Stériorité		87
14.	<i>Vibrio</i> --espèces		157
15.	Électrophorèse--Identification de l'espèce		157
16.	Additifs alimentaires		244
17.	Sodium et potassium		244
18.	Métaux lourds, autres que le mercure		331
19.	Mercure		261
20.	Teneur en eau		191
21.	Pesticides et BPC		418
22.	Teneur en sel		87
23.	Toxines marines		191

TABLE—Continued

Item	Column I Type of Inspection	Column II Sample Size	Column III Fee (\$)
24	Drug residues		235
25	pH		87
26	Quality indices		226
27	Water activity		87
28	Tuna colour		87

TABLEAU (Suite)

Article	Colonne I Type d'inspection	Colonne II Taille de l'échantillon	Colonne III Droits (\$)
24.	Résidus de médicament		235
25.	pH		87
26.	Indices de la qualité		226
27.	Activité de l'eau		87
28.	Thon—couleur		87

* Sample size to be determined in accordance with Sampling Plan 1 in *Sampling Plans for Prepackaged Foods (1969)(AQL 6.5)*, issued by the Secretariat of the Joint FAO/WHO Food Standards Program, FAO, Rome.

** Sample size to be determined in accordance with Schedule II to the *Consumer Packaging and Labelling Regulations*.

4. Section 9 of the Regulations is replaced by the following:

9. (1) Where a person requests an inspection certificate for fish, an inspector shall

(a) where the person operates the establishment in which the fish was processed, inspect the processing record of the establishment to determine whether an inspection of the fish is required and, if it is required, inspect the fish; and
(b) in any other case, inspect the fish.

(2) An inspector shall issue an inspection certificate for fish where

(a) the inspector determines that an inspection of the fish is not required; or
(b) the inspector determines, following an inspection of the fish, that the fish meets the requirements of the Act and these Regulations.

(3) A person who requests an inspection certificate for fish shall pay an inspection service fee of

(a) \$100, where an inspection of the fish is performed; and
(b) \$25, where an inspection of the fish is not performed.

(4) The amount payable by a person under subsection (3) shall not exceed \$10,000 in a calendar year.

5. Section 10.1³ of the Regulations is replaced by the following:

10.1 A person who appeals a decision under subsection 10(1) shall pay the applicable fee set out in the table to this section for any type of reinspection that is ordered under that subsection.

TABLE

Item	Column I Type of Reinspection	Column II Sample Size	Column III Fee (\$)
1	Sensory evaluation*	(a) 13	174
		(b) 21	226
		(c) 29	296
		(d) 48	314
		(e) 84	366
		(f) 126	505
		(g) 200 or more	627

* La taille de l'échantillon doit être déterminée conformément au plan 1 prévu aux *Plans d'échantillonnage pour les denrées alimentaires préemballées (NQA 6,5) (1969)*, publiés par le Secrétariat du Programme mixte l'AO/OMS sur les normes alimentaires, FAO, Rome.

** La taille de l'échantillon doit être déterminée conformément à l'annexe II du *Règlement sur l'emballage et l'étiquetage des produits de consommation*.

4. L'article 9 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

9. (1) Lorsqu'un certificat d'inspection de poisson est demandé, l'inspecteur :

a) dans le cas où le demandeur exploite l'établissement où le poisson a été transformé, examine le dossier de l'établissement en matière de transformation pour déterminer si une inspection du poisson est requise et au besoin effectue l'inspection;

b) dans les autres cas, effectue l'inspection du poisson.

(2) L'inspecteur délivre un certificat d'inspection de poisson dans les cas suivants :

a) il détermine qu'une inspection du poisson n'est pas requise;
b) à la suite d'une inspection, il détermine que le poisson répond aux exigences de la Loi et du présent règlement.

(3) La personne qui demande un certificat d'inspection de poisson doit payer, pour les services d'inspection, les droits suivants :

a) 100 \$, lorsque l'inspection du poisson est effectuée;
b) 25 \$, lorsque l'inspection du poisson n'est pas effectuée.

(4) Le total des droits payables par une personne en vertu du paragraphe (3) ne peut excéder 10 000 \$ par année civile.

5. L'article 10.1³ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

10.1 Toute personne qui, aux termes du paragraphe 10(1), en appelle de la décision de l'inspecteur doit payer le droit prévu au tableau du présent article pour tout type de réinspection ordonné en vertu de ce paragraphe.

TABLEAU

Article	Colonne I Type de réinspection	Colonne II Taille de l'échantillon	Colonne III Droits (\$)
1.	Évaluation sensorielle*	a) 13	174
		b) 21	226
		c) 29	296
		d) 48	314
		e) 84	366
		f) 126	505
		g) 200 ou plus	627

³ SOR/90-773, 1990 Canada Gazette Part II, p. 5061

³ DORS/90-773, Gazette du Canada Partie II, 1990, p. 5061

TABLE—Continued

Column I	Column II	Column III
Item	Type of Reinspection	Fee (\$)
2	Net content determination**	
	(a) 7-13	87
	(b) 14-21	105
	(c) 22-29	122
	(d) 30-48	174
	(e) 49-84	192
	(f) 85-126	261
	(g) 127 or more	296
3.	Label evaluation	
	(1) Inner container	87
	(2) Outer container	52
	(3) Can coding	52
4.	Container integrity evaluation	
	(1) Cans	1,250
	(2) Other containers*	
	(a) 13	105
	(b) 21	122
	(c) 29	157
	(d) 48	174
	(e) 84	192
	(f) 126	261
	(g) 200	314
5.	Fish content of battered or breaded product*	
	(a) 13	157
	(b) 21 or more	192
6	Histamine*	
	(a) 13	157
	(b) 21 or more	192
7.	Electrophoresis species identification	157
8.	Food additives	244
9.	Sodium and potassium	244
10.	Moisture content	191
11.	Salt content	87
12.	pH	87
13.	Quality indices	226
14.	Water activity	87
15.	Tuna colour	87

* Sample size to be determined in accordance with Sampling Plan 2 in *Sampling Plans for Prepackaged Foods (1969) (AQL 6.5)*, issued by the Secretariat of the Joint FAO/WHO Food Standards Program, FAO, Rome.

** Sample size to be determined in accordance with Schedule II to the *Consumer Packaging and Labelling Regulations*.

6. Section 12.1⁴ of the Regulations is replaced by the following:

12.1 Where a person requests a type of inspection set out in the table to section 6.5, the person shall pay the applicable fee set out in that table.

7. (1) Subsection 15(1) of the Regulations is amended by striking out the word "and" at the end of paragraph (b), by adding the word "and" at the end of paragraph (c) and by adding the following after paragraph (c):

(d) the applicant pays the applicable fee set out in subsection (1.1) or (1.2), as the case may be.

(2) Section 15 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):

(1.1) Subject to subsection (1.3), the fee for a registration certificate for an establishment that is over 300 m² in area is \$1,500 plus, for each type of fish that is referred to in column I of an item of the table to this subsection and is produced in the establishment, the amount set out in column II of that item.

⁴ SOR/87-277, 1987 Canada Gazette Part II, p. 2102

TABLEAU (Suite)

Colonne I	Colonne II	Colonne III
Article	Type de réinspection	Taille de l'échantillon
2.	Détermination de la teneur nette**	
	a) 7-13	87
	b) 14-21	105
	c) 22-29	122
	d) 30-48	174
	e) 49-84	192
	f) 85-126	261
	g) 127 ou plus	296
3.	Évaluation de l'étiquette	
	(1) Contenant intérieur	87
	(2) Contenant extérieur	52
	(3) Code à barres	52
4.	Évaluation de l'intégrité du contenant	
	(1) Boîtes de conserve	1 250
	(2) Autres contenants*	
	a) 13	105
	b) 21	122
	c) 29	157
	d) 48	174
	e) 84	192
	f) 126	261
	g) 200	314
5.	Teneur en poisson des produits en pâte ou panés*	
	a) 13	157
	b) 21 ou plus	192
6.	Histamine*	
	a) 13	157
	b) 21 ou plus	192
7.	Électrophorèse—Identification de l'espèce	157
8.	Additifs alimentaires	244
9.	Sodium et potassium	244
10.	Teneur en eau	191
11.	Teneur en sel	87
12.	pH	87
13.	Indices de la qualité	226
14.	Activité de l'eau	87
15.	Thon—couleur	87

* La taille de l'échantillon doit être déterminée conformément au plan 2 prévu aux *Plans d'échantillonnage pour les denrées alimentaires préemballées (NQA 6.5) (1969)*, publiés par le Secrétariat du Programme mixte FAO/OMS sur les normes alimentaires, FAO, Rome.

** La taille de l'échantillon doit être déterminée conformément à l'annexe II du *Règlement sur l'emballage et l'étiquetage des produits de consommation*.

6. L'article 12.1⁴ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

12.1 La personne qui demande une inspection d'un type visé au tableau de l'article 6.5 doit payer le droit applicable prévu à ce tableau.

7. (1) Le paragraphe 15(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa c), de ce qui suit :

d) la personne qui demande le certificat d'enregistrement paie le droit applicable prévu aux paragraphes (1.1) ou (1.2), selon le cas.

(2) L'article 15 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

(1.1) Sous réserve du paragraphe (1.3), le droit pour l'obtention du certificat d'enregistrement pour un établissement d'une superficie supérieure à 300 m² est de 1 500 \$ plus, pour chaque type de poisson provenant de l'établissement indiqué à la colonne I du tableau du présent paragraphe, le montant prévu à la colonne II.

⁴ DORS/87-277, Gazette du Canada Partie II, 1987, p. 2102

TABLE

Item	Column I Type of Fish	Column II Additional Amount (\$)
1.	Canned fish	1,000
2.	Ready-to-eat fish	1,000
3.	Molluscan shellfish	1,000
4.	Pickled, spiced or marinated fish	500
5.	Salted or dried fish	500
6.	Fresh, frozen or semi-preserved fish	500
7.	All other types of fish	1,000

(1.2) Subject to subsection (1.3), the fee for a registration certificate for an establishment that is 300 m² or less in area is \$1,000.

(1.3) The fee for the initial registration of an establishment in which fish is processed by depuration is

(a) in the case of an establishment referred to in subsection (1.1), \$7,500; and

(b) in the case of an establishment referred to in subsection (1.2), \$6,000.

(1.4) Where a person who is the owner of an establishment or of facilities intended for use as an establishment requests an inspection to determine whether the establishment or the facility meets the requirements of Schedule I, the person shall pay a fee of \$500.

8. Section 16⁵ of the Regulations is replaced by the following:

16. A registration certificate is not assignable and expires one year after the date of issue indicated on the certificate.

9. (1) The portion of section 17⁵ of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

17. (1) The Minister may suspend the registration certificate issued in respect of an establishment where

(2) Subsection 17(1) of the Regulations is amended by striking out the word "or" at the end of paragraph (e), by adding the word "or" at the end of paragraph (f) and by adding the following after paragraph (f):

(g) the operator of the establishment has outstanding fees payable under these Regulations.

(3) Section 17 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):

(2) Where the Minister has suspended a registration certificate under any of paragraphs (1)(a) to (d), the operator of the establishment may request an inspection to determine whether the registration certificate may be reinstated.

(3) The operator of an establishment that is inspected under subsection (2) shall pay a fee of \$1,000 for the inspection.

10. Section 41 of the Regulations is repealed.

11. Section 46⁶ of the Regulations is repealed.

12. Section 64 of the Regulations is repealed.

13. Section 74 of the Regulations is repealed.

14. Section 80 of the Regulations is repealed.

TABLEAU

Article	Colonne I Type de poisson	Colonne II Montant additionnel (\$)
1.	Poisson en conserve	1 000
2.	Poisson prêt-à-manger	1 000
3.	Mollusques	1 000
4.	Poisson saumuré, épicé ou mariné	500
5.	Poisson salé ou séché	500
6.	Poisson frais, congelé ou en semi-conservé	500
7.	Tous les autres types de poisson	1 000

(1.2) Sous réserve du paragraphe (1.3), le droit pour l'obtention du certificat d'enregistrement pour un établissement d'une superficie maximale de 300 m² est de 1 000 \$.

(1.3) Le droit à payer pour l'enregistrement initial d'un établissement dans lequel le poisson est traité par dépuración est de :

a) 7 500 \$, pour un établissement visé au paragraphe (1.1);

b) 6 000 \$, pour un établissement visé au paragraphe (1.2).

(1.4) Le propriétaire d'un établissement ou d'une installation devant servir d'établissement qui demande une inspection afin de déterminer si l'établissement ou l'installation répond aux exigences de l'annexe I doit payer un droit de 500 \$.

8. L'article 16⁵ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

16. Le certificat d'enregistrement est inassignable et expire un an après la date de délivrance qui y est indiquée.

9. (1) Le passage de l'article 17⁵ du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

17. (1) Le ministre peut suspendre le certificat d'enregistrement délivré à l'égard d'un établissement, dans l'un ou l'autre des cas suivants :

(2) Le paragraphe 17(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa f), de ce qui suit :

g) l'exploitant de l'établissement n'a pas acquitté tous les droits qu'il doit aux termes du présent règlement.

(3) L'article 17 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

(2) L'exploitant de l'établissement dont le certificat d'enregistrement a été suspendu en vertu de l'un ou l'autre des alinéas (1)a) à d) peut demander une inspection de son établissement visant à déterminer si la suspension peut être levée.

(3) L'exploitant d'un établissement inspecté aux termes du paragraphe (2) doit payer un droit de 1 000 \$ pour l'inspection.

10. L'article 41 du même règlement est abrogé.

11. L'article 46⁶ du même règlement est abrogé.

12. L'article 64 du même règlement est abrogé.

13. L'article 74 du même règlement est abrogé.

14. L'article 80 du même règlement est abrogé.

⁵ SOR/92-75, 1992 *Canada Gazette* Part II, p. 511

⁶ SOR/81-374, 1981 *Canada Gazette* Part II, p. 1426

⁵ DORS/92-75, *Gazette du Canada* Partie II, 1992, p. 511

⁶ DORS/81-374, *Gazette du Canada* Partie II, 1981, p. 1426

15. Section 98 of the Regulations and the heading "Inspection" before it are repealed.

16. Section 104 of the Regulations is repealed.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

This amendment is a result of the Department of Fisheries and Oceans' (DFO) participation in the government-wide Program Review and re-examination of how fish inspection services are provided. The intent is to implement cost recovery in conjunction with spending reductions in order to achieve budgetary objectives while retaining an effective Fish Inspection Program.

The development of this amendment was done under the guiding principles that it would set fees that reflect the effort required in delivering the service, be fair, simple to administer, and would include incentives to encourage compliance.

The underlying principle is that it is reasonable to expect those who benefit most from services provided to share in the costs of providing those services. Until now, domestic processors and exporters (processors) have not paid any fees for inspection services. Since 1986, importers of fish into Canada have been paying an inspection service fee of \$25 per shipment and fees for the inspection of fish from producers whose fish has failed a previous inspection.

These amendments to the *Fish Inspection Regulations* establish new fees and make changes to current fees. In conjunction with the fees, subsidiary changes to both the import inspection program and the domestic inspection program are being made. The program changes will allow industry more flexibility and will result in greater fairness in implementing cost recovery.

Import Program

The fee for an import licence will increase from \$150 to \$500 per year. The current \$25 inspection service fee will be increased to \$30 per shipment of fish intended for further processing, \$50 per shipment of fresh fish, or \$50 per lot of fish other than fresh fish to a maximum of \$250 per shipment.

Fees for analysis have been adjusted to take into account improved, less costly procedures in some cases, increased costs in other cases and the need to recover a greater part of the cost in all cases. As a result, fees for both initial inspections and reinspections will increase in some cases and decrease in other cases. Ten new analyses have been added to initial inspections with fees ranging from \$87 to \$296. Six new analyses, with fees ranging from \$87 to \$314, have been added to reinspections.

Importers will also be required to maintain records of the date and destination of the first transfer of imported fish, complaints received and resulting actions taken, and evidence of adequate processing of canned and ready-to-eat fish.

15. L'article 98 du même règlement et l'intertitre « Inspection » le précédant sont abrogés.

16. L'article 104 du même règlement est abrogé.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

La modification découle de la participation du ministère des Pêches et des Océans (MPO) à l'Examen gouvernemental des programmes et de la révision du mode de prestation des services d'inspection du poisson. Le MPO désire recouvrer des coûts et réduire ses dépenses afin d'atteindre les objectifs budgétaires, tout en maintenant un programme d'inspection du poisson qui soit efficace.

L'élaboration de cette modification a été guidée par le principe voulant que les droits imposés soient proportionnels à l'effort requis pour la prestation du service, soient justes et simples à administrer et que le régime comporte des éléments favorisant la conformité.

On a avancé, comme hypothèse de départ, qu'il est raisonnable de demander aux personnes qui profitent le plus d'un service de payer pour une partie des coûts de ce service. Jusqu'à maintenant, les transformateurs et les exportateurs (transformateurs) canadiens recevaient gratuitement les services d'inspection. Depuis 1986, les importateurs de poisson doivent payer des frais de service de 25 \$ par envoi et des droits pour l'inspection de poisson provenant de producteurs dont le poisson avait précédemment failli à une inspection.

Cette modification du *Règlement sur l'inspection du poisson* établit de nouveaux droits et modifie des droits existants. De plus, il sera apporté au programme d'inspection des importations et au programme d'inspection du poisson canadien des changements qui donneront plus de latitude à l'industrie et permettra la mise en place d'un système plus équitable de recouvrement des coûts.

Importations

Les droits liés à une licence d'importation passeront de 150 \$ à 500 \$ par année. Les droits d'inspection de 25 \$ seront haussés à 30 \$ par envoi, pour le poisson destiné à un traitement ultérieur, à 50 \$ par envoi de poisson frais ou à 50 \$ par lot de poisson autre que du poisson frais jusqu'à concurrence de 250 \$ par envoi.

Les droits d'analyse ont été revus en fonction de procédures améliorées et moins coûteuses, dans certains cas, plus chères, dans d'autres cas, et de la nécessité de recouvrer une plus grande partie des coûts, dans tous les cas. Il résulte que les droits des premières inspections et des reinspections augmenteront dans certains cas et diminueront dans d'autres. Dix nouvelles analyses ont été ajoutées aux premières inspections; leurs droits varieront de 87 \$ à 296 \$. Six nouvelles analyses, dont les droits varieront entre 87 \$ et 314 \$, ont été ajoutées aux reinspections.

Les importateurs seront également tenus de garder des registres des dates et destinations des premiers envois de poisson importé, des plaintes reçues, des mesures prises et des documents attestant qu'un traitement approprié a été fait, dans le cas de conserves et de produits prêts à manger.

The Minister is also being given the authority to cancel or refuse to issue an import licence where the holder of a licence has committed serious breaches of the Regulations or for the non-payment of fees.

Domestic Program

Fees are being introduced for the registration of fish processing establishments, the certification of fish for export from Canada, and requested product and facility inspections.

The annual fee for the registration of a fish processing establishment greater than 300 square meters is \$1,500 plus an additional fee for each type of operation within the establishment. Higher risk operations, such as canning, each have a fee of \$1,000; lower risk operations, such as freezing, each have a fee of \$500. Where an establishment is 300 square meters or less, the annual fee for registration is \$1,000.

The registration of establishments which depurate molluscan shellfish is an exception to the above fee structure. The fee for the initial registration of these establishments is \$7,500 where the establishment is greater than 300 square meters, and \$6,000 where the establishment is 300 square meters or less. This fee reflects the inspection effort required for the initial inspections and evaluations required for these establishments. The annual fee will thereafter be the same as for other establishments with molluscan shellfish operations.

The fee for certification of Canadian fish for export is \$100 where a physical inspection of the product is conducted, and \$25 where a certificate is issued based on the establishment's history of compliance, to a maximum of \$10,000 within a calendar year. Where there is a request for a specific type of inspection on fish, the fee is the same as for that type of inspection on imported fish. Where there is a request for an inspection of a facility, the fee is \$500.

The Minister's authority to cancel a registration certificate for serious breaches of the Regulations has been changed to an authority to suspend and reinstate after an inspection. The fee for such an inspection is \$1,000. The non-payment of fees has been added as a breach which is liable to suspension.

The requirement for the mandatory inspection of certain fish and the grading of canned salmon are revoked.

Alternatives

The status quo was not a viable alternative because inspection services cannot be maintained in light of reductions within the Inspection Directorate and the increasing costs of providing inspection services.

Full cost recovery was not considered because it would create undue hardship for the industry.

Import

The setting of a flat fee per volume imported, or a flat fee per shipment imported was considered. Both of these alternatives were not acceptable to industry and did not reflect the effort expended in providing the service.

Le Ministre est habilité par les modifications à annuler ou à refuser de délivrer une licence d'importation à une entreprise qui a commis des infractions graves au règlement ou a omis de payer des droits.

Programme national

Des droits seront instaurés pour l'enregistrement d'établissements de transformation de poisson, la certification de poisson en vue de son exportation et les inspections demandées de produits et d'installations.

L'enregistrement d'un établissement de transformation du poisson dont la superficie est supérieure à 300 mètres carrés coûtera 1 500 \$ par année, plus un droit variant selon le type d'activité qui y est menée. Les établissements à risques élevés, par ex., les conserveries, devront acquitter un droit additionnel de 1 000 \$, tandis que les établissements à risques faibles devront régler un droit additionnel de 500 \$. L'enregistrement d'un établissement dont la superficie est de 300 mètres carrés ou moins coûtera 1 000 \$ par année.

L'enregistrement des établissements de dépuratation des mollusques fait exception. En effet, tout établissement dont la superficie est supérieure à 300 mètres carrés devra acquitter un droit d'enregistrement initial de 7 500 \$ et dans le cas d'établissement dont la superficie est de 300 mètres carrés ou moins le droit initial sera de 6 000 \$. Ce droit traduit l'ampleur du travail requis pour les premières inspections et évaluations de ces établissements. Par la suite, les droits annuels seront les mêmes que pour les établissements de traitement de mollusques.

Les droits de certification du poisson canadien destiné à l'exportation sera de 100 \$, lorsqu'il y aura inspection physique du produit, et de 25 \$, lorsque sera délivré un certificat, sur la foi des antécédents de l'établissement. Le total des droits à verser ne pourra pas dépasser 10 000 \$ au cours d'une même année civile. Lorsqu'une inspection spécifique sera demandée, le droit à acquitter sera le droit exigé pour l'inspection de poisson importé. Lorsqu'une inspection d'installation sera demandée, le droit à acquitter sera de 500 \$.

Le pouvoir du Ministre d'abroger un certificat d'enregistrement, pour infraction grave au règlement, a été changé en pouvoir de suspendre un certificat et de le réactiver, après une inspection. Le droit à acquitter pour une telle inspection s'élèvera à 1 000 \$. Le non-paiement de droits est désormais une infraction punissable de suspension du certificat.

L'obligation de faire inspecter certains poissons et de classer le saumon en conserve est levée.

Solutions envisagées

Le statu quo était à éviter car il aurait été impossible de maintenir les services d'inspection, compte tenu des réductions imposées à la DG de l'Inspection et des hausses des coûts de ces services.

Le recouvrement intégral des coûts n'a pas été retenu étant donné qu'il aurait été trop lourd à porter pour l'industrie.

Importations

Il a été envisagé d'établir un droit unique par quantité importée ou par envoi importé. Ces deux solutions, inacceptables pour l'industrie, ne traduisaient pas l'effort consacré à la prestation du service.

The requirement to keep records is considered an essential element for ensuring the safety of consumers of fish.

Domestic

The setting of fees on the basis of volume or value of the fish processed in the establishment was considered. This was viewed as being very difficult to administer, did not reflect DFO effort, would be difficult to monitor due to fluctuating circumstances, and would require DFO to have access to the private financial information of establishments.

To set the fees on the basis of the level of compliance achieved by the establishment was also considered. Since the level of compliance of an establishment can change as often as every two weeks, it would be difficult to maintain up-to-date records for costing purposes.

The chosen option was to set one basic fee for registered establishments greater than 300 square meters with an additional fee for each different type of operation, and a lower fee for smaller establishments. This fee structure reflects the effort required in areas auxiliary to basic inspection activities and meets the guiding principles previously indicated.

Other Organizations

Agriculture and Agri-Food Canada is in the process of implementing cost recovery for inspection of food products and establishments. The majority of costs for activities such as plant inspections, product inspections, and certificate requests are recovered by most of Canada's competitors in the international markets. Australia, New Zealand, the United States, and the United Kingdom all have systems for recovery of costs. Canada intends to recover 16% of the overall cost of providing inspection services to the industry. Some of the services provided include plant inspections, product inspections, and export certificate inspections.

Benefits and Costs

In 1994, the department recovered approximately \$800,000 under the previous fee structure. This amendment will result in approximately \$4.8 million in costs being recovered, half of which will be generated by the import industry and half of which will be generated by the domestic industry.

Fees for registration certificates for domestic fish processors will range from \$1,000 to \$6,000 per year depending on the types of products produced and the risks associated with those products. The average cost for a registration certificate is estimated at \$2,000 per plant per year. All other fees, such as those for export certificates, product inspections, and facility inspections, will be charged only when the Inspection Directorate has specifically been requested to provide that service.

Fees paid by importers will depend predominantly on the number of lots imported, the history of compliance of each product, and the type of analysis that is required. Products which have been rejected previously on entry into Canada will require inspection, thereby incurring product analysis fees. In order to keep these fees to a minimum, however, importers do have the option to search out suppliers of product with histories of compliance. Under this initiative typical fees for a lot of imported product which requires inspection would include the \$50 inspection

L'obligation de tenir des registres est considérée comme essentielle à la sécurité du consommateur.

Production canadienne

L'instauration de droits fondés sur les quantités ou les valeurs du poisson transformé dans l'établissement a été envisagée. Un tel régime, qui n'aurait pas reflété l'effort déployé par le MPO, aurait été fort difficile à administrer et à contrôler, en raison des circonstances changeantes, et aurait obligé les établissements à communiquer au MPO des informations financières confidentielles.

Il a également été envisagé d'établir des droits en fonction de la conformité passée de l'établissement. Or, comme la conformité d'un établissement peut changer dans certains cas aux deux semaines, il aurait été laborieux de tenir des registres à jour du rendement de chaque établissement, pour fins de facturation.

Il a été décidé d'instaurer un droit initial pour tous les établissements enregistrés dont la superficie est supérieure à 300 mètres carrés, à ce montant s'ajoutera un droit additionnel pour chaque type d'opérations; le droit initial sera toutefois moindre pour les établissements plus petits. Cette solution tient compte de l'effort requis en marge des inspections courantes et elle adhère idéalement aux principes énoncés.

Autres organisations

Agriculture et Agroalimentaire Canada se prépare à recouvrer les coûts liés à l'inspection des produits alimentaires et des établissements. La plupart des concurrents du Canada recouvrent la majeure partie des coûts liés aux inspections des usines et des produits et des demandes de certificats. L'Australie, la Nouvelle-Zélande, les États-Unis et le Royaume-Uni ont tous institué des régimes de recouvrement des coûts. Le Canada souhaite recouvrer 16 % des coûts totaux des services d'inspection qu'il fournit à l'industrie, notamment l'inspection des usines et des produits et les inspections préalables à l'octroi d'un certificat d'exportation.

Avantages et coûts

En 1994, le Ministère a récupéré environ 800 000 \$ en droits perçus. La modification permettra au MPO de recouvrer quelque 4,8 millions de dollars, une moitié du côté des importations, l'autre moitié du côté des produits canadiens.

Les droits des certificats d'enregistrement des transformateurs canadiens de poisson varieront entre 1 000 \$ et 6 000 \$ par année, selon le type de produit et les risques afférents. Le coût moyen d'un certificat d'enregistrement d'une usine est évalué à 2 000 \$ par année. Les autres droits, par ex., les droits liés aux certificats d'exportation et aux inspections de produits et d'installations, seront exigés uniquement lorsqu'une demande spéciale aura été faite à la DG de l'Inspection.

Les droits payés par les importateurs dépendront largement du nombre de lots importés, des antécédents de chaque produit et du type d'analyse requise. Les produits qui auront échoué l'inspection d'entrée devront être inspectés et des droits devront être acquittés. Cependant, afin de maintenir ces droits au minimum, les importateurs pourront toujours choisir des fournisseurs réputés conformes. Selon ce régime, les droits courants applicables à un lot de produits importés nécessitant une inspection comporteraient le droit d'inspection de 50 \$ plus des droits

service fee plus approximately \$250 for the three most common product analyses. These fees would be in addition to the \$500 annual licence fee.

There will be no additional cost to government.

These amendments will assist the Department in meeting its fiscal obligations by transferring some of the costs for the inspection services to the primary beneficiary, the processors and importers of fish. This initiative is also consistent with the federal government's goal of reducing the deficit and the overall tax burden on Canadians.

Consultation

The initial proposal for cost recovery for the domestic sector was developed in consultation with the Seafood Inspection Policy Advisory Committee (SIPAC), an advisory committee to the Minister of Fisheries and Oceans which consists of members of the Canadian fishing industry. Cost recovery proposals for the import sector were developed by a working group consisting predominantly of industry members.

The proposals have been widely discussed at various meetings. Industry representatives on SIPAC and those on the import cost recovery working group have discussed the proposals with members of their various industry associations.

Formal meetings were also held where industry was invited to attend and comment on the proposals. A total of 314 importers (approximately 34% of all active importers) participated in thirteen consultation sessions between May and September of 1995. Approximately 300 domestic establishments (27% of all registered establishments) were represented at thirty-one sessions during the same period of time.

Comments provided during the consultations indicated that the industry is aware that costs for DFO inspection services must be recovered. Smaller members of the industry, both processors and importers, expressed the concern that they would pay the same fees as larger members (registration and licence) and that, instead, the fees should be based on production, sales or size.

After prepublication in the *Canada Gazette Part I* on April 13, 1996 a number of comments were received by the Department from smaller processors and importers. Changes have been made to the proposed regulatory amendments in order to accommodate the concerns of the smaller members of the industry and to prevent causing undue hardship. A lower registration fee of \$1,000 for fish processing establishments of 300 square meters or less has been introduced. A change was also made to include a maximum of \$10,000 being charged within a calendar year for export certificates. A third change was made to adjust the inspection service fee for imported shipments. A maximum fee of \$250 per shipment will be placed on products imported into Canada regardless of the number of lots within the shipment.

Compliance and Enforcement

Inspection services will be provided and the *Fish Inspection Regulations* will be enforced in the usual manner.

The registration certificates of processing establishments and licences will expire each year. The failure to comply with the

d'environ 250 \$ pour les trois analyses les plus courantes. Ces droits s'ajouteraient au droit annuel de 500 \$, pour la licence.

La modification n'occasionnera pas de coûts additionnels pour le gouvernement.

La modification aidera le Ministère à respecter ses obligations financières car elle fera porter une partie des coûts des services d'inspection aux premiers bénéficiaires, les transformateurs et les importateurs de poisson. De plus, l'initiative appuie l'objectif fédéral de réduire le déficit et la charge fiscale des Canadiens.

Consultations

La proposition initiale de recouvrement des coûts liés aux produits canadiens a été élaborée en consultation avec le Comité consultatif sur la politique d'inspection des produits de la mer (CCPIPM), un organe qui conseille le ministre des Pêches et des Océans et qui est composé de représentants de l'industrie canadienne de la pêche. Les propositions de recouvrement des coûts liés aux produits importés ont été élaborées par un groupe de travail principalement de membres de l'industrie.

Les propositions ont été largement débattues dans différentes réunions. Les représentants de l'industrie du CCPIPM et du groupe de travail sur le recouvrement des coûts ont discuté des propositions avec les membres de leurs différentes associations.

Des rencontres ont été organisées auxquelles l'industrie a été invitée à participer. En tout, 314 importateurs (environ 34 % de tous les importateurs actifs) ont pris part à treize séances de consultation entre mai et septembre 1995. Environ 300 établissements canadiens (soit 27 % du parc enregistré) étaient représentés à trente et une séances pendant la même période.

Les commentaires recueillis pendant les consultations révèlent que l'industrie admet que les coûts des services d'inspection du MPO doivent être recouverts. Les petites entreprises de transformation et d'importation craignent d'avoir à payer les mêmes droits que ceux demandés aux grandes entreprises (pour l'enregistrement et les licences); c'est pourquoi elles préconisent l'adoption de droits fondés sur la production, les ventes ou la taille de l'entreprise.

Par suite de la prépublication du projet de modification dans la *Gazette du Canada Partie I* du 13 avril 1996, le ministère a reçu des commentaires provenant de petites entreprises de transformation et d'importation. Le projet a donc été modifié afin de tenir compte de leurs recommandations. Ainsi, un droit d'enregistrement de 1 000 \$ a été ajouté et s'appliquera aux entreprises dont la superficie est de 300 mètres carrés ou moins afin de ne pas leur imposer un fardeau trop lourd. On a également ajouté une disposition visant à limiter à 10 000 \$ par année civile le montant total à verser pour des certificats d'exportation. On a aussi revu les droits des services d'inspection pour les envois importés. On imposera à tout envoi de produits importés au Canada, sans tenir compte du nombre de lots, des droits pouvant atteindre 250 \$.

Respect et exécution

Les services de l'inspection seront fournis et le *Règlement sur l'inspection du poisson* sera appliqué de la manière habituelle.

Les certificats d'enregistrement des établissements de transformation et les licences auront une durée d'un an. La dérogation

regulations may result in the denial of services, the cancellation of an import licence, the suspension of a registration certificate or non-renewal of the registration certificate or import licence. The non-payment of fees will be detected through the periodic review of financial documents.

Contact

Cameron Prince
Chief of Fish & Fish Products
Station 906
200 Kent Street
Ottawa, Ontario
K1A 0E6
Telephone: (613) 990-0149

au Règlement peut être sanctionnée par un refus de services, l'annulation d'une licence d'importation, la suspension d'un certificat d'enregistrement ou le non-renouvellement d'un certificat d'enregistrement ou d'une licence d'importation. Le non-paiement des droits sera décelé par la vérification régulière des documents financiers.

Personne-ressource

Cameron Prince
Chef, Poisson et Produits de poisson
Poste 906
200, rue Kent
Ottawa (Ontario)
K1A 0E6
Téléphone : (613) 990-0149

Registration
SOR/96-365 10 July, 1996

OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL
INSTITUTIONS ACT

**Assessment of Financial Institutions Regulations,
1996, amendment**
(Former Short Title: Assessment of Financial
Institutions Regulations, 1994)

P.C. 1996-1080 10 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to subsection 23(3) of the Office of the Superintendent of Financial Institutions Act*, is pleased hereby to amend the Assessment of Financial Institutions Regulations, 1994, made by Order in Council P.C. 1994-1294 of August 3, 1994**, in accordance with the schedule hereto.

SCHEDULE

1. Section 1 of the *Assessment of Financial Institutions Regulations, 1994* is replaced by the following:

1. These Regulations may be cited as the *Assessment of Financial Institutions Regulations, 1996*.

2. The definitions "field expenses" and "headquarters expenses" in section 2 of the Regulations are repealed.

3. Section 3 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

ASSESSMENT OF BANKS AND TRUST AND LOAN COMPANIES

3. For the purpose of subsection 23(3) of the Act, the amount assessed by the Superintendent against a financial institution that is a bank or a trust and loan company in respect of the fiscal years beginning on April 1, 1994, April 1, 1995 and April 1, 1996 shall be equal to

(a) in respect of a financial institution with respect to which the Minister has approved an application pursuant to subsection 345(2) of the *Bank Act* or subsection 350(2) of the *Trust and Loan Companies Act* or with respect to which a court has made a winding-up order under the *Winding-up Act* before the beginning of that fiscal year, nil; and

(b) in respect of a financial institution not referred to in paragraph (a), the aggregate of

(i) in the case of

(A) a loan company subsidiary, \$10,000, or

(B) a financial institution not referred to in clause (A), where the average total assets ascertained pursuant to paragraph 23(1)(b) or (f) of the Act, as the case may be, are

(I) greater than \$50,000,000,000, \$275,000,

(II) greater than \$40,000,000,000 and equal to or less than \$50,000,000,000, \$140,000,

Enregistrement
DORS/96-365 10 juillet 1996

LOI SUR LE BUREAU DU SURINTENDANT DES
INSTITUTIONS FINANCIÈRES

**Règlement de 1996 sur les cotisations des
institutions financières—Modification**
(Ancien titre abrégé : Règlement de 1994 sur les
cotisations des institutions financières)

C.P. 1996-1080 10 juillet 1996

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu du paragraphe 23(3) de la Loi sur le Bureau du surintendant des institutions financières*, il plaît à Son Excellence le Gouverneur général en conseil de modifier, conformément à l'annexe ci-après, le Règlement de 1994 sur les cotisations des institutions financières, pris par le décret C.P. 1994-1294 du 3 août 1994**.

ANNEXE

1. L'article 1 du *Règlement de 1994 sur les cotisations des institutions financières* est remplacé par ce qui suit :

1. *Règlement de 1996 sur les cotisations des institutions financières*.

2. Les définitions de « dépenses des bureaux locaux » et « dépenses du siège », à l'article 2 du même règlement, sont abrogées.

3. L'article 3 du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

COTISATIONS DES BANQUES ET DES SOCIÉTÉS DE FIDUCIE ET DE PRÊT

3. Pour l'application du paragraphe 23(3) de la Loi, la cotisation imposée par le surintendant à une institution financière qui est une banque ou une société de fiducie et de prêt pour les exercices débutant le 1^{er} avril 1994, le 1^{er} avril 1995 et le 1^{er} avril 1996 est égale :

a) dans le cas d'une institution financière dont le ministre a agréé la demande en vertu du paragraphe 345(2) de la *Loi sur les banques* ou du paragraphe 350(2) de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* ou à l'égard de laquelle le tribunal a rendu une ordonnance de mise en liquidation en vertu de la *Loi sur les liquidations* avant le début de l'exercice en question, à zéro;

b) dans le cas d'une institution financière qui n'est pas visée à l'alinéa a), à la somme du montant visé au sous-alinéa (i) et de celui visé au sous-alinéa (ii) diminué du montant visé au sous-alinéa (iii) :

(i) s'il s'agit :

(A) d'une société de prêt filiale, à 10 000 \$,

(B) d'une institution financière non visée à la division (A), lorsque la moyenne du total de ses actifs déterminée en application des alinéas 23(1)b) ou f) de la Loi, selon le cas, est :

* R.S., c. 18 (3rd Supp.), Part I

** SOR/94-528, 1994 *Canada Gazette* Part II, p. 2938

* L.R., ch. 18 (3^e suppl.), Partie I

** DORS/94-528, *Gazette du Canada* Partie II, 1994, p. 2938

(III) greater than \$25,000,000,000 and equal to or less than \$40,000,000,000, \$100,000,

(IV) greater than \$5,000,000,000 and equal to or less than \$25,000,000,000, \$75,000,

(V) greater than \$2,000,000,000 and equal to or less than \$5,000,000,000, \$50,000,

(VI) greater than \$1,000,000,000 and equal to or less than \$2,000,000,000, \$45,000,

(VII) greater than \$500,000,000 and equal to or less than \$1,000,000,000, \$40,000,

(VIII) greater than \$100,000,000 and equal to or less than \$500,000,000, \$30,000,

(IX) greater than \$50,000,000 and equal to or less than \$100,000,000, \$20,000,

(X) equal to or less than \$50,000,000, \$10,000, and

(ii) the amount determined by the formula

$$\frac{(B-C) \times D}{E}$$

where

B is the amount by which the amount of the expenses, ascertained pursuant to paragraph 23(1)(a) of the Act, incurred for or in connection with the administration of the *Bank Act* and the *Trust and Loan Companies Act* exceeds the total of any amounts paid or payable in respect of the fiscal year in accordance with any rules prescribed under subparagraph 509(a)(ii) of the *Bank Act*, any regulations made pursuant to paragraph 559(c) of the *Bank Act* or any regulations made pursuant to paragraph 531(c) of the *Trust and Loan Companies Act*,

C is the aggregate of all the amounts assessed under subparagraph (i),

D is the average total assets of the financial institution ascertained pursuant to paragraph 23(1)(b) or (f) of the Act, as the case may be, and

E is the aggregate of the average total assets for each financial institution that is not referred to in paragraph (a), ascertained pursuant to paragraph 23(1)(b) or (f) of the Act, as the case may be,

less

(iii) any interim assessment made against the financial institution pursuant to subsection 23(4) of the Act.

4. The description of B in clause 5(b)(i)(B) of the Regulations is replaced by the following:

B is the amount by which the amount of the expenses, ascertained pursuant to paragraph 23(1)(a) of the Act, incurred for or in connection with the administration of the *Green Shield Canada Act* and the *Insurance Companies Act* exceeds

(I) the total of any amounts paid or payable in respect of the fiscal year in accordance with any regulations made pursuant to paragraph 703(c) of the *Insurance Companies Act*, and

(II) in the case of the fiscal year beginning April 1, 1994, the aggregate of any amounts referred to in subclause (I) and \$1,400,844.63,

(I) supérieure à 50 000 000 000 \$, à 275 000 \$,

(II) supérieure à 40 000 000 000 \$, mais ne dépasse pas 50 000 000 000 \$, à 140 000 \$,

(III) supérieure à 25 000 000 000 \$, mais ne dépasse pas 40 000 000 000 \$, à 100 000 \$,

(IV) supérieure à 5 000 000 000 \$, mais ne dépasse pas 25 000 000 000 \$, à 75 000 \$,

(V) supérieure à 2 000 000 000 \$, mais ne dépasse pas 5 000 000 000 \$, à 50 000 \$,

(VI) supérieure à 1 000 000 000 \$, mais ne dépasse pas 2 000 000 000 \$, à 45 000 \$,

(VII) supérieure à 500 000 000 \$, mais ne dépasse pas 1 000 000 000 \$, à 40 000 \$,

(VIII) supérieure à 100 000 000 \$, mais ne dépasse pas 500 000 000 \$, à 30 000 \$,

(IX) supérieure à 50 000 000 \$, mais ne dépasse pas 100 000 000 \$, à 20 000 \$,

(X) égale ou inférieure à 50 000 000 \$, à 10 000 \$,

(ii) le montant déterminé selon la formule suivante :

$$\frac{(B-C) \times D}{E}$$

où

B représente l'excédent du montant des dépenses engagées dans le cadre de l'application de la *Loi sur les banques* et de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt*, déterminé en application de l'alinéa 23(1)a) de la Loi, sur le montant total payé ou payable relativement à l'exercice conformément aux règles fixées en vertu du sous-alinéa 509a)(ii) de la *Loi sur les banques* ou aux règlements pris en vertu de l'alinéa 559c) de la *Loi sur les banques* ou de l'alinéa 531c) de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt*,

C l'ensemble des cotisations imposées en vertu du sous-alinéa (i),

D la moyenne du total des actifs de l'institution financière déterminée en application des alinéas 23(1)b) ou f) de la Loi, selon le cas,

E l'ensemble des moyennes du total des actifs des institutions financières non visées à l'alinéa a), déterminées en application des alinéas 23(1)b) ou f) de la Loi, selon le cas,

(iii) la cotisation provisoire imposée, le cas échéant, à l'institution financière en vertu du paragraphe 23(4) de la Loi.

4. L'élément B de la division 5b)(i)(B) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

B l'excédent du montant des dépenses engagées dans le cadre de l'application de la *Loi sur l'association personnalisée le Bouclier vert du Canada* et de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, déterminé en application de l'alinéa 23(1)a) de la Loi, sur la somme des montants suivants, selon le cas :

(I) le montant total payé ou payable relativement à l'exercice conformément aux règlements pris en vertu de l'alinéa 703c) de la *Loi sur les sociétés d'assurances*,

(II) dans le cas de l'exercice commencé le 1^{er} avril 1994, la somme du montant visé à la subdivision (I) et 1 400 844,63 \$,

5. Section 6 of the Regulations is replaced by the following:

6. For the purpose of subsection 23(3) of the Act, the amount assessed by the Superintendent against each financial institution referred to in paragraphs 23(1)(c.1) and (d) of the Act that is not a society or foreign society, in respect of a fiscal year, shall be equal to

(a) in respect of a financial institution with respect to which the Minister has approved an application under subsection 383(2) of the *Insurance Companies Act* or with respect to which a court has made a winding-up order under the *Winding-up Act* before the beginning of the fiscal year, nil; and

(b) in respect of any other financial institution,

(i) the aggregate of

(A) \$1,000,

(B) where the amount determined by the formula

$$\frac{B \times F \times A}{G \times C}$$

is greater than \$1,000, the amount determined by the formula

$$\frac{\left(\frac{B \times F}{G} - D\right) \times A}{E}$$

where

A is the amount of net revenue received, or net premiums received in Canada, by the financial institution, ascertained pursuant to paragraph 23(1)(c.1) or (d) of the Act, as the case may be,

B is the amount by which the amount of the expenses, ascertained pursuant to paragraph 23(1)(a) of the Act, incurred for or in connection with the administration of the *Green Shield Canada Act* and the *Insurance Companies Act* exceeds

(I) the total of any amounts paid or payable in respect of the fiscal year in accordance with any regulations made pursuant to paragraph 703(c) of the *Insurance Companies Act*, and

(II) in the case of the fiscal year beginning April 1, 1994, the aggregate of any amounts referred to in subclause (I) and \$1,400,844.63,

C is the aggregate of the amount of net revenue received by the financial institution referred to in paragraph 23(1)(c.1) of the Act, as ascertained pursuant to that paragraph, and the total amount of net premiums received in Canada by all financial institutions referred to in paragraph 23(1)(d) of the Act that are not financial institutions referred to in paragraph (a), societies or foreign societies, as ascertained under paragraph 23(1)(d) of the Act,

D is the product obtained by multiplying \$1,000 by the number of financial institutions referred to in paragraphs 23(1)(c.1) and (d) of the Act and assessed under subsection 23(3) of the Act in respect of that fiscal year that are not financial institutions referred to in paragraph (a), societies or foreign societies, and

E is the aggregate of the amount of net revenue received by the financial institution referred to in paragraph 23(1)(c.1) of the Act, as ascertained under that

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

6. Pour l'application du paragraphe 23(3) de la Loi, la cotisation imposée par le surintendant pour un exercice à chaque institution financière visée aux alinéas 23(1)c.1) et d) de la Loi, à l'exception des sociétés de secours et des sociétés de secours étrangères, est égale :

a) dans le cas d'une institution financière dont le ministre a agréé la demande en vertu du paragraphe 383(2) de la *Loi sur les sociétés d'assurances* ou à l'égard de laquelle le tribunal a rendu une ordonnance de mise en liquidation en vertu de la *Loi sur les liquidations* avant le début de l'exercice, à zéro;

b) dans le cas de toute autre institution financière, à la différence entre le montant visé au sous-alinéa (i) et celui visé au sous-alinéa (ii) :

(i) la somme des montants suivants :

(A) 1 000 \$,

(B) si le résultat de $(B \times F \times A) + (G \times C)$ est supérieur à 1 000 \$, le montant déterminé selon la formule suivante :

$$\frac{\left(\frac{B \times F}{G} - D\right) \times A}{E}$$

où

A représente le montant total des revenus nets perçus par l'institution financière ou des primes nettes perçues par elle au Canada déterminé en application des alinéas 23(1)c.1) ou d) de la Loi, selon le cas.

B l'excédent du montant des dépenses engagées dans le cadre de l'application de la *Loi sur l'association personnalisée le Bouclier vert du Canada* et de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, déterminé en application de l'alinéa 23(1)a) de la Loi, sur l'un ou l'autre des montants suivants :

(I) le montant total payé ou payable relativement à l'exercice conformément aux règlements pris en vertu de l'alinéa 703c) de la *Loi sur les sociétés d'assurances*,

(II) dans le cas de l'exercice commencé le 1^{er} avril 1994, la somme du montant visé à la subdivision (I) et 1 400 844,63 \$,

C la somme du montant des revenus nets perçus par l'institution financière visée à l'alinéa 23(1)c.1) de la Loi, déterminé en application de cet alinéa, et du montant total des primes nettes perçues au Canada par toutes les institutions financières visées à l'alinéa 23(1)d) de la Loi, à l'exception de celles visées à l'alinéa a), des sociétés de secours et des sociétés de secours étrangères, déterminé en application de l'alinéa 23(1)d) de la Loi,

D le produit obtenu par la multiplication de 1 000 \$ par le nombre d'institutions financières visées aux alinéas 23(1)c.1) et d) de la Loi et assujetties à une cotisation aux termes du paragraphe 23(3) de la Loi pour l'exercice, à l'exception de celles visées à l'alinéa a), des sociétés de secours et des sociétés de secours étrangères,

E la somme du montant des revenus nets perçus par l'institution financière visée à l'alinéa 23(1)c.1) de la Loi, déterminé en application de cet alinéa, et du mon-

paragraph, and the total amount of net premiums, as ascertained under paragraph 23(1)(d) of the Act, received in Canada by all financial institutions referred to in paragraph 23(1)(d) of the Act that are not financial institutions referred to in paragraph (a), societies or foreign societies, in respect of which the amount determined by the formula

$$\frac{B \times F \times A}{G \times C}$$

is greater than \$1,000,

F is the aggregate of the amount of net revenue received by the financial institution referred to in paragraph 23(1)(c.1) of the Act and the total amount of net premiums received in Canada by all financial institutions referred to in paragraph 23(1)(d) of the Act that are not societies or foreign societies, as ascertained under those paragraphs, and

G is the aggregate of the amount of net revenue received by the financial institution referred to in paragraph 23(1)(c.1) of the Act and the total amount of net premiums received in Canada by all financial institutions referred to in paragraph 23(1)(d) of the Act, as ascertained under those paragraphs,

and

(C) where the financial institution is a life company that is not referred to in paragraph (a), in respect of the fiscal year beginning April 1, 1994, the amount determined by the formula

$$\frac{\$ 1,400,844.63 \times H}{I}$$

where

H is the amount of net premiums received in Canada during 1994 by a life company that is not referred to in paragraph (a), ascertained pursuant to paragraph 23(1)(d) of the Act, and

I is the total amount of net premiums received in Canada during 1994 by all life companies that are not referred to in paragraph (a), ascertained pursuant to paragraph 23(1)(d) of the Act,

less

(ii) any interim assessment made against the financial institution pursuant to subsection 23(4) of the Act.

6. The heading before section 8 and sections 8 and 9 of the Regulations are repealed.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Pursuant to the *Assessment of Financial Institutions Regulations, 1994*, expenses incurred by the Office of the Superintendent of Financial Institutions (OSFI) in connection with the administration of federal legislation applicable to federally supervised financial institutions are assessed against the financial insti-

tant total des primes nettes perçues au Canada—déterminé en application de l'alinéa 23(1)d) de la Loi—par toutes les institutions financières visées à cet alinéa, à l'exception de celles visées à l'alinéa a), des sociétés de secours et des sociétés de secours étrangères, à l'égard desquelles le montant déterminé selon la formule $(B \times F \times A) + (G \times C)$ est supérieur à 1 000 \$,

F la somme du montant des revenus nets perçus par l'institution financière visée à l'alinéa 23(1)c.1) de la Loi et du montant total des primes nettes perçues au Canada par toutes les institutions financières visées à l'alinéa 23(1)d) de la Loi, à l'exception des sociétés de secours et des sociétés de secours étrangères, déterminé en application de ces alinéas,

G la somme du montant des revenus nets perçus par l'institution financière visée à l'alinéa 23(1)c.1) de la Loi et du montant total des primes nettes perçues au Canada par toutes les institutions financières visées à l'alinéa 23(1)d) de la Loi, déterminé en application de ces alinéas,

(C) s'il s'agit d'une société d'assurance-vie non visée à l'alinéa a), au cours de l'exercice commencé le 1^{er} avril 1994, le montant déterminé selon la formule suivante :

$$\frac{1\,400\,844,63 \$ \times H}{I}$$

où

H représente le montant des primes nettes perçues au Canada en 1994 par une société d'assurance-vie non visée à l'alinéa a), déterminé en application de l'alinéa 23(1)d) de la Loi,

I le montant total des primes nettes perçues au Canada en 1994 par toutes les sociétés d'assurance-vie non visées à l'alinéa a), déterminé en application de l'alinéa 23(1)d) de la Loi,

(ii) la cotisation provisoire imposée, le cas échéant, à l'institution financière en vertu du paragraphe 23(4) de la Loi.

6. L'intertitre précédant l'article 8 et les articles 8 et 9 du même règlement sont abrogés.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

En vertu du *Règlement de 1994 sur la cotisation des institutions financières*, le Bureau du surintendant des institutions financières (le BSIF) cotise les institutions financières (banques, sociétés de fiducie, sociétés de prêt, sociétés d'assurances, sociétés de secours mutuels, associations coopératives de crédit et

tutions so supervised (banks, trust companies, loan companies, insurance companies, fraternal benefit societies, cooperative credit associations and investment companies).

At present, expenses incurred prior to the liquidation of an institution are apportioned and assessed separately within the following five groups:

- banks;
- trust companies and loan companies;
- insurance companies and fraternal benefit societies;
- cooperative credit associations; and
- investment companies.

Assessments against insurance companies and fraternal benefit societies are based on premium income; assessments against all other types of institutions are based on assets.

All institutions pay a minimum assessment. Banks pay \$20,000, trust companies and loan companies pay \$5,000, insurance companies, cooperative credit associations and investment companies pay \$1,000, and fraternal benefit societies pay \$100.

When the actual costs of supervision are determined, the residual expenses (being the difference between the total actual costs of supervision and the total minimum assessments) relative to each group are then assessed against all institutions whose assets or premium income exceed a certain amount.

The amendments will not alter assessments against cooperative credit associations or investment companies, nor will they increase the total assessments against banks and trust and loan companies. They will, however, alter the assessments payable by individual banks, trust companies and loan companies, by implementing the following changes:

- banks, trust companies and loan companies will constitute one group for assessment purposes;
- with the exception of mortgage loan subsidiaries of banks, there will be 10 categories of minimum assessment, based on asset size; these will range from \$10,000, in respect of institutions having assets equal to or less than \$50 million, to \$275,000, in respect of institutions having assets in excess of \$50 billion;
- a minimum assessment of \$10,000 will be established for the mortgage loan subsidiaries of banks, irrespective of their asset size; and
- residual expenses will be assessed against all supervised institutions, irrespective of the minimum assessment paid.

During the past year, expenses were incurred preparatory to taking control of Confederation Life Insurance Company. These expenses were out of the ordinary, and were unique to that situation. The amendments will provide that these expenses are to be borne only by life insurance companies—property and casualty insurance companies and fraternal benefit societies will not be required to pay any of these expenses. This will be a one-time cost for the year 1994-95.

Alternatives

The alternative to these amendments is to maintain the existing Regulations.

The changes relating to banks, trust companies and loan companies were initiated by industry requests for a system which reflected more accurately the actual costs of supervision, and which distributed those costs in a more equitable manner. The amend-

ments (sociétés d'investissement) au titre des frais qu'il encourt relativement à l'administration des lois fédérales applicables à ces institutions.

À l'heure actuelle, les dépenses encourues avant la liquidation d'une institution sont réparties et cotisées séparément entre les cinq groupes d'institutions suivants :

- banques;
- sociétés de fiducie et sociétés de prêt;
- sociétés d'assurances et sociétés de secours mutuels;
- associations coopératives de crédit;
- sociétés d'investissement.

La cotisation des sociétés d'assurances et des sociétés de secours mutuels est fonction du revenu-primés; celle de toutes les autres institutions repose sur la valeur de leur actif.

Toutes les institutions versent une cotisation minimale : 20 000 \$ pour les banques, 5 000 \$ pour les sociétés de fiducie et de prêt, 1 000 \$ pour les sociétés d'assurances, les associations coopératives de crédit et les sociétés d'investissement, et 100 \$ pour les sociétés de secours mutuels.

Lorsque le coût réel des activités de surveillance est établi, les dépenses résiduelles (c.-à-d. l'écart entre ce coût réel et le total des cotisations minimales) de chaque groupe d'institutions font l'objet d'une nouvelle cotisation visant toutes les institutions dont l'actif ou le revenu-prime dépasse un certain seuil.

Les modifications n'affectent pas la cotisation des associations coopératives de crédit et celle des sociétés d'investissement, et la cotisation totale des banques et des sociétés de fiducie et de prêt ne sera pas majorée. Par contre, la cotisation individuelle des banques, des sociétés de fiducie et des sociétés de prêt sera toutefois modifiée par suite des changements suivants :

- les banques, les sociétés de fiducie et les sociétés de prêt constitueront un groupe aux fins de la cotisation;
- abstraction faite de celui des filiales hypothécaires des banques, on dénombre 10 échelons de cotisation minimale fondés sur l'ampleur de l'actif; la cotisation minimale se situera entre 10 000 \$ pour les sociétés dont l'actif ne dépasse pas 50 millions de dollars et 275 000 \$ pour celles dont l'actif dépasse 50 milliards;
- la cotisation minimale des filiales hypothécaires des banques sera de 10 000 \$, quelle que soit l'ampleur de leur actif;
- toutes les institutions surveillées devront cotiser à l'égard des dépenses résiduelles, quel que soit le montant de leur cotisation minimale.

L'an dernier, le BSIF a encouru des dépenses en prévision de la prise de contrôle de La Confédération, Compagnie d'Assurance-Vie. Il s'agissait de dépenses extraordinaires et particulières à ce dossier. Les modifications stipuleront que ces dépenses seront réparties uniquement entre les sociétés d'assurance-vie. Les sociétés d'assurances multirisques et les sociétés de secours mutuels ne participeront pas au remboursement de ces dépenses. Il s'agira d'un coût ponctuel pour l'exercice 1994-1995.

Solutions envisagées

Les modifications touchant les banques et les sociétés de fiducie et de prêt donnent suite aux revendications de l'industrie en faveur d'un régime qui tiennne davantage compte des coûts réels de surveillance et qui répartisse ces derniers de façon plus

ments attempt to achieve these goals. Accordingly, failure to make the changes would perpetuate a system which is seen to be unfair and arbitrary.

As regards the changes with respect to the expenses incurred preparatory to taking control of Confederation Life Insurance Company, the circumstances giving rise to the expenses were unique and out of the ordinary. Moreover, it is inequitable to impose costs associated with only one part of the insurance industry on other parts of the sector. Therefore, the change is necessary to address these unique circumstances and to ensure fairness.

Benefits and Costs

The change in allocation of expenses among banks, trust companies and loan companies provided for a more equitable distribution of expenses. It does not alter the total expenses, nor does it affect the costs of administering the Regulations.

The additional provision concerning insurance companies is needed to recover the costs incurred by the government in preparing to take control of Confederation Life Insurance Company, an unusual and unique situation. This is a one-time cost for the year 1994-95.

Consultation

In 1993 and 1994, extensive consultation took place between OSFI, individual financial institutions and industry associations within the bank, trust, and loan sectors. On August 31, 1993 and May 27, 1994, OSFI sent bulletins to all companies within those sectors, detailing the proposed changes to the assessment regulations.

As regards insurance companies, OSFI advised all of them of the proposed changes in its bulletin of August 31, 1994. OSFI also provided explanations and clarification to those companies requesting same.

Since the amendments do not change the manner in which assessments of cooperative credit associations and investment companies are calculated, no consultation with them was necessary.

The amendments were prepublished on May 27, 1995. The Canadian Life and Health Insurance Association and the Canadian Bankers Association responded to the prepublication. After consultations with OSFI, they have advised that they do not object to the amendments.

Compliance and Enforcement

These amendments will not require any significant change in OSFI procedures and no additional personnel resources are required. Assessments levied against regulated financial institutions constitute debts due to Her Majesty and may be recovered in any court of competent jurisdiction.

équitable. Les modifications visent cet objectif. Par conséquent, le rejet des changements perpétuerait un régime jugé injuste et arbitraire.

Pour ce qui est du changement à l'égard des dépenses encourues et prévision de la prise de contrôle de La Confédération, Compagnie d'Assurance-Vie, la situation à l'origine des dépenses était unique et extraordinaire. En outre, il serait inéquitable d'imposer des coûts liés à un seul segment de l'industrie des assurances aux autres segments de l'industrie. Il faut donc apporter cette modification pour tenir compte de ces circonstances uniques et par souci d'équité.

Avantages et coûts

La nouvelle répartition des dépenses entre les banques, les sociétés de fiducie et les sociétés de prêt est plus équitable. Ni le total des dépenses ni le coût d'administration du règlement n'est touché.

La disposition supplémentaire concernant les sociétés d'assurances est requise pour permettre à l'État de recouvrer les coûts de la prise de contrôle de La Confédération, Compagnie d'Assurance-Vie, situation inhabituelle et unique. Il s'agit d'une dépense ponctuelle pour l'exercice 1994-1995.

Consultations

De vastes consultations ont été menées entre le BSIF, les institutions financières et des associations de l'industrie dans les secteurs des banques et des sociétés de fiducie et de prêt en 1993 et en 1994. Le 31 août 1993 et le 27 mai 1994, le BSIF a diffusé des bulletins auprès de toutes les sociétés de ces secteurs pour expliquer les modifications proposées au règlement sur la cotisation.

Par ailleurs, le BSIF a informé toutes les sociétés d'assurances des changements proposés dans son bulletin du 31 août 1994. Il leur a également fourni des explications et des précisions sur demande.

Puisque les changements ne touchent pas le calcul de la cotisation des associations coopératives de crédit et des sociétés d'investissement, il n'a pas été nécessaire de consulter ces dernières.

Les modifications ont fait l'objet d'une publication préalable le 27 mai 1995 et l'Association canadienne des compagnies d'assurances de personnes inc. et l'Association des banquiers canadiens y ont donné suite. Après avoir consulté le BSIF, ces associations nous ont informés qu'elle n'avait aucune objection aux modifications.

Conformité et exécution

Les changements au règlement n'influent pas de façon significative sur les procédures du BSIF et ce dernier n'aura pas besoin de personnel supplémentaire. La cotisation des institutions financières constitue une créance de Sa Majesté et peut être recouvrée par le biais de tout tribunal compétent.

Contact

Mr. Arthur Tam
Manager
Finance Division
Office of the Superintendent of Financial Institutions
255 Albert Street
Ottawa, Ontario
K1A 0H2
(613) 990-7855
FAX: (613) 993-6782

Personne-ressource

M. Arthur Tam
Gestionnaire
Division des finances
Bureau du surintendant des institutions financières
255, rue Albert
Ottawa (Ontario)
K1A 0H2
(613) 990-7855
TÉLÉCOPIEUR : (613) 993-6782

Registration
SOR/96-366 10 July, 1996

MOTOR VEHICLE SAFETY ACT

Motor Vehicle Safety Regulations, amendment

P.C. 1996-1081 10 July, 1996

Whereas, pursuant to subsection 11(3) of the Motor Vehicle Safety Act*, a copy of a proposed amendment to the Motor Vehicle Safety Regulations, substantially in the form set out in the schedule hereto, was published in the *Canada Gazette Part I* on September 9, 1995, and a reasonable opportunity was thereby afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect thereto;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 5, subsection 11(1) and section 12 of the Motor Vehicle Safety Act*, is pleased hereby to amend the Motor Vehicle Safety Regulations, C.R.C., c. 1038, in accordance with the schedule hereto.

SCHEDULE

1. (1) The definitions "aiming reference plane"¹, "beam contributor"¹, "bonded construction sealed beam headlamp"², "effective projected luminous lens area"¹, "integral headlamp aiming device"¹, "light source"¹, "multiple compartment lamp"¹, "multiple lamp arrangement"¹, "replaceable bulb headlamp"¹ and "transparent cover"² in subsection 2(1) of the *Motor Vehicle Safety Regulations* are repealed.

(2) The definition "headlamp assembly"¹ in subsection 2(1) of the Regulations is replaced by the following:

"headlamp assembly" means an assembly that consists of one or more headlamps, aiming devices, headlamp retaining components, electrical connectors and mounting brackets, and which may include a housing and one or more bulbs; (*montage de projecteur*)

2. Section 2.1³ of the Regulations is replaced by the following:

2.1 Where, in the application to a vehicle of a portion of a section of these Regulations or a portion of a provision of a technical standards document, either the metric or the imperial system of measurement is used, the same system of measurement shall be used in the application to the vehicle of any other portion of the section or provision.

3. The Regulations are amended by adding the following after section 15:

* S.C. 1993, c. 16

¹ SOR/91-692, 1991 *Canada Gazette Part II*, p. 4652

² SOR/84-812, 1984 *Canada Gazette Part II*, p. 3974

³ SOR/82-482, 1982 *Canada Gazette Part II*, p. 1830

Enregistrement
DORS/96-366 10 juillet 1996

LOI SUR LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE

Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles—Modification

C.P. 1996-1081 10 juillet 1996

Attendu que, conformément au paragraphe 11(3) de la Loi sur la sécurité automobile*, le projet de modification du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles, conforme en substance à l'annexe ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada Partie I* le 9 septembre 1995 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, du paragraphe 11(1) et de l'article 12 de la Loi sur la sécurité automobile*, il plaît à Son Excellence le Gouverneur général en conseil de modifier, conformément à l'annexe ci-après, le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles, C.R.C., ch. 1038.

ANNEXE

1. (1) Les définitions de « arrangement à feux multiples »¹, « couvercle transparent »², « dispositif d'orientation intégré »¹, « feu à compartiments multiples »¹, « plan d'orientation repère »¹, « projecteur à ampoule remplaçable »¹, « projecteur contribuant »¹, « projecteur scellé assemblé par collage »², « source lumineuse »¹ et « surface lumineuse efficace d'une lentille »¹, au paragraphe 2(1) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*, sont abrogées.

(2) La définition de « montage de projecteur »¹, au paragraphe 2(1) du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

« montage de projecteur » Montage qui consiste en un ou plusieurs projecteurs, dispositifs d'orientation, composants de retenue de projecteur, raccords électriques et supports et qui peut comprendre un boîtier et une ou plusieurs ampoules. (*headlamp assembly*)

2. L'article 2.1³ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

2.1 Lorsque le système métrique ou impérial est utilisé pour l'application, à l'égard d'un véhicule donné, d'une partie d'un article du présent règlement ou d'une partie d'une disposition d'un document de normes techniques, le même système doit être utilisé pour l'application de toute autre partie de cet article ou de cette disposition au véhicule.

3. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 15, de ce qui suit :

* L.C. 1993, ch. 16

¹ DORS/91-692, *Gazette du Canada Partie II*, 1991, p. 4652

² DORS/84-812, *Gazette du Canada Partie II*, 1984, p. 3974

³ DORS/82-482, *Gazette du Canada Partie II*, 1982, p. 1830

TECHNICAL STANDARDS DOCUMENTS

16. (1) For the purposes of section 12 of the Act, every technical standards document, including all of the amendments to it, shall be published by the Department of Transport and have the main title *Technical Standards Document*, followed by an identification number, a descriptive title and the publication date.

(2) A technical standards document may be obtained by writing to the Director General, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Transport Canada, 344 Slater Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5.

17. The Department of Transport shall publish a notice in the *Canada Gazette Part I* each time the Department amends a technical standards document.

4. Schedule III to the Regulations is amended by

(a) replacing the expression "Lighting 108" under the heading "Item CMVSS" with the expression "Lighting System and Retroreflective Devices 108";

(b) replacing the expression "Headlamps 108.1"⁴ under the heading "Item CMVSS" with the expression "Alternative Requirements for Headlamps 108.1";

(c) replacing the expression "Tow Bar 1209" under the heading "Item CMVSS" with the expression "Snowmobile Cutters 1209";

(d) deleting the letter "X" in the column entitled "Snowmobile Cutter" opposite the expression "Lighting System and Retroreflective Devices 108"; and

(e) inserting the expression "School Bus Pedestrian Safety Devices 131" immediately after the expression "Accelerator Control Systems 124" under the heading "Item CMVSS" and by inserting the letter "X" opposite that expression in the column entitled "Bus".

5. The heading before section 108 and section 108⁵ of Schedule IV to the Regulations are replaced by the following:

Lighting System and Retroreflective Devices

General

108. (1) Except as otherwise provided by this section, every passenger car, multipurpose passenger vehicle, motorcycle, truck, trailer and bus shall be equipped with the lamps, retroreflective devices and associated equipment required by *Technical Standards Document No. 108, Lamps, Reflective Devices and Associated Equipment*, as amended from time to time (hereinafter referred to as TSD 108).

(2) Every restricted-use motorcycle, other than a competition motorcycle, shall be equipped with the reflex reflectors required for motorcycles in paragraph S5.1.1 of TSD 108.

(3) Except as otherwise provided by this section, lamps, retroreflective devices and associated equipment required by this section shall be designed, installed and visible in accordance with

DOCUMENTS DE NORMES TECHNIQUES

16. (1) Pour l'application de l'article 12 de la Loi, tout document de normes techniques, y compris toute modification apportée à ce document, est publié par le ministère des Transports et porte le titre principal *Document de normes techniques*, suivi d'un numéro d'identification, d'un titre descriptif et de la date de publication.

(2) Il est possible d'obtenir tout document de normes techniques en écrivant au directeur général de la Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, à l'adresse suivante : Transports Canada, 344, rue Slater, Ottawa (Ontario) K1A 0N5.

17. Le ministère des Transports publie un avis dans la Partie I de la *Gazette du Canada* chaque fois qu'il modifie un document de normes techniques.

4. L'annexe III du même règlement est modifiée :

a) par remplacement de la mention « Éclairage 108 », sous la rubrique « Article NSVAC », par la mention « Système d'éclairage et dispositifs rétro réfléchissants 108 »;

b) par remplacement de la mention « Projecteurs 108.1 »⁴, sous la rubrique « Article NSVAC », par la mention « Autres projecteurs 108.1 »;

c) par remplacement de la mention « Barre de remorque 1209 », sous la rubrique « Article NSVAC », par la mention « Traîneaux de motoneige 1209 »;

d) par suppression de la lettre « X » en regard de la mention « Système d'éclairage et dispositifs rétro réfléchissants 108 », dans la colonne intitulée « Traîneau de motoneige »;

e) par adjonction, après la mention « Systèmes de commande d'accélération 124 », sous la rubrique « Article NSVAC », de la mention « Dispositifs de sécurité pour les piétons à proximité des autobus scolaires 131 » et par adjonction de la lettre « X », en regard de cette dernière, dans la colonne intitulée « Autobus ».

5. L'article 108⁵ de l'annexe IV du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Système d'éclairage et dispositifs rétro réfléchissants

Dispositions générales

108. (1) Sauf disposition contraire du présent article, tout autobus, camion, motocyclette, remorque, véhicule de tourisme à usages multiples et voiture de tourisme doit être muni des feux, des dispositifs rétro réfléchissants et des pièces d'équipement complémentaires qui sont exigés aux termes du *Document de normes techniques n° 108—Feux, dispositifs réfléchissants et pièces d'équipement complémentaires*, avec ses modifications successives, ci-après appelé le « DNT 108 ».

(2) Les motocyclettes à usage restreint autres que les motocyclettes de compétition doivent être munies des cataphotes prescrits pour les motocyclettes aux termes de la disposition S5.1.1 du DNT 108.

(3) Sauf disposition contraire du présent article, les feux, les dispositifs rétro réfléchissants et les pièces d'équipement complémentaires exigés par le présent article doivent être conçus,

⁴ SOR/79-940, 1979 *Canada Gazette Part II*, p. 4501

⁵ SOR/95-164, 1995 *Canada Gazette Part II*, p. 946

⁴ DORS/79-940, *Gazette du Canada Partie II*, 1979, p. 4501

⁵ DORS/95-164, *Gazette du Canada Partie II*, 1995, p. 946

the requirements of TSD 108, except Figures 3, 11 to 14, 16 and 18 to 24.

(4) Lamps, retroreflective devices and associated equipment on a vehicle may conform to the applicable SAE standards and recommended practices contained in the 1994 SAE Handbook instead of the versions of the applicable SAE standards and recommended practices referred to in this section or TSD 108.

(5) The identifying marks, electrical characteristics and illumination characteristics of every type of bulb and every type of sealed beam lamp used in lighting equipment required by this section, as well as the dimensional specifications of the filament location, of the base and of the socket of the bulb or sealed beam lamp and the dimensions of every mounting ring and retaining ring for a sealed beam lamp, shall be

(a) specified for the type of bulb or sealed beam lamp in

- (i) a standard or recommended practice issued by the Society of Automotive Engineers (SAE),
- (ii) a regulation issued by the Economic Commission for Europe (ECE), or
- (iii) a standard issued by the International Electro-technical Commission (IEC); or

(b) provided, by the vehicle manufacturer at the Director General's request, to the Director General, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Transport Canada, 344 Slater Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5.

(6) Wherever the word "filament" appears in this section, TSD 108 or an SAE standard or recommended practice, it may be read as "arc" where the requirement applies to a lamp in which light is produced by a gaseous discharge tube, or as "light-emitting diode junction" where the requirement applies to a lamp in which light is produced by a light-emitting diode.

(7) For the purposes of this section, the expression "motor driven cycle" used in TSD 108 means "limited-speed motorcycle".

Technical Standards Document No. 108

Required Motor Vehicle Lighting Equipment—Section S5.1 of TSD 108

(8) Notwithstanding paragraph S5.1.1 of TSD 108, lamps and retroreflective devices that are contained within the same physical assembly as a headlamp and meet the requirements of paragraph S7.4(h) of TSD 108 in respect of resistance to corrosion, dust and humidity are not required to be subjected to the corrosion, dust and moisture tests required by any of the SAE Standards or Recommended Practices listed in Tables I and III of TSD 108.

(9) Instead of being equipped with the headlamps referred to in paragraphs S5.1.1 and S5.1.1.23 of TSD 108, a limited-speed motorcycle may be equipped with a headlamp for a motor driven cycle that conforms to SAE Standard J584, *Motorcycle and Motor Driven Cycle Headlamps* (April 1964).

(10) Where reflective material referred to in paragraph S5.1.1.4 of TSD 108 is applied to a non-vertical surface, the entrance angle used to demonstrate that the material conforms to the per-

installés et être visibles en conformité du DNT 108, exception faite des figures 3, 11 à 14, 16 et 18 à 24.

(4) Les feux, les dispositifs rétro réfléchissants et les pièces d'équipement complémentaires d'un véhicule peuvent être conformes aux normes et aux pratiques recommandées applicables de la SAE contenues dans la version de 1994 du *SAE Handbook* plutôt qu'aux versions des mêmes normes et pratiques recommandées mentionnées dans le DNT 108 ou dans le présent article.

(5) Les marques d'identification, les caractéristiques électriques et les caractéristiques d'éclairage de tout type d'ampoule et de bloc optique scellé utilisé pour le fonctionnement d'un système d'éclairage prescrit par le présent article, ainsi que les dimensions relatives à la position du filament, au culot et à la douille de l'ampoule ou du bloc optique scellé et les dimensions de tout anneau de montage et de toute bague de retenue du bloc optique scellé, doivent :

a) soit être spécifiées pour ce type d'ampoule ou de bloc optique scellé dans l'un des textes suivants :

- (i) une norme ou une pratique recommandée de la *Society of Automotive Engineers* (SAE),
- (ii) un règlement de la Commission économique pour l'Europe (CEE),
- (iii) une norme de la Commission électrotechnique internationale (CEI);

b) soit être communiquées, sur demande, par le fabricant du véhicule au directeur général de la Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, à l'adresse suivante : Transports Canada, 344, rue Slater, Ottawa (Ontario) K1A 0N5.

(6) Lorsque le mot « filament » apparaît dans le présent article, dans le DNT 108 ou dans une norme ou une pratique recommandée de la SAE, on peut l'interpréter comme signifiant « arc » ou « jonction de diode électroluminescente », selon le cas, lorsque le règlement s'applique à un feu dans lequel la lumière est produite par un tube à décharge dans un gaz ou par une diode électroluminescente.

(7) Pour l'application du présent article, dans le cadre du DNT 108, la mention « vélomoteur » vaut la mention « motocyclette à vitesse limitée ».

Document de normes techniques n° 108

Dispositifs d'éclairage obligatoires—S5.1 du DNT 108

(8) Malgré la disposition S5.1.1 du DNT 108, les feux et les dispositifs rétro réfléchissants qui font partie du même montage physique qu'un projecteur et respectent les exigences de la disposition S7.4(h) du DNT 108 en ce qui concerne la résistance à la corrosion, à la poussière et à l'humidité n'ont pas à être soumis aux essais de corrosion, d'exposition à la poussière et de teneur en eau exigés aux termes des normes ou pratiques recommandées visées aux tableaux I et III du DNT 108.

(9) Au lieu d'être munies des projecteurs visés aux dispositions S5.1.1 et S5.1.1.23 du DNT 108, les motocyclettes à vitesse limitée peuvent être munies d'un projecteur pour vélomoteur qui est conforme aux exigences de la norme J584 de la SAE, intitulée *Motorcycle and Motor Driven Cycle Headlamps*, (avril 1964).

(10) Lorsqu'un matériau réfléchissant visé par la disposition S5.1.1.4 du DNT 108 est installé sur une surface non verticale, l'angle d'éclairage utilisé pour démontrer la conformité du

formance standards prescribed by that paragraph shall be the sum of the entrance angle specified in Table 1 or Table 1A of SAE Standard J594f, *Reflex Reflectors* (January 1977) and the angle by which the material deviates from the vertical, measured on the horizontal centreline of the sheeting.

(11) Paragraphs S5.1.1.12 and S5.1.1.21 of TSD 108 do not apply.

(12) Notwithstanding paragraphs S5.1.1 and S5.1.1.23 of TSD 108, every headlamp assembly on a motorcycle shall conform to paragraphs S7.8.2, S7.8.2.1, S7.8.2.2, S7.8.3, S7.8.4 and S7.8.5.1(c) of TSD 108.

(13) Every school bus shall be equipped with a flasher that conforms to SAE Recommended Practice J1054, *Warning Lamp Alternating Flashers* (October 1989), and that activates the signal lamps referred to in paragraph S5.1.4 of TSD 108.

Location of Required Equipment—Section S5.3 of TSD 108

(14) For the purposes of paragraph S5.3.1 and Table II of TSD 108, the location of rear identification lamps on a van trailer with side-opening rear doors conforms to that paragraph, if the lamps are located as high as practicable

- (a) above or on the rear doors, where the vertical face of the header rail, measured on the vertical longitudinal median plane of the vehicle, extends at least 25 mm above the rear doors; or
- (b) above or below or on the rear doors, where the vertical face of the header rail, measured on the vertical longitudinal median plane of the vehicle, extends less than 25 mm above the rear doors.

(15) For the purposes of paragraph S5.3.1.1 of TSD 108, the test points from which the photometric output of a centre high-mounted stop lamp shall be measured are the applicable test points specified in Figure 10 of TSD 108.

Special Wiring Requirements—Section S5.5 of TSD 108

(16) Paragraphs S5.5.1 and S5.5.2 of TSD 108 do not apply to a motorcycle that is fitted with a single beam headlamp.

(17) Subject to subsection (18), the headlamp, tail lamp and licence plate lamp of a motorcycle shall be continuously illuminated when the engine is operating.

(18) The headlamp, tail lamp and licence plate lamp of a motorcycle may remain off after the engine is started until the motorcycle is set in motion by its own power for the first time.

(19) In addition to the requirements of paragraph S5.5.7 of TSD 108, the lamps referred to in paragraph S5.5.7(a) of TSD 108 shall be activated when

- (a) the front fog lamps on the vehicle are activated in a steady-burning state other than as daytime running lamps; or
- (b) the rear fog lamps on the vehicle are activated in a steady-burning state.

(20) The requirements of paragraph S5.5.11 of TSD 108 are replaced by the daytime running lamp requirements of subsections (44) to (65).

matériau avec les normes d'efficacité prescrites aux termes de cette disposition est égal à la somme de l'angle d'éclairage spécifié aux tableaux 1 ou 1A de la norme J594f de la SAE, intitulée *Reflex Reflectors*, (janvier 1977) et de l'angle, mesuré sur l'axe horizontal du matériau, entre la verticale et le matériau.

(11) Les dispositions S5.1.1.12 et S5.1.1.21 du DNT 108 ne s'appliquent pas.

(12) Malgré les dispositions S5.1.1 et S5.1.1.23 du DNT 108, les montages de projecteur de motocyclette doivent être conformes aux dispositions S7.8.2, S7.8.2.1, S7.8.2.2, S7.8.3, S7.8.4 et S7.8.5.1(c) du DNT 108.

(13) Les autobus scolaires doivent être munis d'un clignotant qui est conforme aux exigences de la pratique recommandée J1054 de la SAE, intitulée *Warning Lamp Alternating Flashers*, (octobre 1989) et qui actionne les feux d'avertissement visés à la disposition S5.1.4 du DNT 108.

Position de l'équipement obligatoire—S5.3 du DNT 108

(14) Pour l'application de la disposition S5.3.1 et du tableau II du DNT 108, la position des feux d'identification arrière d'une semi-remorque fourgon munie de portes arrière à ouverture latérale est conforme à cette disposition lorsque les feux sont placés :

- a) au-dessus des portes arrière ou sur les portes arrière, le plus près possible du sommet du véhicule, dans le cas où la face verticale de la traverse supérieure se prolonge, sur le plan longitudinal vertical médian du véhicule, d'au moins 25 mm au-dessus des portes arrière;
- b) au-dessus ou au-dessous des portes arrière ou sur les portes arrière, le plus près possible du sommet du véhicule, dans le cas où la face verticale de la traverse supérieure se prolonge, sur le plan longitudinal vertical médian du véhicule, de moins de 25 mm au-dessus des portes arrière.

(15) Pour l'application de la disposition S5.3.1.1 du DNT 108, l'intensité lumineuse d'un feu de freinage surélevé doit être mesurée aux points d'essai applicables précisés à la figure 10 du DNT 108.

Exigences spéciales relatives au câblage—S5.5 du DNT 108

(16) Les dispositions S5.5.1 et S5.5.2 du DNT 108 ne s'appliquent pas aux motocyclettes qui sont munies d'un projecteur d'un seul faisceau.

(17) Sous réserve du paragraphe (18), le projecteur, le feu arrière et la lampe de la plaque d'immatriculation des motocyclettes doivent demeurer continuellement allumés lorsque le moteur est en marche.

(18) Le projecteur, le feu arrière et la lampe de la plaque d'immatriculation des motocyclettes peuvent, après que le moteur a démarré, demeurer éteints jusqu'à ce que le véhicule soit mis en mouvement au moyen de son moteur pour la première fois.

(19) En plus de s'allumer conformément à la disposition S5.5.7 du DNT 108, les feux visés à la disposition S5.5.7(a) du DNT 108 doivent s'allumer :

- a) lorsque les feux-brouillard avant du véhicule fonctionnent de façon continue sauf s'ils fonctionnent à titre de feu de jour;
- b) lorsque les feux-brouillard arrière du véhicule fonctionnent de façon continue.

(20) Les exigences de la disposition S5.5.11 du DNT 108 sont remplacées par celles des paragraphes (44) à (65).

Conspicuity Systems—Section S5.7 of TSD 108

(21) Notwithstanding section S5.7 of TSD 108, the colour of retroreflective sheeting applied to a vehicle pursuant to paragraphs S5.7.1.4.1(a) and S5.7.1.4.2 of TSD 108 may be white, yellow, white and yellow or white and red, in accordance with the paragraph S5.7.1.2 of TSD 108 or paragraphs 3.1.3, 3.1.2 and 3.1.1 of SAE Standard J578, *Color Specification* (May 1988).

(22) Where retroreflective sheeting referred to in paragraph S5.7.1.2 of TSD 108 is applied to a non-vertical surface, the entrance angle used to demonstrate compliance with the photometric requirements prescribed by that paragraph shall be the sum of the value shown in column 1 of Figure 29 of TSD 108 and the angle by which the material deviates from the vertical, measured at the horizontal centreline of the sheeting.

(23) The retroreflective sheeting applied to the rear of a trailer pursuant to paragraph S5.7.1.4.1(c) of TSD 108 shall be located not more than 760 mm above the road surface and extend to within 450 mm of the extreme outer edges of the trailer.

(24) Where a vehicle is equipped with yellow retroreflective sheeting, the sheeting shall meet the photometric requirements of the following table:

TABLE

Grade	Entrance Angle (in degrees)	Minimum Coefficient of Retroreflection (cd/lx/m ²)	
		Observation Angle of 0.2°	Observation Angle of 0.5°
DOT-C2	-4	188	49
DOT-C2	30	188	49
DOT-C2	45	45	11
DOT-C3	-4	124	32
DOT-C3	30	124	32
DOT-C3	45	30	8
DOT-C4	-4	94	25
DOT-C4	30	94	25
DOT-C4	45	23	6

Headlighting Requirements—Section S7 of TSD 108

(25) For the purposes of these Regulations, the DOT symbol marked on the lens of a headlamp or of a beam contributor pursuant to paragraph S7.2(a) of TSD 108 indicates that the headlamp or beam contributor conforms to TSD 108.

(26) Notwithstanding paragraph S5.1.1 of TSD 108, paragraphs S7.3.7(a) and S7.3.8(a) of TSD 108 do not apply to headlamps on a passenger car, multipurpose passenger vehicle, truck or bus.

(27) Notwithstanding paragraph S7.3.7(e)(8) of TSD 108, the figures to which a deflector referred to in section 4.5 of SAE Standard J580, *Sealed Beam Headlamp Assembly* (December 1986) shall be designed to conform are those specified in a standard or recommended practice issued by the Society of Automotive Engineers (SAE) or provided by the vehicle manufacturer to the Director General, at the Director General's request.

(28) Notwithstanding paragraph S7.3.8(c)(2) of TSD 108, the figures to which the special adapter and the deflector shall be designed to conform are those specified in a standard or recommended practice issued by the Society of Automotive Engineers (SAE) or provided by the vehicle manufacturer to the Director General, at the Director General's request.

Systèmes de perceptibilité—S5.7 du DNT 108

(21) Malgré la disposition S5.7 du DNT 108, le matériau rétro-réfléchissant apposé aux termes des dispositions S5.7.1.4.1(a) et S5.7.1.4.2 du DNT 108 peut être blanc, jaune, blanc et jaune ou blanc et rouge, en conformité de la disposition S5.7.1.2 du DNT 108 ou des articles 3.1.3, 3.1.2 ou 3.1.1, selon le cas, de la norme J578 de la SAE, intitulée *Color Specification*, (mai 1988).

(22) Lorsque le matériau rétro-réfléchissant visé à la disposition S5.7.1.2 du DNT 108 est installé sur une surface non verticale, l'angle d'éclairage utilisé pour démontrer la conformité du matériau avec les exigences relatives au rendement photométriques prescrites aux termes de cette disposition est égal à la somme de l'angle d'éclairage spécifié dans la première colonne de la figure 29 du DNT 108 et de l'angle, mesuré sur l'axe horizontal du matériau, entre la verticale et le matériau.

(23) Le matériau rétro-réfléchissant apposé à l'arrière d'une remorque aux termes de la disposition S5.7.1.4.1(c) du DNT 108 doit être placé à au plus 760 mm au-dessus de la chaussée et à moins de 450 mm de chaque extrémité latérale de la remorque.

(24) Tout matériau rétro-réfléchissant jaune dont un véhicule est muni doit respecter les exigences photométriques prévues au tableau du présent paragraphe.

TABLEAU

Catégorie	Degré d'angle d'éclairage	Coefficient de rétro-réflexion minimum (cd/lx/m ²)	
		Angle de divergence de 0,2°	Angle de divergence de 0,5°
DOT-C2	-4	188	49
DOT-C2	30	188	49
DOT-C2	45	45	11
DOT-C3	-4	124	32
DOT-C3	30	124	32
DOT-C3	45	30	8
DOT-C4	-4	94	25
DOT-C4	30	94	25
DOT-C4	45	23	6

Exigences relatives aux projecteurs—S7 du DNT 108

(25) Pour l'application du présent règlement, le symbole « DOT » dont la lentille d'un projecteur ou d'un projecteur contribuant est marquée en application de la disposition S7.2(a) du DNT 108 indique que le projecteur ou le projecteur contribuant est conforme au DNT 108.

(26) Malgré la disposition S5.1.1 du DNT 108, les dispositions S7.3.7(a) et S7.3.8(a) du DNT 108 ne s'appliquent pas à l'égard des projecteurs des autobus, des camions, des véhicules de tourisme à usages multiples et des voitures de tourisme.

(27) Malgré la disposition S7.3.7(e)(8) du DNT 108, les figures en conformité desquelles le déflectomètre visé à l'article 4.5 de la norme J580 de la SAE, intitulée *Sealed Beam Headlamp Assembly*, (décembre 1986) doit être conçu sont celles spécifiées dans une norme ou une pratique recommandée de la *Society of Automotive Engineers* ou communiquées par le fabricant du véhicule au directeur général, lorsque celui-ci en fait la demande.

(28) Malgré la disposition S7.3.8(c)(2) du DNT 108, les figures en conformité desquelles l'adaptateur spécial et le déflectomètre doivent être conçus sont celles spécifiées dans une norme ou une pratique recommandée de la *Society of Automotive Engineers* ou communiquées par le fabricant du véhicule au directeur général, lorsque celui-ci en fait la demande.

(29) The aiming mechanism of every headlamp assembly and front fog lamp assembly shall conform to section 5.13.5 of SAE Recommended Practice J1383, *Performance Requirements for Motor Vehicle Headlamps* (June 1990).

(30) Headlamp assemblies and front fog lamp assemblies incorporating retaining rings shall conform to section 5.23.2 of SAE Recommended Practice J1383, *Performance Requirements for Motor Vehicle Headlamps* (June 1990).

(31) In addition to the requirements of section S7.3 of TSD 108, sealed beam headlamps with plastic lenses or reflectors shall conform to paragraphs S7.4(g) and (h) of TSD 108.

(32) Notwithstanding paragraph S7.4(a)(3) of TSD 108, a motorcycle headlamp system is not required to be equipped with the Vehicle Headlamp Aiming Device (VHAD) specified in paragraph S7.8.5.2 of TSD 108.

(33) Notwithstanding paragraph S7.5(g) of TSD 108, where the only replaceable light source in a headlamp is Type HB1, the lens of the headlamp shall bear a permanent marking that states the HB Type.

(34) Notwithstanding paragraphs S7.5(g) and S7.7(h) of TSD 108, where a headlamp is equipped with a replaceable light source other than a Type HB1, HB2, HB3, HB4 or HB5, the lens of the headlamp and the replaceable light source shall bear a permanent marking, specified or provided in accordance with subsection (5), that states the type of replaceable light source.

(35) Notwithstanding paragraphs S7.7(a) to (e) of TSD 108, the figures to which a replaceable light source specified in those paragraphs shall be designed to conform are those specified or provided in accordance with subsection (5).

(36) Notwithstanding paragraph S7.7(g) of TSD 108, the dimensions and electrical specifications to which a replaceable light source other than a Type HB1, HB2, HB3, HB4 or HB5 shall be designed to conform are those specified or provided in accordance with subsection (5).

(37) Notwithstanding paragraph S7.7(i) of TSD 108, the opaque, white cover that covers the base of a Type HB3 or HB4 replaceable light source shall be of a type specified or provided in accordance with subsection (5).

(38) Notwithstanding paragraph S7.7(j) of TSD 108, the diameter of the aperture for a replaceable light source other than a Type HB1, HB3, HB4 or HB5 shall be the diameter specified or provided in accordance with subsection (5).

(39) The distance "A" for a replaceable light source other than a Type HB1, HB2, HB3, HB4 or HB5 shall, notwithstanding section S9 of TSD 108, be the dimension specified or provided in accordance with subsection (5).

(40) Every front fog lamp assembly or auxiliary front lamp assembly that may be switched on simultaneously with the low beam headlamps on a passenger car, multipurpose passenger vehicle, truck or bus shall

(a) in the case of lamp assembly that has a mechanism that allows adjustment of the vertical and horizontal aim, conform to paragraphs S7.8.2, S7.8.2.1, S7.8.2.2, S7.8.3, S7.8.4 and S7.8.5.1(c) of TSD 108; and

(29) Le mécanisme de réglage de l'orientation de tout montage de projecteur ou de feu-brouillard avant doit être conforme à l'article 5.13.5 de la pratique recommandée J1383 de la SAE, intitulée *Performance Requirements for Motor Vehicle Headlamps*, (juin 1990).

(30) Les montages de projecteur ou de feu-brouillard avant qui comprennent des anneaux de retenue doivent être conformes à l'article 5.23.2 de la pratique recommandée J1383 de la SAE, intitulée *Performance Requirements for Motor Vehicle Headlamps*, (juin 1990).

(31) En plus d'être conformes à la disposition S7.3 du DNT 108, les projecteurs scellés dont les lentilles ou les réflecteurs sont en plastique doivent être conformes aux dispositions S7.4(g) et (h) du DNT 108.

(32) Malgré la disposition S7.4(a)(3) du DNT 108, les circuits des projecteurs de motocyclette n'ont pas à être munis du dispositif d'orientation intégré du véhicule visé à la disposition S7.8.5.2 du DNT 108.

(33) Malgré la disposition S7.5(g) du DNT 108, la lentille des projecteurs dont la seule source lumineuse remplaçable est de type HB1 doit porter des marques permanentes indiquant le type HB.

(34) Malgré les dispositions S7.5(g) et S7.7(h) du DNT 108, lorsqu'un projecteur est muni d'une source lumineuse remplaçable autre qu'une source lumineuse de type HB1, HB2, HB3, HB4 ou HB5, la lentille du projecteur et la source lumineuse doivent porter des marques permanentes, spécifiées ou communiquées conformément au paragraphe (5), indiquant le type de source lumineuse remplaçable.

(35) Malgré les dispositions S7.7(a) à (e) du DNT 108, les figures en conformité desquelles les sources lumineuses remplaçables visées à ces dispositions doivent être conçues sont celles spécifiées ou communiquées conformément au paragraphe (5).

(36) Malgré la disposition S7.7(g) du DNT 108, les dimensions et les spécifications électriques en conformité desquelles une source lumineuse remplaçable autre qu'une source lumineuse de type HB1, HB2, HB3, HB4 ou HB5 doit être conçue sont celles spécifiées ou communiquées conformément au paragraphe (5).

(37) Malgré la disposition S7.7(i) du DNT 108, le couvercle blanc et opaque dont est recouvert le culot des sources lumineuses remplaçables de type HB3 et HB4 est d'un type spécifié ou communiqué conformément au paragraphe (5).

(38) Malgré la disposition S7.7(j) du DNT 108, le diamètre de l'ouverture d'une source lumineuse remplaçable autre qu'une source lumineuse de type HB1, HB3, HB4 ou HB5 est celui spécifié ou communiqué conformément au paragraphe (5).

(39) La dimension que représente la distance « A » qui s'applique aux sources lumineuses remplaçables autres qu'une source lumineuse de type HB1, HB2, HB3, HB4 ou HB5 est, malgré la disposition S9 du DNT 108, celle spécifiée ou communiquée conformément au paragraphe (5).

(40) Les montages de feu-brouillard avant ou de feu auxiliaire avant d'un autobus, d'un camion, d'un véhicule de tourisme à usages multiples ou d'une voiture de tourisme qui peuvent être allumés en même temps que les projecteurs-croisement doivent être conformes aux dispositions suivantes :

a) dans le cas où les montages sont munis d'un mécanisme de réglage d'orientation horizontale et verticale, S7.8.2, S7.8.2.1, S7.8.2.2, S7.8.3, S7.8.4 et S7.8.5.1(c) du DNT 108;

(b) in the case of a lamp assembly that has a mechanism that only allows adjustment of the vertical aim, conform to paragraphs S7.8.2, except that no horizontal aim mechanism need be provided, S7.8.2.2, S7.8.3 and S7.8.5.1(c) of TSD 108.

(41) The compliance of a headlamp assembly with the torque deflection test described in paragraph S7.8.5.1(a) of TSD 108 is demonstrated where the downward torque, instead of being 2.25 N.m (20 lb.-in.) as required by that paragraph, is the product obtained using the formula

$$A \times B$$

where

A is a downward force of 17.8 N applied parallel to the aiming reference plane; and

B is the distance specified in paragraph S7.8.5.1(a) of TSD 108 between the point of application of the downward force and the aiming reference plane.

(42) The information contained in a label referred to in paragraph S7.8.5.2(b) of TSD 108 shall be in both official languages.

(43) The operator's manual referred to in paragraph S7.8.5.2(b) of TSD 108 shall be published by the manufacturer or importer of the vehicle in both official languages.

Daytime Running Lamps

General

(44) Every bus, multipurpose passenger vehicle, passenger car and truck shall be equipped with two daytime running lamps or, where the daytime running lamps are optically combined with the upper beams of the headlamps, with two or four daytime running lamps.

(45) A daytime running lamp shall be white, yellow or white to yellow, in accordance with paragraphs 3.1.3, 3.1.2 and 3.1.3.1, respectively, of SAE Standard J578, *Color Specification* (May 1988).

(46) A daytime running lamp that is not optically combined with a headlamp shall conform to SAE Recommended Practice J575, *Tests for Motor Vehicle Lighting Devices and Components* (December 1988).

(47) A daytime running lamp that is not optically combined with another lamp or is optically combined with a front turn signal lamp, a parking lamp or a lamp, other than a front fog lamp, that is not required by this section shall conform to SAE Recommended Practice J2087, *Daytime Running Lamps for Use on Motor Vehicles* (August 1991), except that

(a) the maximum luminous intensity at any test point shall be 3 000 cd;

(b) the lamp is not required to conform to section 6.2 of that Recommended Practice; and

(c) the effective projected luminous lens area of the lamp may be less than 40 cm².

(48) A daytime running lamp that is optically combined with a headlamp shall

(a) where combined with the lower beam of a headlamp that is designed to conform to the photometric requirements of this section, operate at normal operating voltage or

b) dans le cas où les montages ne sont munis que d'un mécanisme de réglage d'orientation verticale, S7.8.2—sauf que l'installation d'un mécanisme de réglage d'orientation horizontale n'est pas obligatoire, S7.8.2.2, S7.8.3 et S7.8.5.1(c) du DNT 108.

(41) La conformité d'un montage de projecteur par l'essai de flexion décrit à la disposition S7.8.5.1(a) du DNT 108 est démontrée lorsque le moment de torsion descendant, au lieu d'être de 2,25 N.m (20 lb-po) comme le prévoit cette disposition, est égal au produit de :

$$A \times B$$

où :

A représente une force descendante de 17,8 N appliquée parallèlement au plan d'orientation repère,

B la distance précisée à la disposition S7.8.5.1(a) du DNT 108 entre le point d'application de la force descendante et le plan d'orientation repère.

(42) Les renseignements que contient l'étiquette visée à la disposition S7.8.5.2(b) du DNT 108 doivent être dans les deux langues officielles.

(43) Le manuel de l'utilisateur visé à la disposition S7.8.5.2(b) du DNT 108 doit être publié dans les deux langues officielles par le fabricant ou l'importateur du véhicule.

Feux de jour

Dispositions générales

(44) Les autobus, les véhicules de tourisme à usages multiples, les voitures de tourisme et les camions doivent être munis de deux feux de jour ou, dans le cas où ces feux sont combinés optiquement avec les faisceaux-route des projecteurs, de deux ou quatre feux de jour.

(45) Tout feu de jour doit être blanc, jaune ou blanc jaune, en conformité des articles 3.1.3, 3.1.2 et 3.1.3.1, respectivement, de la norme J578 de la SAE, intitulée *Color Specification*, (mai 1988).

(46) Le feu de jour qui n'est pas combiné optiquement avec un projecteur doit être conforme aux exigences de la pratique recommandée J575 de la SAE, intitulée *Tests for Motor Vehicle Lighting Devices and Components*, (décembre 1988).

(47) Le feu de jour qui n'est combiné optiquement avec aucun feu ou qui est combiné optiquement avec un indicateur de changement de direction ou un feu de stationnement avant ou avec un feu—sauf un feu-brouillard avant—non exigé par le présent article doit être conforme aux exigences de la pratique recommandée J2087 de la SAE, intitulée *Daytime Running Lamps For Use On Motor Vehicles*, (août 1991), sauf que :

a) l'intensité lumineuse maximum doit être de 3 000 cd à tout point d'essai;

b) le feu n'a pas à respecter les exigences de l'article 6.2 de cette pratique recommandée;

c) la surface lumineuse efficace de la lentille peut être inférieure à 40 cm².

(48) Le feu de jour qui est combiné optiquement avec un projecteur doit :

a) dans le cas où il est combiné avec un faisceau-croisement conçu en conformité des exigences photométriques du présent article, fonctionner à la tension d'exploitation normale ou :

- (i) in the case of a DC system, not less than 75 per cent and not more than 92 per cent of the normal operating voltage, and
- (ii) in the case of an AC system or a modulated voltage system, the equivalent root mean square of not less than 75 per cent and not more than 92 per cent of the normal operating voltage;
- (b) where combined with the lower beam of a headlamp that is designed to conform to the photometric requirements of section 108.1, operate at normal operating voltage
 - (i) in the case of a DC system, not less than 86 per cent and not more than 92 per cent of the normal operating voltage, and
 - (ii) in the case of an AC system or a modulated voltage system, the equivalent root mean square of not less than 86 per cent and not more than 92 per cent of the normal operating voltage; and
- (c) where combined with the upper beam of a headlamp, be designed to provide a luminous intensity of not less than 2 000 cd and not more than 7 000 cd at test point H-V.

(49) For the purpose of determining if a daytime running lamp conforms to subsection (48), the daytime running lamp shall be tested in accordance with section S11 of TSD 108.

(50) A daytime running lamp that is optically combined with a headlamp or headlamps in which two filaments operate together to provide the daytime running lamp function shall meet the photometric requirements of paragraph (48)(c) when

- (a) the daytime running lamp is provided by
 - (i) an upper beam that is provided by two filaments in the headlamp,
 - (ii) an upper beam and a lower beam of the headlamp, or
 - (iii) an upper beam of the headlamp, and a lower beam or upper beam of another headlamp; and

(b) the luminous intensities at the test point H-V of each headlamp, tested in accordance with section S10 of TSD 108, are added together.

(51) Where a daytime running lamp is optically combined with a headlamp that is activated in its concealed position, the daytime running lamp shall conform to subsection (47), (48) or (50).

(52) A daytime running lamp may be optically combined with a front fog lamp that conforms to SAE Standard J583, *Front Fog Lamps* (June 1993) or to sections 3, 4.2, 4.3, 5 and 6 of ECE Regulation No. 19, *Uniform Provisions Concerning the Approval of Motor Vehicle Front Fog Lamps*, Revision 3 (2 March 1993).

(53) Notwithstanding subsections (45) to (52), a vehicle may be equipped with a daytime running light system that conforms to Canadian Standards Association Standard CAN/CSA-D603-88, *Daytime Running Light Systems* (April 1988), other than a Type 4 and Type 5 system (reduced voltage upper beam headlamps), as indicated in Table 1 of the Standard, if

- (a) the daytime running light system components are installed in accordance with the instructions referred to in section 8.2 of the Standard; and
- (b) where the vehicle is equipped with gaseous-discharge lower beam headlamps, only a Type 1 system (normal voltage lower beam headlamp) or a Type 6 or Type 7 system (separate lamps other than headlamps), as indicated in Table 1 of the Standard, is used.

(i) s'il s'agit d'un système CC (courant continu), à au moins 75 pour cent et à au plus 92 pour cent de la tension d'exploitation normale,

(ii) s'il s'agit d'un système CA (courant alternatif) ou à voltage modulé, à la moyenne quadratique équivalente d'au moins 75 pour cent et d'au plus 92 pour cent de la tension d'exploitation normale;

b) dans le cas où il est combiné avec un faisceau-croisement conçu en conformité des exigences photométriques de l'article 108.1, fonctionner à la tension d'exploitation normale ou :

(i) s'il s'agit d'un système CC (courant continu), à au moins 86 pour cent et à au plus 92 pour cent de la tension d'exploitation normale,

(ii) s'il s'agit d'un système CA (courant alternatif) ou à voltage modulé, à la moyenne quadratique équivalente d'au moins 86 pour cent et d'au plus 92 pour cent de la tension d'exploitation normale;

c) dans le cas où il est combiné avec un faisceau-route, être conçu de façon à fournir une intensité lumineuse d'au moins 2 000 cd et d'au plus 7 000 cd au point d'essai H-V.

(49) Pour déterminer la conformité d'un feu de jour avec le paragraphe (48), le feu de jour doit être mis à l'essai conformément à la disposition S11 du DNT 108.

(50) Le feu de jour combiné optiquement avec un projecteur ou des projecteurs qui exigent le fonctionnement simultané de deux filaments pour produire la fonction de feu de jour doit être conforme aux exigences photométriques de l'alinéa (48)c) lorsque :

a) d'une part, le feu de jour est obtenu par l'un des moyens suivants :

- (i) le faisceau-route émis par deux filaments du projecteur,
- (ii) le faisceau-route et le faisceau-croisement du projecteur,
- (iii) le faisceau-route du projecteur et soit le faisceau-route, soit le faisceau-croisement d'un autre projecteur;

b) d'autre part, les intensités lumineuses au point d'essai H-V des projecteurs mis à l'essai conformément à la disposition S10 du DNT 108 sont additionnées.

(51) Dans le cas où le projecteur avec lequel le feu de jour est combiné optiquement s'allume en position escamotée, le feu de jour doit être conforme aux paragraphes (47), (48) ou (50).

(52) Tout feu de jour peut être combiné optiquement avec un feu-brouillard conforme aux exigences de la norme J583 de la SAE, intitulée *Front Fog Lamps*, (juin 1993) ou à celles des paragraphes 3, 4.2, 4.3, 5 et 6 du Règlement n° 19 de la CEE, intitulé *Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux-brouillard*, révision n° 3 (2 mars 1993).

(53) Malgré les paragraphes (45) à (52), un véhicule peut être muni d'un système de feux de circulation de jour conforme aux exigences de la norme CAN/CSA-D603-88, intitulée *Systèmes de feux de circulation de jour* et publiée par l'Association canadienne de normalisation en décembre 1989, sauf des systèmes de type 4 ou de type 5 (phares de route à tension réduite) visés au tableau 1 de cette norme, si :

a) le système de feux est installé conformément aux instructions visées à l'article 8.2 de la norme;

b) dans le cas où le véhicule est muni de projecteurs de faisceau-croisement à décharge dans un gaz, seul un système de type 1 (phares de croisement), de type 6 ou de type 7 (lampes distinctes autres que phares), visés au tableau 1 de la norme, est utilisé.

Switching

(54) Subject to subsections (55) and (56), daytime running lamps shall be on continuously when the engine is operating and the master lighting switch is not in the headlamps on position.

(55) Daytime running lamps may switch off

(a) while the automatic transmission shift control is in the park or neutral position;

(b) while the parking brake is applied; or

(c) after the engine is started but prior to the vehicle being set in motion for the first time.

(56) A daytime running lamp that is optically combined with a turn signal lamp shall switch off while the turn signal lamp is switched on as a turn signal or hazard warning signal.

(57) Daytime running lamps shall switch off

(a) whenever the master lighting switch is moved to the headlamps on position; and

(b) where the lamps are on a vehicle equipped with concealable headlamps and the master light switch is moved to the headlamps on position, once the headlamps attain the fully open position.

(58) Where the lower beams of the headlamps operating at normal operating voltage are used as daytime running lamps,

(a) it shall not be possible to activate the upper beams of the headlamps except for signalling purposes;

(b) where there is a tell-tale that is automatically activated, and visible to the driver, in dark ambient light conditions to indicate that the tail lamps, licence plate lamps, side marker lamps and parking lamps are switched off, those lamps shall not come on automatically; and

(c) where there is no tell-tale that is automatically activated, the lamps referred to in paragraph (b)

(i) shall come on automatically and remain on in all ambient light conditions, or

(ii) shall come on automatically in dark ambient light conditions.

(59) Notwithstanding paragraph S5.5.1 of TSD 108, the lower beams and upper beams of the headlamps may be activated simultaneously when the headlamps are in use as daytime running lamps.

(60) Notwithstanding paragraph S5.5.10(d) of TSD 108, daytime running lamps may be wired to flash for signalling purposes.

Visibility

(61) Daytime running lamps that are not optically combined with another lamp required by this section shall be located at the same height, as far apart as practicable and not less than 380 mm and not more than 2 110 mm above the road surface, measured from the H-V axis of the lamp with the vehicle at curb mass.

(62) A daytime running lamp shall be visible from any point contained within the solid angle bounded by vertical planes 20 degrees to the left and right of, and horizontal planes 10 degrees above and below, the H-V axis of the lamp.

Commutation

(54) Sous réserve des paragraphes (55) et (56), les feux de jour doivent être continuellement allumés lorsque le moteur est en marche et que le commutateur général d'éclairage n'est pas dans la position d'allumage des projecteurs.

(55) Les feux de jour peuvent s'éteindre :

a) pendant que la commande de la transmission automatique est à la position de stationnement ou de point mort;

b) pendant que le frein de stationnement est serré;

c) après que le moteur a démarré, mais avant que le véhicule ne soit mis en mouvement pour la première fois.

(56) Les feux de jour qui sont combinés optiquement avec un indicateur de changement de direction doivent s'éteindre pendant que l'indicateur de changement de direction est allumé à ce titre ou à titre de signal d'avertissement.

(57) Les feux de jour doivent s'éteindre :

a) dès que le commutateur général d'éclairage est mis dans la position d'allumage des projecteurs;

b) s'il s'agit d'un véhicule muni de projecteurs escamotables et si le commutateur d'éclairage est mis dans la position d'allumage des projecteurs, dès que les projecteurs sont dans leur position complètement ouverte.

(58) Les conditions suivantes doivent être réunies lorsque les faisceaux-croisement des projecteurs fonctionnant à la tension normale servent de feux de jour :

a) il doit être impossible d'allumer les faisceaux-route des projecteurs, sauf à des fins de signalisation;

b) si un témoin à la vue du conducteur s'allume automatiquement lorsqu'il fait noir pour indiquer que les feux arrière, les lampes de la plaque d'immatriculation, les feux de position latéraux et les feux de stationnement sont éteints, ces feux et lampes ne doivent pas s'allumer automatiquement;

c) si aucun témoin à la vue du conducteur ne s'allume automatiquement, les feux et lampes visés à l'alinéa b) doivent :

(i) soit s'allumer automatiquement et rester allumés dans toutes les conditions de luminosité ambiantes,

(ii) soit s'allumer automatiquement lorsqu'il fait noir.

(59) Malgré la disposition S5.5.1 du DNT 108, les faisceaux-croisement et les faisceaux-route des projecteurs peuvent s'allumer en même temps lorsque les projecteurs servent de feux de jour.

(60) Malgré la disposition S5.5.10(d) du DNT 108, les feux de jour peuvent être connectés de façon à clignoter à des fins de signalisation.

Visibilité

(61) Les feux de jour qui ne sont pas combinés optiquement avec un autre feu exigé par le présent article doivent être aussi éloignés l'un de l'autre que possible et être placés à la même hauteur, à au moins 380 mm et à au plus 2 110 mm de la chaussée, mesurée à partir de l'axe H-V du feu avec le véhicule à sa masse à vide.

(62) Tout feu de jour doit être visible à partir de tout point de l'angle solide bordé par les plans verticaux qui se trouvent à 20° à gauche et à 20° à droite de l'axe H-V de ce feu et par les plans horizontaux qui se trouvent à 10° au-dessus et à 10° au-dessous de cet axe.

(63) Where the distance, measured on a vertical transverse plane, from the H-V axis of a front turn signal lamp to the exposed edge of the lens of a daytime running lamp that is not optically combined with the turn signal lamp is less than 100 mm,

(a) the turn signal lamp shall conform to the photometric requirements of Table 3 of SAE Standard J588, *Turn Signal Lamps for Use on Motor Vehicles Less Than 2032 mm in Overall Width* (November 1984), using a luminous intensity multiplier of 2.5;

(b) the luminous intensity of the daytime running lamp shall not be more than 2 600 cd at any point in the beam; or

(c) the daytime running lamp shall switch off while the turn signal lamp is flashing.

(64) The inner surface of a transparent component, through which light emitted by a daytime running lamp that conforms to subsection (51) passes, shall be accessible for cleaning without the use of any tool designed specifically for vehicles.

(65) A daytime running lamp shall meet the requirements of paragraphs S5.1.3 and S5.3.1.1 of TSD 108.

Date of Expiration

(66) This section expires on June 1, 2001.

6. The heading⁶ before section 108.1 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

Alternative Requirements for Headlamps

7. (1) Paragraph 108.1(1)(b)² of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(b) emit white light as specified in SAE Standard J578, *Color Specification* (May 1988);

(2) Paragraph 108.1(1)(d)¹ of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(d) conform to

(i) paragraphs S5.1.2, S5.5.9, S7.4(g) and (h), S7.8.2, S7.8.2.1, S7.8.2.2, S7.8.3, S7.8.4, S7.8.5 and S7.8.5.1(c) of TSD 108, and

(ii) subsections 108(29) and, if applicable, (30);

(3) Paragraph 108.1(1)(f)¹ of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(f) are fitted with bulbs that conform to

(i) a document referred to in paragraph 108(5)(a) or the information provided pursuant to paragraph 108(5)(b), and

(ii) paragraphs S7.7(i) to (k) of TSD 108.

(4) Subsection 108.1(2)¹ of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(2) As an alternative to the headlamps required by section 108, motorcycles may be equipped with headlamps that

(a) provide one upper beam and one lower beam, or two upper beams and two lower beams;

(b) comply with paragraphs (1)(a), (b) and (d) to (f); and

(c) conform to subsections 108(12), (29) and, if applicable, (30).

(63) Dans le cas où la distance, mesurée sur un plan vertical et transversal, à partir de l'axe H-V d'un indicateur de changement de direction avant jusqu'au bord exposé de la lentille du feu de jour non optiquement combiné avec l'indicateur de changement de direction, est inférieure à 100 mm, l'une des conditions suivantes doit être respectée :

a) l'indicateur de changement de direction est conforme aux exigences photométriques du tableau 3 de la norme J588 de la SAE, intitulée *Turn Signal Lamps for Use on Motor Vehicles Less Than 2032 mm in Overall Width*, (novembre 1984), établies au moyen d'un multiplicateur d'intensité lumineuse de 2,5;

b) le feu de jour présente une intensité lumineuse d'au plus 2 600 cd à n'importe quel point dans le faisceau;

c) le feu de jour s'éteint lorsque l'indicateur de changement de direction clignote.

(64) Il doit être possible d'accéder, sans l'aide d'outils spécialement conçus pour cette fin, à la surface intérieure d'une pièce transparente à travers laquelle passe la lumière émise par un feu de jour visé au paragraphe (51) pour la nettoyer.

(65) Les feux de jour sont assujettis aux dispositions S5.1.3 et S5.3.1.1 du DNT 108.

Cessation d'effet

(66) Le présent article cesse d'avoir effet le 1^{er} juin 2001.

6. L'intertitre précédant l'article 108.1⁶ de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Autres projecteurs

7. (1) L'alinéa 108.1(1)(b)² de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) qui émettent une lumière blanche conforme à celle décrite dans la norme J578 de la SAE, intitulée *Color Specification*, (mai 1988);

(2) L'alinéa 108.1(1)(d)¹ de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) qui sont conformes :

(i) aux dispositions S5.1.2, S5.5.9, S7.4(g) et (h), S7.8.2, S7.8.2.1, S7.8.2.2, S7.8.3, S7.8.4, S7.8.5 et S7.8.5.1(c) du DNT 108,

(ii) aux paragraphes 108(29) et, s'il y a lieu, (30);

(3) L'alinéa 108.1(1)(f)¹ de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

f) qui sont munis d'un type d'ampoule conforme :

(i) à l'un des textes visés à l'alinéa 108(5)(a) ou aux renseignements communiqués en application de l'alinéa 108(5)(b),

(ii) aux dispositions S7.7(i) à (k) du DNT 108.

(4) Le paragraphe 108.1(2)¹ de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) À la place des projecteurs requis par l'article 108, les motos peuvent être munies de projecteurs qui :

a) émettent un faisceau-route et un faisceau-croisement ou deux faisceaux-route et deux faisceaux-croisement;

b) respectent les alinéas (1)(a), (b) et (d) à (f);

c) respectent les paragraphes 108(12), (29) et, s'il y a lieu, (30).

⁶ SOR/79-305, 1979 Canada Gazette Part II, p. 1332

⁶ DORS/79-305, Gazette du Canada Partie II, 1979, p. 1332

8. Section 123⁷ of Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after subsection (12):

(13) A turn signal tell-tale fitted on a motorcycle shall be green or yellow.

9. Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after section 124:

School Bus Pedestrian Safety Devices

131. (1) Subject to subsection (2), every school bus shall be equipped with one or two stop signal arms that conform to the requirements of *Technical Standards Document No. 131, School Bus Pedestrian Safety Devices*, as amended from time to time.

(2) The word "ARRÊT" may appear instead of, or together with, the word "STOP" in the manner specified with respect to the word "STOP" in paragraph S5.2.2 of *Technical Standards Document No. 131, School Bus Pedestrian Safety Devices*, as amended from time to time.

(3) This section expires on June 1, 2001.

10. The heading before section 1209 of Schedule VI to the Regulations is replaced by the following:

Snowmobile Cutters

11. Section 1209 of Schedule VI to the Regulations is renumbered as subsection 1209(1) and is amended by adding the following:

(2) Snowmobile cutters shall be equipped with the following reflex reflectors, located not more than 760 mm above the trail surface measured to the centre of the reflex reflectors with the cutter at curb mass:

(a) on the rear, the reflex reflectors referred to in SAE Recommended Practice J292, *Snowmobile and Snowmobile Cutter Lamps, Reflective Devices and Associated Equipment* (October 1984); and

(b) on each side at the mid-point of the cutter,

(i) the reflex reflectors referred to in SAE Recommended Practice J292, *Snowmobile and Snowmobile Cutter Lamps, Reflective Devices and Associated Equipment* (October 1984), or

(ii) reflex reflectors that have a minimum area, as projected in side elevation, of 100 cm² and that are composed of Class 1 or 3 reflective materials, as specified in Canadian General Standards Board Standard CGSB 62-GP-11M, *Marking Material, Retroreflective Enclosed Lens, Adhesive Backing* (May 1978), of any colour or combination of colours set out in Table 1 of that Standard and with a reflective intensity value of Level 1 as specified in Table 2 of that Standard.

8. L'article 123⁷ de l'annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (12), de ce qui suit :

(13) Les témoins des feux de changement de direction d'une motocyclette doivent être verts ou jaunes.

9. L'annexe IV du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 124, de ce qui suit :

Dispositifs de sécurité pour les piétons à proximité des autobus scolaires

131. (1) Sous réserve du paragraphe (2), chaque autobus scolaire doit être muni d'un ou de deux signaux d'arrêt escamotables qui sont conformes aux exigences du *Document de normes techniques n° 131—Dispositifs de sécurité pour les piétons à proximité des autobus scolaires*, avec ses modifications successives.

(2) Le mot « ARRÊT » peut apparaître à la place du mot « STOP » ou avec celui-ci, de la manière prescrite pour le mot « STOP » à la disposition S5.2.2 du *Document de normes techniques n° 131—Dispositifs de sécurité pour les piétons à proximité des autobus scolaires*, avec ses modifications successives.

(3) Le présent article cesse d'avoir effet le 1^{er} juin 2001.

10. L'intertitre précédant l'article 1209 de l'annexe VI du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Traîneaux de motoneige

11. L'article 1209 de l'annexe VI du même règlement devient le paragraphe 1209(1) et est modifiée par adjonction de ce qui suit :

(2) Les traîneaux de motoneige doivent être munis des cataphotes suivants, placés à une hauteur d'au plus de 760 mm du sol, mesurée à partir du centre des cataphotes avec le traîneau à sa masse à vide :

a) à l'arrière, les cataphotes visés à la pratique recommandée J292 de la SAE, intitulée *Snowmobile and Snowmobile Cutter Lamps, Reflective Devices and Associated Equipment*, (octobre 1984);

b) au milieu de chaque côté du traîneau :

(i) soit les cataphotes visés à la pratique recommandée J292 de la SAE, intitulée *Snowmobile and Snowmobile Cutter Lamps, Reflective Devices and Associated Equipment*, (octobre 1984),

(ii) soit des cataphotes qui couvrent une superficie minimale de 100 cm² projetée en élévation latérale et qui sont faits d'un matériau réfléchissant de catégorie 1 ou 3 selon la norme 62-GP-11M de l'Office des normes générales du Canada, intitulée *Réflecteurs à microbilles de verre incorporées, dos adhésif*, dans sa version de mai 1978, d'une couleur ou combinaison de couleurs prévue au tableau 1 de cette norme et d'une intensité réflectrice du niveau 1 selon le tableau 2 de cette norme.

⁷ SOR/93-31, 1993 Canada Gazette Part II, p. 331

⁷ DORS/93-31, Gazette du Canada Partie II, 1993, p. 331

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

This amendment to the *Motor Vehicle Safety Regulations* revises the lighting equipment requirements contained in sections 108, 108.1, and 123, and it introduces section 131, entitled "School Bus Pedestrian Safety Devices". Several important changes have been made to section 108, which has been entirely replaced and retitled "Lighting System and Retroreflective Devices". In addition, a number of minor changes have been made to section 108.1, which has been renamed "Alternative Requirements for Headlamps"; to section 123, entitled "Controls and Displays—Motorcycles"; and to section 1209, whose name has been changed to "Snowmobile Cutters".

The purpose of this amendment is to improve safety by reducing the frequency and severity of motor vehicle collisions. It also responds to the automotive industry's request, made during the regulatory review conducted by the Department from 1992 to 1994, to harmonize Canada's requirements governing lighting equipment with those of the United States.

The new *Motor Vehicle Safety Act* allows the enactments of foreign governments to be incorporated by reference into the Regulations by means of a "Technical Standards Document" (TSD). This amendment incorporates two Technical Standards Documents by reference: TSD 108 "Lamps, Reflective Devices and Associated Equipment" and TSD 131 "School Bus Pedestrian Safety Devices". These TSDs reproduce the requirements contained in U.S. Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS) No. 108 and No. 131. They also contain changes of a non-technical nature, including the deletion of provisions that cannot be applied under the Act, notably requirements for replacement parts; the addition of metric equivalent measurements; and the substitution of Canadian for U.S. references. Where Canadian requirements differ from those of the U.S., the regulatory schedule has been used to alter, override, or add to the provisions contained in the TSD.

Because this amendment is the first to incorporate a TSD by reference, the schedule contains administrative provisions governing the use of TSDs, in particular the requirement for a notice to be published in the *Canada Gazette* Part I each time a TSD is amended. Changes made by the U.S. to its lighting requirements will be evaluated on a regular basis by the Department of Transport, and Technical Standards Documents will be revised from time to time in order to keep them up to date¹. The use of the TSD facilitates the harmonization of Canada's regulatory requirements with those of other countries and reduces the costs associated with keeping the requirements of the Regulations current².

¹ This amendment refers to the TSDs dated July 4, 1995.

² Since Technical Standards Documents are incorporated by reference into the Regulations, they are not published in the *Canada Gazette* and must be obtained separately from the address given at the end of this Statement.

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* a pour effet de modifier les exigences relatives aux équipements d'éclairage énoncées dans les articles 108, 108.1 et 123 et d'introduire l'article 131 qui a pour titre « Dispositifs de sécurité pour les piétons à proximité des autobus scolaires ». Plusieurs changements importants ont été apportés à l'article 108 qui a été entièrement remplacé et qui a pour nouveau titre « Système d'éclairage et dispositifs rétro réfléchissants ». En outre, un certain nombre de changements mineurs ont été apportés à l'article 108.1 qui a été redésigné « Autres projecteurs »; à l'article 123 intitulé « Commandes et affichages des motocyclettes »; et à l'article 1209 dont le nom a été changé en « Trafaneaux de motoneige ».

Le but visé par cette modification est de rehausser la sécurité en réduisant la fréquence et la gravité des collisions entre véhicules automobiles. Elle répond également à une requête de l'industrie automobile reçue au cours de l'examen de la réglementation effectué par le Ministère entre 1992 et 1994 en vue d'harmoniser les exigences régissant les équipements d'éclairage au Canada avec celles des États-Unis.

La nouvelle *Loi sur la sécurité automobile* permet d'incorporer par renvoi dans le Règlement les textes de loi de gouvernements étrangers au moyen d'un « Document de normes techniques » (DNT). Cette modification incorpore par renvoi deux documents de normes techniques : le DNT 108, « Feux, dispositifs réfléchissants et pièces d'équipement complémentaires » et le DNT 131, « Dispositifs de sécurité pour les piétons à proximité des autobus scolaires ». Ces DNT reproduisent les exigences qui figurent dans les *Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS)* n° 108 et 131 des États-Unis. Ils contiennent également des changements qui ne sont pas de nature technique, notamment l'abrogation des dispositions qui ne peuvent être appliquées en vertu de la Loi, notamment les exigences relatives aux pièces de rechange, l'ajout de mesures métriques et le remplacement des renvois américains par leurs équivalents canadiens appropriés. Lorsque les exigences canadiennes diffèrent de celles des États-Unis, l'annexe modifiant le règlement a servi à modifier, remplacer ou étoffer les dispositions contenues dans le DNT.

Étant donné que cette modification est la première à incorporer par renvoi un DNT, l'annexe contient des dispositions administratives régissant l'utilisation des DNT, en particulier le besoin de publier un avis dans la *Gazette du Canada* Partie I chaque fois qu'un DNT est modifié. Les changements apportés par les États-Unis à leurs exigences en matière d'éclairage seront évalués régulièrement par le ministère des Transports et les documents de normes techniques seront révisés de temps à autre de manière à les actualiser¹. Le recours aux DNT a pour objet de faciliter l'harmonisation des exigences réglementaires du Canada avec celles d'autres pays et de réduire les coûts qui se rattachent à l'actualisation des exigences du Règlement².

¹ Cette modification renvoie aux DNT datés du 4 juillet 1995.

² Étant donné que les documents de normes techniques sont incorporés par renvoi dans le Règlement, ils ne sont pas publiés dans la *Gazette du Canada* et il faut se les procurer séparément à l'adresse indiquée à la fin de ce résumé.

This amendment comes into effect on the date of its registration by the Clerk of the Privy Council. In accordance with the *Motor Vehicle Safety Act*, compliance with the requirements of TSD 108 and TSD 131 is not mandatory until six months after this amendment comes into effect; nevertheless, motor vehicle manufacturers may comply beforehand.

The *Motor Vehicle Safety Act* stipulates that a regulation incorporating a TSD must specify an expiration date and that this date may be no later than five years after the regulation comes into force. The date of expiration of sections 108 and 131 is June 1, 2001.

SECTION 108, "LIGHTING SYSTEM AND RETROREFLECTIVE DEVICES", and SECTION 108.1, "ALTERNATIVE REQUIREMENTS FOR HEADLAMPS"

The most substantive changes introduced by this amendment are the new requirements contained in section 108 for heavy trailers to have reflective markings and for light trucks and multipurpose passenger vehicles to be equipped with centre high-mounted stop lamps. In addition, the permitted height of identification lamps on van trailers has been modified, and numerous small changes necessitated by the incorporation by reference of TSD 108 have also been made. Whenever possible, Canada's requirements were harmonized with those of the U.S.; however, certain differences have been retained. A summary of the new requirements and retained differences follows.

Reflective Markings for Heavy Trailers

TSD 108 requires reflective markings for all new trailers with a gross vehicle weight rating (GVWR) greater than 4,536 kg and an overall width of 2.05 m or more. It also specifies the construction, performance, colour, pattern, dimensions, and required placement of retroreflective sheeting. The markings must be placed in specific patterns in four locations on the trailer: in a horizontal continuous or intermittent strip on each side, a continuous horizontal strip on the rear bumper bar, a continuous horizontal strip on or close to the rear frame rail, and right-angle markings on the upper rear corners. Either flexible reflective tape or rigid plastic reflectors may be used.

The colour combinations mandated by Canada for the upper rear corners and bumper bar are the same as those of the U.S.: the upper rear corners must be solid white, and the bumper bar must have alternating white and red strips. However, alternative colours and patterns may be used on the sides and rear frame rail (or bottom of the rear door). Where the U.S. specifies that only white and red alternating rectangles 300 mm ± 150 mm in length may be used on the sides and rears of heavy trailers, section 108 also allows the use of solid white, solid yellow, and alternating white and yellow rectangles.

Research carried out for the Department of Transport by Carleton University showed that solid or intermittent white markings on the rear of van trailers could be detected at much greater distances than alternating white and red markings of the same size. Similarly, German research revealed that continuous

La présente modification entre en vigueur au moment où elle est enregistrée par le greffier du Conseil privé. En vertu de la *Loi sur la sécurité automobile*, on n'exige la conformité avec les DNT 108 et 131 que six mois après que ces modifications entrent en vigueur; toutefois, les constructeurs de véhicules automobiles peuvent se conformer aux exigences de ces DNT à l'avance.

La *Loi sur la sécurité automobile* stipule qu'un règlement qui incorpore un DNT doit comporter une date d'expiration et que cette date ne peut être postérieure à cinq ans après l'entrée en vigueur du règlement. La date d'expiration des articles 108 et 131 est donc le 1^{er} juin 2001.

ARTICLE 108, « SYSTÈME D'ÉCLAIRAGE ET DISPOSITIFS RÉTRORÉFLÉCHISSANTS », ET ARTICLE 108.1, « AUTRES PROJECTEURS »

Les changements les plus substantiels résultant de cette modification sont les nouvelles exigences figurant dans l'article 108 qui stipulent que les remorques lourdes doivent être équipées de marques réfléchissantes et les camions légers et les véhicules de tourisme à usages multiples doivent être équipés d'un feu de freinage surélevé et central. En outre, la hauteur autorisée des feux d'identification sur les semi-remorques a été modifiée et de nombreux petits changements nécessités par l'incorporation par renvoi du DNT 108 ont également été apportés. Dans toute la mesure du possible, les exigences canadiennes ont été harmonisées avec celles des États-Unis, même si certaines différences demeurent. On trouvera ci-après un résumé des nouvelles exigences et des différences qui persistent.

Marques réfléchissantes pour les remorques lourdes

Le DNT 108 stipule que toutes les nouvelles remorques dont le poids nominal brut (PNBV) est supérieur à 4 536 kg et dont la largeur hors tout est égale ou supérieure à 2,05 m doivent être équipées de marques réfléchissantes. Ce document précise également les règles régissant la fabrication, le rendement, la couleur, la configuration, les dimensions et l'emplacement des matériaux rétroréfléchissants. Les marques doivent être apposées selon une configuration particulière à quatre endroits de la remorque : en une bande horizontale continue ou intermittente de chaque côté, en une bande horizontale continue sur la lame de pare-chocs arrière, en une bande horizontale continue sur le longeron de châssis arrière ou à proximité de celui-ci et des marques à angle droit aux coins supérieurs arrière. On peut utiliser soit du ruban réfléchissant flexible, soit des cataphotes en plastique rigide.

Les combinaisons de couleurs demandées au Canada pour les marques des coins supérieurs arrière et de la lame de pare-chocs sont les mêmes qu'aux États-Unis; les marques des coins supérieurs arrière doivent être blanc uni et l'alternance de marques blanches et rouges est obligatoire sur la lame de pare-chocs. Cependant, d'autres couleurs et configurations sont aussi autorisées sur les côtés et le longeron de châssis arrière (ou le bas de la porte arrière). Alors que les États-Unis prescrivent uniquement l'alternance de rectangles blancs et rouges de 300 mm ± 150 mm sur les côtés et à l'arrière des remorques lourdes, l'article 108 autorise également l'utilisation de bandes blanc uni, bandes jaune uni et l'alternance de rectangles blancs et jaunes.

Les recherches menées pour le compte du ministère des Transports par l'Université Carleton révèlent que les marques blanc uni ou intermittentes à l'arrière des remorques fourgons sont visibles à une distance nettement supérieure à celle des marques blanches et rouges en alternance de mêmes dimensions. De la même façon,

yellow markings used to outline the side and rear contours of trucks and trailers were very effective in reducing nighttime collisions. Because red is used specifically to signal the rear of a vehicle, the alternative colours are not allowed on the bumper bar of heavy trailers. This requirement is consistent with the Highway Traffic Acts of the provinces and territories³ and with section 108 as it applies to other vehicles.

Metalcore Inc. requested that a continuous narrow strip of reflective material embedded in the seal around the rear doors on van trailers be allowed as an alternative to the mandated reflective strips on the rear frame rail and the upper corners. In the absence of objective data demonstrating that the detection distance of the proposed reflective treatment, which is narrower than that prescribed by the TSD, is comparable to that of the required markings, this request was denied. While this treatment may not be used instead of the required rear markings, it can nevertheless be used as a supplement.

Reflective markings may also be used on vehicles other than heavy trailers, provided they do not interfere with the performance of required lighting equipment.

Centre High-mounted Stop Lamp for Light Trucks and Multipurpose Passenger Vehicles

This amendment extends the requirement for a centre high-mounted stop lamp (CHMSL), which has been required on all passenger cars⁴ since January 1, 1987, to trucks and multipurpose passenger vehicles (MPVs) with an overall width of less than 2.05 m and a gross weight rating of 4,536 kg or less. This requirement is the same as its U.S. counterpart and includes passenger vans, sport utility vehicles, pickup trucks, other light trucks, and mini-buses.

Identification Lamp Height

Identification (ID) lamps are three centred, closely-spaced lamps that must be mounted as high as practicable on the rear of all trailers and on the front and rear of all trucks, buses, and recreational vehicles that are 2.05 m or more in overall width. With respect to the position of rear ID lamps on van cargo trailers with side-opening doors, the Department of Transport has consistently interpreted the phrase "as high as practicable" to mean "above the doors", which was at variance with the interpretation of the U.S. In response to requests from trailer manufacturers, section 108 now permits rear ID lamps to be mounted below the doors of van trailers, if the doors open to the side and the space above the doors is less than 25 mm. This requirement, which is technically identical to the U.S. interpretation, removes a long-standing ambiguity in section 108 that has led to enforcement disputes in the past. Regardless of the space above the doors, the ID lamps may also be mounted as high as practicable on the doors themselves.

³ All future references to provincial requirements are intended to be read as including the Territories.

⁴ SOR/86-979, 1986 *Canada Gazette Part II*, p. 4183.

des recherches menées en Allemagne révèlent que les marques jaunes continues qui servent à délimiter les contours latéraux et arrière des camions et des remorques contribuent efficacement à réduire les collisions de nuit. En raison du fait que la couleur rouge est utilisée afin d'indiquer l'arrière d'un véhicule, les autres couleurs sont défendues sur la lame de pare-chocs des remorques lourdes. Cette exigence est conforme aux codes de la route des provinces et territoires³, et aux exigences de l'article 108 concernant les autres véhicules.

La société Metalcore Inc. a demandé qu'une bande étroite continue de matériau réfléchissant incrusté dans le joint autour des portes arrière des semi-remorques fourgons soit autorisée en remplacement des bandes réfléchissantes obligatoires sur le longeron de châssis arrière et les coins supérieurs. En l'absence de données objectives prouvant que la distance de visibilité du matériau réfléchissant proposé, qui est plus étroit que celui prescrit par le DNT, est comparable à celle des marques obligatoires, cette requête a été rejetée. Même si cette solution ne saurait remplacer les marques arrière obligatoires, elle peut néanmoins lui servir de complément.

Les marques réfléchissantes peuvent également être utilisées sur des véhicules autres que les remorques lourdes, sous réserve qu'elles ne compromettent pas le rendement des équipements d'éclairage requis.

Feu de freinage surélevé et central pour les camions légers et les véhicules de tourisme à usages multiples

Cette modification a pour but d'étendre l'installation d'un feu de freinage surélevé et central, obligatoire sur toutes les voitures de tourisme⁴ depuis le 1^{er} janvier 1987, aux camions et aux véhicules de tourisme à usages multiples dont la largeur hors tout est inférieure à 2,05 m et le PNBV égal ou inférieur à 4 536 kg. Cette exigence est identique à celle en vigueur aux États-Unis et elle vise les fourgonnettes de tourisme, les véhicules utilitaires à usage récréatif, les camionnettes, les autres camions légers et les minibus.

Hauteur des feux d'identification

Les feux d'identification sont trois feux rapprochés centraux qui doivent être placés le plus haut possible à l'arrière de toutes les remorques et à l'avant et à l'arrière de tous les camions, autocars et véhicules à usage récréatif dont la largeur hors-tout est égale ou supérieure à 2,05 m. Pour ce qui est de l'emplacement des feux d'identification arrière sur les semi-remorques fourgons à porte latérale, le ministère des Transports a toujours interprété la phrase « le plus haut possible » comme voulant dire « au-dessus des portes », ce qui diverge de l'interprétation qui en est donnée aux États-Unis. En réponse aux demandes adressées par les constructeurs de remorques, l'article 108 autorise désormais l'installation des feux d'identification arrière sous les portes des semi-remorques, sous réserve que les portes s'ouvrent sur le côté et que l'espace au-dessus des portes soit inférieur à 25 mm. Cette exigence, qui est techniquement identique à l'interprétation qui en est donnée aux États-Unis, élimine l'ambiguïté de l'article 108 qui a donné lieu par le passé à des conflits d'interprétation. Quel que soit l'espace au-dessus des portes, les feux d'identification peuvent également être installés le plus haut possible sur les portes proprement dites.

³ Toute référence future aux exigences provinciales inclut les Territoires.

⁴ DORS/86-979, *Gazette du Canada Partie II*, 1986, p. 4183.

Although this amendment allows the ID lamps on van trailers with side-opening doors to be mounted in a slightly less conspicuous location than previously, it is expected that the reflective markings will more than compensate for any reduced visibility. Since research indicates that higher mounted ID lamps can be detected at greater distances than lower mounted lamps, manufacturers are encouraged to continue to fit ID lamps above the doors.

Retained and Revised Differences Between the Lighting Equipment Requirements of Canada and the U.S.

This amendment retains a number of requirements that differ from those of the U.S. and it makes several changes to related provisions. The most important difference is that Canada requires all four-wheeled vehicles to be equipped with daytime running lamps (DRL) that must be automatically activated and must meet minimum light intensity, height, and visibility angle requirements. The U.S. regulates DRLs, but only as non-mandatory equipment.

One of the changes introduced by this amendment is that the previous light intensity requirements governing stand-alone DRLs and those combined with turn signals, parking lamps, or unregulated lamps are replaced by SAE Recommended Practice J2087, Daytime Running Lamps for Use on Motor Vehicles (August 1991). This recommended practice permits a higher maximum light intensity and specifies a light pattern that provides additional photometric criteria in viewing directions not addressed by the previous requirements—notably above horizontal and to the left and right of the vehicle's heading. Headlamps and fog lamps used as DRLs are not subject to Recommended Practice J2087, and the U.S. does not require compliance with its requirements.

Several other retained differences apply to DRLs. Specifically, where the U.S. imposes a limit of 3,000 candela on the maximum light intensity of upper beam headlamps used as DRLs higher than 0.86 m above the road, Canada permits a maximum of 7,000 candela. DRLs must also be automatically activated when the master lighting switch is off or in the "parking lamps" position. In addition, for signalling purposes, DRLs are allowed to flash, for example as a warning or a "please proceed" advisory to other motorists. This amendment removes the minimum DRL lens area provision, as it is superfluous to light intensity requirements at long distances, and in response to a request by Nissan Canada, DRLs may now remain on during the three-second period permitted for concealed headlamps to move to their fully operational position.

Canada also requires motorcycles to have full-time automatic head and tail lamps and limited-speed motorcycles to be equipped with mandatory turn signals and reflex reflectors. In addition, school bus warning lamp flasher modules must meet prescribed standards, which the U.S. does not require, and durability tests must be conducted for headlamp mounting and aiming hardware.

Même si cette modification permet que les feux d'identification sur les semi-remorques fourgons à portes latérales soient installés à un emplacement légèrement moins visible qu'au préalable, on prévoit que les marques réfléchissantes obligatoires neutraliseront amplement cette moindre visibilité. Vu que les recherches révèlent que les feux d'identification montés plus haut sont visibles de plus loin que les feux installés plus bas, il est conseillé aux constructeurs de continuer à installer les feux d'identification au-dessus des portes.

Différences persistantes et nouvelles entre les exigences canadiennes et américaines relatives aux équipements d'éclairage

Cette modification a pour effet de laisser persister un certain nombre d'exigences qui diffèrent de celles des États-Unis, en plus d'apporter plusieurs changements à des dispositions connexes. La différence essentielle tient au fait que le Canada exige que tous les véhicules à quatre roues soient équipés de feux de jour qui doivent s'allumer automatiquement et satisfaire à des exigences minimales en matière d'intensité lumineuse, de hauteur et d'angle de visibilité. Les États-Unis réglementent les feux de jour, mais uniquement à titre d'équipement facultatif.

L'un des changements introduits par cette modification est que les exigences préalables en matière d'intensité lumineuse régissant les feux de jour autonomes et les feux de jour combinés aux indicateurs de changement de direction, aux feux de position ou aux feux non réglementés sont remplacées par la pratique recommandée J2087 de la SAE, *Daytime Running Lamps for Use on Motor Vehicles* (août 1991). Cette pratique recommandée autorise une intensité lumineuse maximale supérieure et prescrit un diagramme d'éclairage qui prévoit des critères photométriques supplémentaires en matière d'orientation visuelle qui n'étaient pas visés par les exigences précédentes, principalement au-dessus de l'horizontale et à la gauche et à la droite du cap du véhicule. Les projecteurs et les phares antibrouillard utilisés comme feux de jour ne sont pas assujettis à la pratique recommandée J2087 et les États-Unis n'obligent pas au respect de ses exigences.

Plusieurs autres différences persistent au sujet des feux de jour. En particulier, alors que les États-Unis prescrivent une limite de 3 000 candelas à l'intensité lumineuse maximale des projecteurs-route utilisés comme feux de jour à une hauteur supérieure à 0,86 m au-dessus de la chaussée, le Canada autorise une limite maximale de 7 000 candelas. Les feux de jour doivent également s'allumer automatiquement lorsque le commutateur principal d'éclairage est en position éteinte ou en position « feu de position ». En outre, à des fins de signalisation, les conducteurs peuvent faire clignoter les feux de jour, par exemple à titre d'avertissement ou pour signaler aux autres automobilistes de bien vouloir passer. Cette modification élimine la disposition relative à la surface minimale de la lentille d'éclairage des feux de jour, car elle est superflue par rapport aux exigences en matière d'intensité lumineuse à grande distance, et pour répondre à une requête de Nissan Canada, les feux de jour peuvent désormais rester allumés durant le délai de 3 secondes autorisé pour que les projecteurs escamotables sortent en position pleinement opérationnelle.

Le Canada stipule également que les motocyclettes doivent être équipées de projecteurs et de feux arrière automatiques en permanence, et que les motocyclettes à vitesse limitée doivent être équipées d'indicateurs de changement de direction obligatoires et de cataphotes. De plus, les modules clignotants des feux d'avertissement des autobus scolaires doivent respecter les

This amendment extends these tests to fog lamps, which are not mandatory, and other auxiliary front lamps. Plastic sealed beam headlamps, as well as replaceable bulb headlamps, must pass abrasion and chemical resistance tests, and identification marking on headlamp lenses is mandatory for all types of replaceable headlamp bulb, not just for certain types. Furthermore, a standardized weight is substituted for standard torque in the torque deflection test for mechanically-aimed headlamps, and parking, tail, and side marker lamps must be automatically activated when the fog lamps are on.

While the foregoing impose more stringent requirements than the U.S., other retained differences allow greater latitude to vehicle manufacturers, while maintaining an equivalent level of safety. Headlamps manufactured in compliance with European regulations continue to be legal in Canada and, to reduce testing costs, all the lighting devices contained in a headlamp assembly may be simultaneously subjected to the environmental tests prescribed for headlamps, rather than being tested individually.

Unlike the U.S., Canada does not approve the specifications of headlamp bulbs; consequently, the mandatory reporting requirements contained in FMVSS No. 108 do not apply. Instead Canada requires that bulbs or sealed beam lamps conform to the specifications contained in either the applicable standards and recommended practices of the Society of Automotive Engineers, the regulations of the Economic Commission for Europe, or the standards of the International Electro-technical Commission. Where none of the above specifications is followed, those that have been used must be provided to the Department upon request. These requirements also apply to the miniature bulbs used in lamps other than headlamps, which is not the case of the equivalent U.S. procedures.

These requirements have been retained because they are practical, effective, important to safety, and in some instances, they facilitate international trade.

Minor Changes

A number of small changes have been made that harmonize Canada's lighting equipment requirements with U.S. provisions, some of which are of long standing. Separate transparent covers are no longer allowed for headlamps³, the maximum permissible light intensity of a CHMSL has been slightly increased, and voltage labelling on headlamp bulbs is no longer required.

Several other minor changes have been adopted in response to new U.S. requirements. A numerical haze limit replaces the subjective visual criterion for the reflex reflector weathering test and, to better simulate operating conditions, air flow has been added to the headlamp humidity test procedure. In order to ensure that new

exigences prescrites, ce qui n'est pas exigé par les États-Unis, et des essais de durabilité sont obligatoires pour le matériel de montage et d'orientation des projecteurs. Cette modification a pour effet d'étendre ces essais aux phares antibrouillard, qui ne sont pas obligatoires, et à d'autres projecteurs auxiliaires avant. Les projecteurs scellés en plastique de même que les projecteurs à ampoule remplaçable doivent subir avec succès les essais de résistance à l'abrasion et aux substances chimiques tandis que les marques d'identification des lentilles de projecteur sont désormais obligatoires pour tous les types d'ampoules de projecteur remplaçables, et non seulement pour certains types. En outre, un poids normalisé remplace la force de torsion standard dans l'essai de flexion sur les projecteurs orientés mécaniquement, sans compter que les feux de stationnement, les feux arrière et les feux de position latéraux doivent automatiquement s'allumer lorsque les feux antibrouillard le sont.

Alors que les éléments qui précèdent imposent des exigences plus strictes que les États-Unis, d'autres différences qui persistent confèrent une plus grande latitude aux constructeurs de véhicules, tout en maintenant un niveau de sécurité équivalent. Les projecteurs fabriqués conformément aux règlements européens continuent d'être légaux au Canada et, pour réduire les dépenses se rattachant aux essais, tous les dispositifs d'éclairage faisant partie d'un projecteur peuvent être simultanément soumis aux essais environnementaux prescrits pour les projecteurs, au lieu d'être testés individuellement.

Contrairement aux États-Unis, le Canada n'approuve pas les spécifications des ampoules de projecteur; par conséquent, les rapports obligatoires prescrits dans la FMVSS n° 108 ne s'appliquent pas. En revanche, le Canada exige que les ampoules ou les projecteurs scellés soient conformes aux spécifications qui contiennent soit les normes et les pratiques recommandées applicables de la *Society of Automotive Engineers* (SAE), soit les règlements de la Commission économique européenne, soit les normes de la Commission électrotechnique internationale. Lorsque aucune des spécifications ci-dessus n'est suivie, celles qui ont été utilisées doivent être fournies au Ministère s'il en fait la demande. Ces exigences s'appliquent également aux ampoules miniatures utilisées dans les lampes autres que les projecteurs, ce qui n'est pas le cas des procédures américaines équivalentes.

Ces exigences ont été conservées parce qu'elles sont pratiques et efficaces, qu'elles revêtent de l'importance pour la sécurité et dans certains cas, qu'elles facilitent les échanges commerciaux internationaux.

Changements mineurs

On a apporté un certain nombre de petits changements qui ont pour effet d'harmoniser les exigences du Canada en matière d'équipements d'éclairage avec les dispositions américaines, dont certaines sont en vigueur depuis longtemps. Les couvercles transparents distincts ne sont plus autorisés pour les projecteurs³, l'intensité lumineuse maximale autorisée d'un FFSC a été légèrement augmentée et l'indication de la tension des ampoules de projecteur n'est plus obligatoire.

Plusieurs autres changements mineurs ont été adoptés en réponse aux nouvelles exigences américaines. Une limite numérique d'obscurcissement remplace le critère visuel subjectif du test d'altération atmosphérique des cataphotes et pour mieux simuler les conditions d'exploitation, le débit d'air a été ajouté à la

³ A transparent cover may be used, provided it is integrated with the headlamp assembly.

³ Il est permis d'utiliser un couvercle transparent sous réserve qu'il soit intégré au bloc-optique.

headlamps with improved glare control properly illuminate signs and pedestrians, minimum light intensities above the horizontal have also been specified for lower beam headlamps. In addition, it is now permissible to group a cargo illumination lamp with a centre high-mounted stop lamp; previously, no other lamp could be grouped with a CHMSL. It is also permitted for motorcycle headlamps to modulate (flicker) in daytime operation, a feature that research has shown attracts attention as effectively as a constant lower beam headlamp.

Some of the references to Society of Automotive Engineers standards and recommended practices contained in both TSD 108 and section 108.1 were out of date. Because of the difficulty of obtaining out-of-print standards, especially for new entrants into the market, this amendment permits conformance with the applicable standards and recommended practices contained in the 1994 SAE Handbook. The more recent versions incorporate changes in testing procedures that are common industry practice and contain editorial revisions that clarify the requirements. The standards and recommended practices applicable to fog lamps used as DRLs have also been updated.

This amendment also rectifies an ambiguity that implied the lamps of a motorcycle could be off if it was in neutral. Section 108 now states that the lamps may remain off until the motorcycle is first put into motion after the engine has been started, an option that has been in effect for DRLs since 1989.

The foregoing changes serve to improve safety, impose more rigorous test procedures, eliminate unnecessary restrictions, provide greater design flexibility to the automotive industry, or harmonize with equivalent U.S. requirements.

SECTION 123, "CONTROLS AND DISPLAYS—MOTORCYCLES"

Section 108 specifies that all motor vehicles, including motorcycles, comply with an SAE standard that requires a turn signal tell-tale mounted inside the vehicle to be green and one mounted outside to be yellow. When applied to motorcycles, this requirement is ambiguous since they have no interiors, per se; both colours have been used on motorcycles without apparent problem for many years. At the request of the Motorcycle and Moped Industry Council, this ambiguity is removed by amending section 123 to specifically state that a turn signal tell-tale fitted on a motorcycle shall be yellow or green.

SECTION 131, "SCHOOL BUS PEDESTRIAN SAFETY DEVICES"

As already mentioned, this amendment adds section 131, which is entitled "School Bus Pedestrian Safety Devices", to the *Motor Vehicle Safety Regulations*. It also incorporates TSD 131 by reference and introduces a requirement for all newly manufactured school buses to be equipped with an octagonal swing-out stop sign (stop arm) that is activated whenever a school bus's flashing warning lamps are in operation. TSD 131 specifies the colour, size, lettering, and reflectivity levels of the stop sign, as well as the flash rate and light intensity of the stop sign's warning

procédure d'essai de résistance à l'humidité des projecteurs. Pour s'assurer que les nouveaux projecteurs anti-éblouissants éclairent comme il faut les panneaux de signalisation et les piétons, des intensités lumineuses minimales au-dessus de l'horizontale ont également été prescrites en ce qui concerne les feux de croisement. Par ailleurs, il est aujourd'hui permis de combiner un feu d'éclairage de cargaison avec un feu de freinage surélevé, ce qui était interdit au préalable. Les projecteurs de motocyclette peuvent également moduler (vaciller) en circulation de jour, caractéristique dont les recherches ont démontré qu'elle retenait autant l'attention qu'un feu de croisement à intensité constante.

Certains des renvois aux normes et pratiques recommandées de la *Society of Automotive Engineers* que contiennent les DNT 108 et 108.1 étaient périmés. En raison des difficultés qu'il y a à obtenir des normes épuisées, surtout pour les nouveaux venus sur le marché, cette modification permet de se conformer aux normes et aux pratiques recommandées applicables que contient le manuel 1994 de la SAE. Les versions les plus récentes incorporent les changements apportés aux procédures d'essai qui sont monnaie courante dans l'industrie et elles contiennent des révisions éditoriales qui clarifient les exigences. Les normes et pratiques recommandées qui s'appliquent aux phares antibrouillard utilisés comme feux de jour ont également été mises à jour.

Cette modification lève également une ambiguïté qui laissait supposer que les feux d'une motocyclette pouvaient être éteints si l'engin était au point mort. L'article 108 stipule désormais que les feux peuvent rester éteints jusqu'à ce que la motocyclette se mette à rouler après la mise en marche du moteur, option en vigueur pour les feux de jour depuis 1989.

Les changements qui précèdent ont pour objet d'accroître la sécurité, d'imposer des modalités d'essai plus strictes, d'éliminer les restrictions inutiles, de fournir une plus grande souplesse de conception à l'industrie automobile ou d'harmoniser les exigences avec les exigences américaines équivalentes.

ARTICLE 123, « COMMANDES ET AFFICHAGES DES MOTOCYCLETTES »

L'article 108 prescrit que tous les véhicules automobiles, y compris les motocyclettes, doivent être conformes à une norme de la SAE qui stipule que les témoins lumineux des indicateurs de changement de direction montés à l'intérieur d'un véhicule doivent être verts et ceux montés à l'extérieur doivent être jaunes. Appliquée aux motocyclettes, cette exigence est ambiguë vu qu'une motocyclette n'a pas d'intérieur à proprement parler; les deux couleurs sont utilisées sur les motocyclettes depuis des années sans que cela pose véritablement de problèmes. À la demande du Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur, cette ambiguïté est levée par une modification de l'article 123 qui dit expressément qu'un témoin lumineux de clignotant équipant une motocyclette peut être jaune ou vert.

ARTICLE 131, « DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ POUR LES PIÉTONS À PROXIMITÉ DES AUTOBUS SCOLAIRES »

Comme nous l'avons déjà vu, la présente modification a pour effet d'ajouter l'article 131 qui a pour titre « Dispositifs de sécurité pour les piétons à proximité des autobus scolaires » au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Elle incorpore également par renvoi le DNT 131 et introduit une nouvelle exigence selon laquelle tous les autobus scolaires nouveaux doivent être équipés d'un signal d'arrêt (bras d'arrêt) octogonal escamotable qui est activé chaque fois que les feux d'avertissement clignotants d'autobus scolaire s'allument. Le DNT 131 prescrit la

lamps. The stop sign and its flashing red lamps warn motorists not to pass a stopped school bus, which it is expected will reduce the risk of injury to children getting on and off school buses.

The requirement for all school buses sold in Canada to be equipped with a swing-out stop sign will ensure an equivalent level of safety for all provinces, regardless of their individual stop arm policies. It will also reduce consumer costs by removing the need for different vehicle specifications, depending on the province, and harmonize Canada's requirements with those of the U.S.

SECTION 1209, "SNOWMOBILE CUTTERS"

The requirement for snowmobile cutters to have rear and side reflex reflectors has been moved from section 108 to section 1209, and because of the low build of these vehicles, a maximum rather than a minimum height for their reflectors has been set. In addition, the reference to SAE Recommended Practice J292, Snowmobile and Snowmobile Cutter Lamps, Reflective Devices and Associated Equipment, has been updated.

Alternatives

The changes introduced by this amendment have been made in order to improve motor vehicle safety, bring the previous requirements up to date, and harmonize Canada's lighting equipment standards with those of the U.S. Consideration was given to setting out the new provisions in conventional regulatory text rather than incorporating the TSDs by reference; however, the legal drafting practices of the U.S. and Canada are not the same, and differences in the wording of technically equivalent provisions sometimes create questions of legal interpretation that are time consuming and costly to resolve. Such questions should be greatly reduced by the use of TSDs; however, it will be necessary to amend the Regulations when a U.S. interpretation changes the meaning of a TSD.

Because TSDs can be prepared and published more quickly than conventional regulatory amendments, their incorporation by reference renders the regulatory process more flexible and reduces the cost of keeping the Regulations up to date. Because the technical requirements of TSDs and the equivalent U.S. standards are virtually the same, the use of TSDs simplifies regulatory compliance for vehicle manufacturers and importers that sell their products in both countries. In addition, incorporating TSDs by reference reduces the length of the Regulations.

The major change introduced by this amendment is that of requiring reflective markings for heavy trailers. While section 108 was amended in 1995 to permit the use of reflective tape⁶, the highly competitive nature of the truck transportation industry means that only a small proportion of truck operators is in a position to purchase optional safety-related equipment. Because reflective markings on heavy trailers significantly improve safety, the Department considers it necessary to mandate their use.

couleur, les dimensions, le lettrage et le pouvoir réfléchissant du signal d'arrêt de même que la cadence de clignotement et l'intensité lumineuse des feux d'avertissement de ce signal. Le signal d'arrêt et ses feux rouges clignotants avertissent les automobilistes de ne pas dépasser un autobus scolaire à l'arrêt, ce qui a pour objet de réduire les risques de blessures subies par les enfants qui montent dans un autobus scolaire ou en descendent.

L'obligation d'équiper ainsi tous les autobus scolaires vendus au Canada d'un signal d'arrêt escamotable garantira un niveau de sécurité équivalent dans toutes les provinces, quelle que soit la politique de chacune en la matière. Elle réduira également les frais de consommation en supprimant le besoin de spécifications différentes selon la province en plus d'harmoniser les exigences du Canada avec celles des États-Unis.

ARTICLE 1209, « TRAÎNEAUX DE MOTONEIGE »

L'impératif selon lequel les traîneaux de motoneige doivent être équipés de cataphotes à l'avant et à l'arrière a été déplacé de l'article 108 à l'article 1209, et en raison de la faible hauteur de ces véhicules, une hauteur maximale plutôt que minimale a été fixée pour l'installation de ces réflecteurs. En outre, le renvoi à la pratique recommandée J292 de la SAE, *Snowmobile and Snowmobile Cutter Lamps, Reflective Devices and Associated Equipment*, a été actualisé.

Solutions envisagées

Les changements introduits par cette modification ont pour objet d'améliorer la sécurité des véhicules automobiles, d'actualiser les exigences préalables et d'harmoniser les normes du Canada en matière d'équipements d'éclairage avec celles des États-Unis. On a songé à énoncer les nouvelles dispositions dans des textes réglementaires classiques au lieu d'incorporer des DNT par renvoi; toutefois, les modes d'élaboration des textes juridiques ne sont pas identiques aux États-Unis et au Canada et les différences de libellé de dispositions équivalentes sur le plan technique provoquent parfois des questions d'interprétation juridique qui prennent du temps et coûtent cher à résoudre. Ces problèmes devraient être considérablement réduits par le recours aux DNT; toutefois, il faudra modifier le Règlement lorsqu'une interprétation américaine modifie le sens d'un DNT.

Vu que les DNT peuvent être préparés et publiés plus rapidement que les modifications classiques à un règlement, leur incorporation par renvoi assouplit le processus de réglementation en plus de réduire les coûts d'actualisation des règlements. Étant donné que les exigences techniques des DNT sont pratiquement les mêmes que celles des normes américaines équivalentes, leur utilisation simplifie la conformité au règlement pour les constructeurs et les importateurs de véhicules automobiles qui vendent leurs produits dans les deux pays. En outre, le fait d'incorporer les DNT par renvoi a pour effet de réduire la longueur des règlements.

Le principal changement résultant de cette modification prescrit des marques réfléchissantes pour les remorques lourdes. Alors que l'article 108 a été modifié en 1995 pour autoriser l'utilisation de ruban réfléchissant⁶, la nature éminemment concurrentielle du secteur du camionnage signifie que seule une infime proportion des exploitants d'entreprises de camionnage sont en mesure d'acheter des équipements de sécurité facultatifs. Étant donné que les marques réfléchissantes sur les remorques lourdes améliorent considérablement la sécurité, le Ministère songe à les rendre obligatoires.

⁶ SOR/95-164, 1995 *Canada Gazette* Part II, p. 946

⁶ DORS/95-164, *Gazette du Canada* Partie II, 1995, p. 946

BENEFITS AND COSTS**Reflective Markings for Heavy Trailers**

Every year, an average of 400 smaller vehicles run into the sides and rears of tractor-semitrailer combination trucks at night, often resulting in the severe injury or death of the smaller vehicle's occupants. In side impacts, the combination truck is typically pulling out of a side road or backing into a laneway. In rear-end collisions, it is usually moving slowly, for example climbing a hill or accelerating from rest. Accident investigations reveal that the driver of the smaller vehicle frequently did not see the combination vehicle or saw it too late. The small plastic reflex reflectors and marker lamps previously required by section 108 for the side and rear of trailers were insufficient to prevent many of these collisions.

Research conducted by the United States, Germany, and Canada convincingly demonstrates that reflective markings on trailers reduce the frequency and severity of side- and rear-impact collisions. In a study conducted from 1983 to 1985 by the U.S. Department of Transportation (DOT), two groups of trailers (1,900 reflectorized and 1,900 unmodified) accumulated over 170 million kilometres each in short- and long-distance service. In darkness or twilight, the reflectorized group was struck by another vehicle 21.2 percent less often than the unmodified group and, in daylight, the reflectorized group experienced 16.3 percent fewer such collisions. The estimated average damage to tractor-trailers in the unmodified group was US \$1,210, compared to US \$497 for units with reflectorized trailers. The average damage to vehicles that collided with the unmodified tractor-trailers was US \$2,969, compared to US \$1,518 for those that collided with reflectorized units. Injury and fatality data were not available.

Between 1992 and 1994, the German Department of Transport documented the accident experience of 1,000 unmarked trucks and 1,000 trucks equipped with yellow contour reflective markings. The data collected revealed that the unmarked trucks were involved in 30 side or rear collisions at night, but that only one such collision occurred for the trucks with reflective markings. During the 1980's, the U.S. Army installed reflective plaques on the rear of 1,000 truck-tractors and 2,700 heavy trailers in service in Europe. During the five years prior to reflectorization, the fleet had experienced 21 nighttime rear underride accidents, while in the three subsequent years, there was only one such accident.

According to a study reported in 1989 by the Department of Transport, as many as 16 deaths and 320 injuries could be prevented annually through the use of reflective markings on combination vehicles.⁷ Data from TRAIID, the Traffic Accident Information Database maintained by the Department, indicate that from 1988 to 1992 an average of 20 fatal, 184 non-fatal, and

⁷ Welbourne, E.R. and Gutoskie, P., "Heavy truck accidents, casualties and countermeasures", *Proceedings, 6th Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference*, Fredericton, New Brunswick, June 5 to 7, 1989.

AVANTAGES ET COÛTS**Marques réfléchissantes pour les remorques lourdes**

Chaque année, on dénombre en moyenne 400 véhicules qui heurtent les flancs et l'arrière d'ensembles articulés tracteur-semi-remorque la nuit, collisions qui font souvent des blessés graves ou des morts parmi les occupants des véhicules de plus petite taille. Dans le cas des impacts latéraux, l'ensemble articulé sort généralement d'une voie secondaire ou recule dans une ruelle. Dans le cas des collisions par l'arrière, le véhicule lourd roule généralement lentement, par exemple lorsqu'il gravit une côte ou qu'il accélère après un arrêt. Les enquêtes sur ces accidents révèlent que le conducteur du véhicule de plus petite taille n'a souvent pas vu l'ensemble articulé ou l'a aperçu trop tard. Les petits cataphotes en plastique et feux de position qui étaient prescrits jusque là par l'article 108 sur les côtés et à l'arrière des remorques ne suffisaient pas à empêcher un grand nombre de ces collisions.

Selon des recherches réalisées aux États-Unis, en Allemagne et au Canada, on a la preuve concluante que les marques réfléchissantes sur les remorques réduisent la fréquence et la gravité de collisions latérales et par l'arrière. Dans une étude réalisée entre 1983 et 1985 par le ministère des Transports des États-Unis, chacun de deux groupes de remorques (1 900 munies de réflecteurs et 1 900 non modifiées) ont accumulé plus de 170 millions de kilomètres de service sur courtes et longues distances. Dans l'obscurité ou la pénombre, les collisions entre remorques réflectorisées et les autres véhicules ont été inférieures de 21,2 p. 100 par rapport au groupe non modifié et de jour, le groupe réflectorisé a enregistré 16,3 p. 100 de moins de ce type de collision. Les dégâts moyens estimatifs causés aux tracteurs-remorques du groupe non modifié se sont chiffrés à 1 210 \$ US, contre 497 \$ US pour les ensembles pourvus de remorques réflectorisées. Les dégâts moyens causés aux véhicules entrés en collision avec des tracteurs-remorques non modifiés se sont chiffrés à 2 969 \$, contre 1 518 \$ US pour ceux qui ont heurté des ensembles réflectorisés. On n'a aucune donnée sur les blessures et les morts.

Entre 1992 et 1994, le ministère allemand des Transports a étudié le nombre d'accidents enregistrés par 1 000 camions sans marques et 1 000 camions équipés de marques réfléchissantes entourées de jaune. Les données recueillies ont révélé que les camions sans marques ont été impliqués dans 30 collisions latérales ou par l'arrière de nuit mais qu'une seule collision de ce type a touché les camions munis de marques réfléchissantes. Durant les années 1980, l'armée américaine a installé des plaques réfléchissantes à l'arrière de 1 000 camions-tracteurs et de 2 700 remorques lourdes en service en Europe. Au cours des cinq ans qui ont précédé cette réflectorisation, le parc avait enregistré 21 accidents de nuit consistant dans un encastrement par l'arrière alors que les trois années suivantes, on n'a recensé qu'un seul accident de ce type.

Selon une étude mentionnée en 1989 par le ministère des Transports, 16 tués et 320 blessés pourraient être évités chaque année par l'usage de marques réfléchissantes sur les ensembles articulés.⁷ Selon les données tirées de la BNDC, la Base nationale de données sur les collisions que tient le Ministère, il ressort qu'entre 1988 et 1992, 20 accidents mortels, 184 accidents non

⁷ Welbourne, E.R. et Gutoskie, P., « Heavy truck accidents, casualties and countermeasures » Actes, 6^e conférence canadienne multidisciplinaire sur la sécurité routière. Fredericton (Nouveau-Brunswick), 5 au 7 juin 1989.

200 property-damage-only accidents occurred each year in which motor vehicles struck tractor-trailer combination vehicles from the side or rear in darkness. The U.S. DOT accident study referred to above conservatively estimated that reflective markings could prevent approximately 20 percent of these collisions.

If this effectiveness rate is applied to the TRAIID target group defined above, a minimum of 4 fatal, 37 non-fatal, and 40 property-damage-only accidents could be prevented each year in Canada by the new requirement. Based on standard Department of Transport estimates of the value of these types of accidents, the dollar value of the lives that could be saved and the injuries and property damage that could be prevented would be approximately \$4.8 million.

In commercial quantities, high-reflectance 50 millimetre-wide tape costs from \$2.80 to \$4.00 per metre. Labour costs for applying the tape is approximately \$50 per vehicle, and the cost of installation equipment is negligible. Based on these values, the cost per vehicle of three possible treatments is as follows: \$100 to \$125 for the required rear markings and side strips covering half the length of the trailer, approximately \$175 for the rear markings plus full-length side strips, and about \$420 for a complete outline of all four side edges plus the required rear treatment.

In recent years, annual sales of commercial trailers in Canada, which vary depending on economic conditions, have ranged from 10,000 to 30,000 units. Based on the medium estimate for reflective markings, the cost of equipping 20,000 trailers at \$175 per trailer would be \$3.15 million yearly. When subtracted from the safety benefits of \$4.8 million calculated above, the use of reflective markings on heavy trailers would result in a total net annual benefit of \$1.6 million³.

For several reasons, this cost-benefit analysis is conservative. It does not take into account daytime accidents, which according to the U.S. accident study, were also reduced. In addition, it considers only those accidents that would be eliminated and not the benefits of reducing the injuries sustained in those that would still occur. Neither do the estimated costs take into account economic losses due to the delayed delivery of goods, damage to cargo, or traffic delays caused by accidents. Lastly, the cost estimate, which is based on a full-length side treatment, would be reduced by about one-third if it were based on the minimum discontinuous side strip treatment permitted by this amendment. Given the conservative nature of this analysis, it is clear that the potential safety benefits of requiring reflective markings on heavy trailers will outweigh the cost.

³ These costs and benefits are net present values based, as recommended by Treasury Board, on a discount rate of 10 percent, and they assume a 12-year life time for a given model year's trailers.

mortels et 200 accidents n'ayant causé que des dégâts matériels sont survenus chaque année dans le cadre desquels des véhicules automobiles ont heurté des trains routiers par le côté ou par l'arrière dans l'obscurité. L'étude sur les accidents du ministère des Transports des États-Unis dont il est fait mention plus haut estime de manière prudente que les marques réfléchissantes pourraient prévenir environ 20 p. 100 de ces collisions.

Si l'on applique ce taux d'efficacité au groupe cible de la BNDC défini ci-dessus, au moins 4 accidents mortels, 37 accidents non mortels et 40 accidents causant uniquement des dégâts matériels pourraient être évités chaque année au Canada advenant que cette nouvelle exigence soit adoptée. Si l'on en croit les estimations standard du ministère des Transports en ce qui concerne le coût de ces types d'accident, la valeur monétaire des vies qui pourraient être épargnées et des dégâts matériels qui pourraient être évités s'élève à environ 4,8 millions \$.

Lorsqu'il est acheté en quantités commerciales, le ruban hautement réfléchissant de 50 mm de large coûte entre 2,80 \$ et 4,00 \$ le mètre. Les coûts de main-d'œuvre pour l'installation du ruban s'élèvent à environ 50 \$ par véhicule et les coûts des équipements d'installation sont négligeables. Selon ces valeurs, les coûts par véhicule des trois options possibles sont les suivants : 100 \$ à 125 \$ pour les marques obligatoires à l'arrière et les bandes latérales recouvrant la moitié de la longueur de la remorque, environ 175 \$ pour les marques arrière complétées par des bandes latérales sur toute la longueur de la remorque et environ 420 \$ pour un ensemble complet de quatre bandes latérales et de marques à l'arrière.

Ces dernières années, les ventes de remorques commerciales au Canada qui varient selon la conjoncture économique, ont oscillé entre 10 000 et 30 000 unités par an. Si l'on en croit l'estimation moyenne des marques réfléchissantes, pour équiper 20 000 remorques à raison de 175 \$ la remorque, il en coûterait 3,15 millions \$ par an. Si l'on déduit cette somme du montant de 4,8 millions \$ mentionné plus haut au titre des retombées de sécurité, l'utilisation de marques réfléchissantes sur les poids lourds entraînerait un avantage annuel net de 1,6 million \$⁴.

Pour plusieurs raisons, cette analyse coûts-avantages est prudente. Elle ne tient pas compte des accidents survenus de jour qui selon l'étude américaine sur les accidents, diminuent eux aussi. En outre, elle ne tient compte que des accidents qui pourraient être évités et non des avantages qu'il y a à réduire le nombre de blessures subies dans les accidents qui surviendraient toujours. Pas plus que ces coûts estimatifs ne tiennent compte des pertes économiques résultant de la livraison tardive des marchandises, de l'endommagement des cargaisons ou du ralentissement de la circulation provoqué par les accidents. Enfin, ce coût estimatif qui repose sur l'installation de bandes réfléchissantes sur toute la longueur d'une remorque pourrait être réduit du tiers environ si l'on optait pour les bandes latérales intermittentes qu'autorise cette modification. Compte tenu du caractère prudent de cette analyse, il est manifeste que les avantages potentiels pour la sécurité de marques réfléchissantes obligatoires sur les remorques lourdes l'emportent de loin sur les coûts.

⁴ Ces coûts et avantages sont basés sur la valeur actualisée nette telle que recommandée par le Conseil du Trésor moyennant un taux d'actualisation de 10 p. 100, et présupposent une vie utile de 12 ans pour les remorques d'un millésime donné.

Centre High-mounted Stop Lamp for Light Trucks and Multipurpose Passenger Vehicles

A departmental study of centre high-mounted stop lamps (CHMSL) found that the risk of rear-end collisions involving two passenger cars, one or both of which was equipped with a CHMSL, was 14.94 percent less than for the same type of collision in which neither vehicle had a CHMSL.⁹ The study also established that the reduction in accidents attributable to CHMSLs outweighed the cost of the lamp and its maintenance. U.S. DOT studies are consistent with the above findings and indicate that cars equipped with a CHMSL were 17 percent less likely to be struck in the rear while braking than cars without the lamp.

Based on TRAD data for the years 1988 and 1989, it is estimated that approximately 2,900 personal injury accidents and 7,600 property-damage-only accidents occur each year in which light trucks and vans are struck from the rear by one vehicle. Using per-incident costs of \$12,000 per non-fatal injury accident and \$3,100 per property-damage-only accident, as established by the Department, and applying the 14.94 percent effectiveness rate given above, the dollar value of the benefits of extending the requirement for a CHMSL to light trucks and multipurpose passenger vehicles is estimated at \$9.88 million yearly, as adjusted to 1994 prices. Because TRAD does not identify the struck vehicle, the benefit of CHMSLs in preventing rear impacts involving three or more vehicles cannot be estimated.

Based on average sales of 375,000 light trucks and vans per year and a cost for the CHMSL of \$17.00 (including initial purchase, fuel, and bulb replacement), the total annual cost of requiring CHMSLs on light trucks and vans would be approximately \$8.5 million. Projected over a 12-year period, this cost, compared with the benefit calculated above, results in a net annual benefit with a present value of approximately \$0.5 million. In view of the fact that rear-end collisions involving three or more vehicles have not been included and that the number of light trucks and vans being used for personal transportation continues to grow, this estimate of benefit is considered to be conservative.

School Bus Pedestrian Safety Devices

Studies have consistently shown that a swing-out stop sign on school buses significantly reduces the illegal passing of school buses in loading zones. In Alberta, a study by the provincial Department of Transportation indicated that the stop arm reduced passing violations by 50 percent, and after Ontario mandated stop arms in 1983, the number of convictions for illegal passing fell by 62 percent. A study conducted by the U.S. Department of Transportation revealed that the stop arm eliminated between one-third and one-half of passing violations.

⁹ Lawrence, E. "Analysis of the effectiveness of centre high-mounted stop lamps". Technical Memorandum TMSF 9301, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, Ottawa, Ontario, November 1993.

Feu de freinage surélevé et central pour les camions légers et les véhicules de tourisme à usages multiples

Une étude ministérielle consacrée au feu de freinage surélevé et central (FFSC) a révélé que les risques d'une collision par l'arrière impliquant deux voitures de tourisme dont l'une ou les deux sont équipées d'un FFSC sont réduits de 14,94 p. 100 par rapport au même type de collision où ni l'un ni l'autre des deux véhicules n'est équipé d'un FFSC⁹. Cette étude a également permis de déterminer que la baisse du nombre d'accidents attribuable aux FFSC l'emportait de loin sur les coûts de ce dispositif et de son entretien. Les études du ministère des Transports américain concordent avec les constatations ci-dessus et indiquent que les véhicules équipés d'un FFSC courent 17 p. 100 de risques en moins d'être heurtés par l'arrière lors d'un freinage que les véhicules qui ne sont pas munis de ce type de feu.

Selon les données de la BNDC pour les années 1988 et 1989, on estime qu'environ 2 900 accidents faisant des blessés et 7 600 accidents causant uniquement des dégâts matériels surviennent chaque année dans lesquels des camions légers et des fourgonnettes sont heurtés à l'arrière par un autre véhicule. En prenant un coût de 12 000 \$ par accident causant des blessures non mortelles et de 3 100 \$ par accident ne faisant que des dégâts matériels, selon les calculs du Ministère, et en appliquant le taux d'efficacité de 14,94 p. 100 donné ci-dessus, la valeur pécuniaire des avantages qu'il y a à appliquer l'impératif d'un FFSC aux camions légers et aux véhicules de tourisme à usages multiples est estimée à 9,88 millions \$ par an, ajustée en fonction des prix de 1994. Vu que la BNDC n'identifie pas le véhicule heurté, le rôle joué par les FFSC dans la prévention des collisions par l'arrière impliquant au moins trois véhicules ne peut être évalué.

Si l'on se base sur des ventes moyennes de 375 000 camions légers et fourgonnettes par an et sur un coût de 17 \$ pour un FFSC (ce qui comprend le prix d'achat initial, la consommation d'énergie et le remplacement de l'ampoule), le fait de rendre obligatoires les FFSC sur les camions légers et les fourgonnettes coûterait environ 8,5 millions \$ par an. Projeté sur une période de 12 ans, ce coût, par rapport à l'avantage calculé ci-dessus, entraîne des retombées annuelles nettes dont la valeur actualisée est d'environ 0,5 million \$. Compte tenu du fait que les collisions par l'arrière impliquant au moins trois véhicules n'ont pas été prises en considération et que le nombre de camions légers et de fourgonnettes utilisés à des fins personnelles continue de croître, cette estimation est jugée prudente.

Dispositifs de sécurité pour les piétons à proximité des autobus scolaires

Toutes les études indiquent qu'un signal d'arrêt escamotable sur les autobus scolaires réduit considérablement le nombre de dépassements illégaux dans les zones de chargement. En Alberta, une étude réalisée par le ministère provincial des Transports a révélé que le signal d'arrêt escamotable réduisait de 50 p. 100 les dépassements illicites, et après que l'Ontario eut rendu obligatoire ces signaux escamotables en 1983, le nombre de contraventions pour dépassement illégal a diminué de 62 p. 100. Une étude menée par le ministère des Transports des États-Unis a révélé que le signal escamotable avait pour effet d'éliminer entre le tiers et la moitié des cas de dépassement illégal.

⁹ Lawrence, E. "Analysis of the effectiveness of centre high-mounted stop lamps". document technique TMSF 9301, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile, ministère des Transports, Ottawa (Ontario), novembre 1993.

A Transport Canada study revealed that, during the three academic years 1982-83 to 1984-85, 6 children were killed inside school buses, 14 died as a result of being struck by school buses, and two were killed by vehicles passing the school bus—a fatality rate of 0.67 per year¹⁰. A subsequent study covering the 1985-86 and 1986-87 school years found that only one child was killed, a rate of 0.5 per year and a reduction of 20 percent over the previous study¹¹. During the latter time period, the number of school buses equipped with stop arms increased as a result of fleet and provincial policies; eight provinces now require the stop arm on school buses.

At an approximate cost of \$150 per stop arm, the annual cost of equipping the new school buses sold in British Columbia and New Brunswick—the provinces that do not require stop arms¹²—is estimated to be from \$100,000 to \$200,000. Although studies clearly demonstrate that the swing-out stop arm improves safety by reducing the illegal passing of stopped school buses, there are insufficient data by which to quantify the safety benefits of stop arms. As a consequence, the benefit of requiring school bus stop arms cannot be calculated; however, given the modest annual costs involved and the importance of the safety of children, the Department of Transport believes this new requirement is fully justified.

Benefits and Costs of the Other Amendments

It is expected that the new, more stringent photometric specifications for DRLs introduced by the requirement to follow SAE J2087 Daytime Running Lamps for Use on Motor Vehicles will affect about 10 percent of new vehicles produced annually. As a result of the new specifications, it will be necessary to re-test the DRLs of these vehicles to additional test points at a total one-time cost of approximately \$50,000, and a small number of these DRLs may have to be redesigned. Allowing identification lamps to be mounted below the rear doors of van trailers removes an impediment to international trade and may slightly reduce the cost of ID lamps by reducing the length of wiring.

It is anticipated that reducing the frequency of collisions will decrease the release of fuel and hazardous cargoes into the environment. An unquantifiable reduction in energy consumption is also expected because traffic congestion and the use of police and emergency response services should decrease slightly. None of the changes introduced by this amendment should adversely affect market efficiency or competition, impede technological change, or increase the cost of enforcement.

Une étude de Transports Canada a révélé que durant les trois années scolaires 1982-1983 à 1984-1985, six enfants ont été tués à l'intérieur d'autobus scolaires, 14 sont morts après avoir été heurtés par un autobus scolaire et deux ont été tués par des véhicules doublant un autobus scolaire, soit un taux de mortalité de 0,67 par an¹⁰. Une étude ultérieure visant les années scolaires 1985-1986 et 1986-1987 a révélé qu'un seul enfant avait été tué, soit un taux de 0,5 par an et une diminution de 20 p. 100 par rapport à l'étude précédente¹¹. Durant la dernière période, le nombre d'autobus scolaires équipés de signaux escamotables a augmenté en raison des politiques sur le parc et des politiques provinciales; huit provinces prescrivent aujourd'hui l'installation d'un signal escamotable sur tous les autobus scolaires.

À raison d'environ 150 \$ par signal escamotable, le montant annuel qu'il faudrait déboursier pour équiper les nouveaux autobus scolaires vendus en Colombie-Britannique et au Nouveau-Brunswick (les deux provinces où les signaux escamotables ne sont pas obligatoires¹²) est évalué entre 100 000 \$ et 200 000 \$. Bien que les études démontrent sans équivoque qu'un signal escamotable rehausse la sécurité en réduisant le nombre de dépassements illicites d'autobus scolaires à l'arrêt, les données sont insuffisantes pour quantifier les avantages des signaux escamotables en matière de sécurité. Par conséquent, il est impossible de calculer l'avantage qu'il y a à rendre obligatoires les signaux escamotables; toutefois, compte tenu de la modestie des coûts annuels qui entrent en jeu et de l'importance de la sécurité des enfants, le ministère des Transports est d'avis que ce nouvel impératif est parfaitement justifié.

Avantages et coûts des autres modifications

Les spécifications photométriques nouvelles et plus strictes relatives aux feux de jour résultant de l'obligation de se conformer à la SAE J2087, *Daytime Running Lamps for Use on Motor Vehicles*, devraient toucher environ 10 p. 100 des véhicules neufs construits chaque année et nécessiteront la réinspection de ces feux de jour à d'autres points d'essai pour un coût forfaitaire total d'environ 50 000 \$. Il se peut qu'il faille reconcevoir les feux de jour d'un petit nombre de ces véhicules. Le fait de permettre l'installation des feux d'identification sous les portes arrière des semi-remorques fourgons élimine un obstacle d'ordre commercial international et pourrait même légèrement abaisser le coût des feux d'identification en réduisant la longueur du câblage nécessaire.

On prévoit qu'une baisse de la fréquence des collisions entraînera une diminution des émanations de carburant et de marchandises dangereuses dans l'environnement. Une baisse non quantifiable de la consommation d'énergie est également prévue du fait d'une légère baisse de l'engorgement du trafic et du recours aux services de police et aux services d'intervention d'urgence. Aucun des changements résultant de cette modification ne devrait avoir d'effets fâcheux sur l'efficacité ou la compétitivité du marché, entraver les progrès technologiques ou entraîner une hausse des coûts d'application des règlements.

¹⁰ Gutoski, P., "Analysis of Canadian school bus accident records, 1982-83 to 1984-85", TP 8740, Department of Transport, Ottawa, Ontario, August 1987.

¹¹ Gutoskie, P. and Robbins, G., "Analysis of reportable traffic collisions involving school buses in Canada, 1985-86 and 1986-87", TP 11559, Department of Transport, Ottawa, Ontario, October 1992.

¹² British Columbia advised the Department of Transport that it may reconsider its policy.

¹⁰ Gutoskie, P., "Analysis of Canadian school bus accident records, 1982-83 to 1984-85", TP 8740, ministère des Transports, Ottawa (Ontario), août 1987.

¹¹ Gutoskie, P. et Robbins, G., "Analyse des collisions routières à déclaration impliquant des autobus scolaires au Canada, 1985-86 et 1986-87", TP 11559, ministère des transports, Ottawa (Ontario), octobre 1992.

¹² La Colombie-Britannique a fait savoir au ministère des Transports qu'elle pourrait reconsidérer sa politique.

Consultation

Early notice of the Department's intention to make this amendment was provided in the 1995 Federal Regulatory Plan, no. TC-71, and the 1994 Federal Regulatory Plan, no. TC-84. Before this amendment was published in the *Canada Gazette Part I* on September 9, 1995, the Department consulted with motor vehicle manufacturers and importers, lighting equipment manufacturers, public safety organizations, and provincial authorities through its regular meetings with them. The initiative to require reflective markings on trailers was discussed at meetings with industry associations and provincial governments, notably at a seminar and demonstration that took place in Ottawa in 1993. The proposal to require school bus stop arms was discussed, along with other possible improvements to school bus safety, at meetings with school bus operator associations, the Canadian Standards Association (CSA) public advisory panel on school bus safety, and the CSA school bus technical standards committee.

The opinions expressed in these consultations were reflected in the proposal published in the *Canada Gazette Part I*, to which comments were received from: six motor vehicle manufacturers; three lighting equipment manufacturers; two reflective materials manufacturers; four public interest and industry organizations; a truck fleet operator, Petro-Canada; and the provincial governments of Saskatchewan and British Columbia. The motor vehicle manufacturers who responded were: Chrysler, Ford, General Motors (GM), Volkswagen (VW), Presvac Systems (Presvac) and Ty-Crop. The lighting equipment manufacturers were Osram Sylvania (Osram), Valeo, and Wagner Division of Cooper Industries (Wagner), and the reflective materials manufacturers were Reflexite and 3M. The public interest and industry organizations were: the Canadian Automobile Association (CAA), the Canadian Trucking Association (CTA), the Truck Safety Equipment Institute (TSEI), and the Truck Trailer Manufacturers Association (TTMA).

No one objected to the principle of requiring reflective markings on heavy trailers, to mandating stop arms for school buses, or to requiring CHMSLs on light trucks and multipurpose vehicles. Neither were there any objections to the optional modulating headlamp for motorcycles or the revised identification lamp mounting height for van trailers. No comments were received on the proposed changes to reflectors on snowmobile cutters. Many commenters had specific requests or objections, in particular with regard to reflective markings and daytime running lights. These comments, to which the Department responded whenever possible, are outlined below.

The Use of Technical Standards Documents

Ford, GM, and VW believe that the incorporation by reference of Technical Standards Documents will improve regulatory efficiency, and they supported their use. General Motors recommended that TSD 108 be revised to include the changes made by

Consultations

Le préavis de l'intention du Ministère d'apporter cette modification a été donné dans les Projets de réglementation fédérale de 1995, proposition n° TC-71 et dans les Projets de réglementation fédérale de 1994, proposition n° TC-84. Avant que ce projet de modification ne soit publié dans la *Gazette du Canada Partie I* le 9 septembre 1995, le Ministère a tenu des consultations avec les constructeurs et les importateurs de véhicules automobiles, les fabricants d'équipements d'éclairage, les organismes de sécurité publique et les instances provinciales dans le cadre des réunions qu'il organise régulièrement avec eux. Le projet de rendre obligatoires les marques réfléchissantes sur les remorques a été discuté lors de réunions avec les associations industrielles et les gouvernements provinciaux, notamment lors d'un séminaire et d'une séance de démonstration qui s'est déroulée à Ottawa en 1993. Le projet de rendre obligatoires les signaux d'arrêt escamotables sur les autobus scolaires a également été analysé en même temps que d'autres éventuelles améliorations de la sécurité des autobus scolaires, lors de réunions avec les associations d'exploitants d'autobus scolaires, le Comité consultatif public sur la sécurité des autobus scolaires de l'Association canadienne de normalisation (ACN), ainsi que le Comité des normes techniques des autobus scolaires de l'ACN.

Les points de vue exprimés lors de ces consultations se reflétaient dans la proposition publiée dans la *Gazette du Canada Partie I* qui a suscité des remarques de la part de : six constructeurs de véhicules automobiles, trois fabricants d'équipements d'éclairage, deux fabricants de matériaux réfléchissants, quatre organismes de défense de l'intérêt public et organisations industrielles, un exploitant de parc de camions (Péto-Canada), et les gouvernements provinciaux de Saskatchewan et de Colombie-Britannique. Les constructeurs de véhicules automobiles qui ont formulé des remarques étaient : Chrysler, Ford, General Motors (GM), Volkswagen (VW), Presvac Systems (Presvac) et Ty-Crop. Les fabricants d'équipements d'éclairage étaient Osram Sylvania (Osram), Valeo et Wagner Division of Cooper Industries (Wagner), tandis que les fabricants de matériaux réfléchissants étaient Reflexite et 3M. Les organismes de défense de l'intérêt public et les organisations industrielles étaient l'Association canadienne des automobilistes (ACA), l'Association canadienne du camionnage (ACC), le *Truck Safety Equipment Institute* (TSEI) et la *Truck Trailer Manufacturers Association* (TTMA).

Personne ne s'est opposé au principe de rendre obligatoires les marques réfléchissantes sur les poids lourds, les signaux d'arrêt escamotables sur les autobus scolaires ou les FISC sur les camions légers et les véhicules de tourisme à usages multiples. Pas plus qu'on n'a entendu d'objections à l'idée de projecteurs modulateurs facultatifs pour les motocyclettes ou d'une révision de la hauteur d'installation des feux d'identification sur les semi-remorques fourgons. Aucune remarque n'a été émise à propos de l'idée de modifier les cataphotes sur les traîneaux de motoneige. De nombreux commentateurs avaient des demandes ou des objections particulières, notamment en ce qui concerne les marques réfléchissantes et les feux de jour. Ce sont les commentaires auxquels le Ministère a répondu chaque fois qu'il l'a pu qui sont exposés ci-après.

Le recours aux documents de normes techniques

Ford, GM et VW sont d'avis que l'incorporation par renvoi des documents de normes techniques aura pour effet d'améliorer l'efficacité de la réglementation et ils sont partisans d'une telle formule. General Motors recommande de réviser le DNT 108

the U.S. since July 1995; a revision will be done shortly, and a notice of revision will be published in the *Canada Gazette Part I*. GM also requested that both the Regulations and the TSD come into effect at the same time, preferably at the beginning of a model year. As already mentioned, the provisions contained in TSDs may be enforced no sooner than six months after their publication—in this case six months after registration of the amendment by the Clerk of the Privy Council. Motor vehicle manufacturers are, however, permitted to comply with the requirements of TSDs beforehand. It was also suggested that technical standards documents be used for other Canadian motor vehicle safety standards, as well as for Economic Commission for Europe regulations and European Union directives. The Department plans to expand its use of the TSD.

Reflective Markings for Heavy Trailers

With regard to allowing the use of all white, all yellow, and white and yellow markings, in addition to the white and red mandated by the U.S., six commenters expressed concern that Canadian trailers manufactured with the optional colours would not be legal for sale in the U.S., that Canadian truckers could be fined in the U.S. for operating trailers equipped with the optional reflective markings, and that the additional colours could confuse motorists.

Because the use of the colour combination mandated by the U.S. is permitted, allowing optional colours should not adversely affect the competitiveness of Canadian truckers and manufacturers. It is not yet known whether Canada's optional markings will be allowed on U.S. highways, as the Federal Highway Administration has not yet decided whether it will regulate reflective markings on vehicles operating on U.S. highways. To the Department's knowledge, there is no reason to believe that yellow or white markings would be confusing to drivers. In view of the research indicating that white and yellow markings have higher visibility than red, and given the effectiveness of yellow markings as demonstrated by the German fleet accident study, the Department decided that safety would be improved by permitting the use of alternative markings.

Presvac and Reflexite were also concerned that yellow tape would cost more and complicate production for sheeting manufacturers. According to information obtained by the Department, reflective tape costs about the same, regardless of its colour. The CAA and the Province of Saskatchewan suggested that, in the interests of harmonization, our requirements governing reflective markings should be the same as those of the U.S. Since allowing the use of optional colours introduces only a small difference between Canadian and U.S. requirements, it does not significantly affect harmonization.

Several commenters objected to the originally proposed requirement that no less than half the length of white and red strips should consist of white segments. In response to similar objections, the U.S. decided to permit up to two-thirds of their length to be either red or white and individual segments to vary from 150 to 450 mm, even though its research indicated that a 50/50

pour y incorporer les changements apportés par les États-Unis depuis juillet 1995; une révision sera faite sous peu et un avis de révision sera publié dans la *Gazette du Canada Partie I*. GM a également demandé que le Règlement et le DNT entrent en vigueur en même temps, de préférence au début d'un millésime. Comme nous l'avons déjà vu, les dispositions des DNT ne peuvent entrer en vigueur que six mois après leur publication, en l'occurrence six mois après l'enregistrement de la modification par le greffier du Conseil privé. Les constructeurs de véhicules automobiles peuvent toutefois se conformer aux exigences des DNT avant cela. On a également suggéré que les documents de normes techniques soient utilisés pour d'autres normes canadiennes sur la sécurité des véhicules automobiles de même que pour les règlements de la Commission économique européenne et les directives de l'Union européenne. Le Ministère songe à recourir davantage aux DNT.

Marques réfléchissantes sur les remorques lourdes

Pour ce qui est d'autoriser l'apposition de marques entièrement blanches, entièrement jaunes ou jaunes et blanches en plus des marques rouges et blanches prescrites par les États-Unis, six commentateurs craignent que les remorques canadiennes portant les couleurs facultatives ne puissent être vendues légalement aux États-Unis, que les camionneurs canadiens ne soient mis à l'amende aux États-Unis pour conduire des remorques équipées de marques réfléchissantes facultatives et que ces couleurs supplémentaires ne jettent les automobilistes dans la perplexité.

Étant donné que l'usage de la combinaison de couleurs obligatoire aux États-Unis est permis, le fait d'autoriser des couleurs facultatives ne devrait pas avoir d'effets fâcheux sur la compétitivité des camionneurs et des constructeurs canadiens. On ne sait pas encore si les marques facultatives canadiennes seront autorisées sur les autoroutes américaines car la *Federal Highway Administration* n'a pas encore décidé si elle entendait réglementer les marques réfléchissantes sur les véhicules circulant sur les routes américaines. À la connaissance du Ministère, il n'y a aucune raison de croire que les marques jaunes ou blanches troubleront les automobilistes. Compte tenu des recherches qui indiquent que les marques blanches et jaunes ont une meilleure visibilité que les marques rouges et compte tenu de l'efficacité des marques jaunes dont témoigne l'étude allemande sur les accidents du pare automobile, le Ministère a décidé que le fait d'autoriser l'emploi de marques d'un autre type serait un atout pour la sécurité.

Presvac et Reflexite craignent également que le ruban jaune ne coûte plus cher et ne complique les opérations de production des fabricants de ce type de ruban. Selon les renseignements recueillis par le Ministère, le ruban réfléchissant coûte à peu près le même prix, quelle que soit sa couleur. L'ACA et la province de Saskatchewan proposent pour faciliter l'harmonisation, que les exigences canadiennes régissant les marques réfléchissantes soient les mêmes que celles des États-Unis. Étant donné que le fait d'autoriser l'utilisation de couleurs facultatives n'entraîne qu'une différence infime entre les exigences canadiennes et américaines, cela n'affecte pratiquement pas l'harmonisation.

Plusieurs commentateurs s'opposent à l'idée qu'au moins la moitié de la longueur des bandes blanches et rouges doit comporter des segments blancs. En réponse à des objections de même nature, les États-Unis ont décidé d'autoriser que jusqu'aux deux tiers de la longueur soit rouge ou blanche et que chaque segment varie entre 150 et 450 mm, même si les recherches révèlent qu'un

ratio of red to white was optimal. Canada's requirement has been modified to align with that of the U.S.

Because there is a significant decrease in reflectivity at large angles of incidence and in order to compensate for the loss of reflectivity caused by weathering and dirt, the Part I proposal specified that the surfaces to which reflective materials were attached must be within 10 degrees of the vertical. Six commenters opposed this limitation on the basis that it was unnecessarily restrictive and that the sides and rears of certain trailers, such as tankers and bottom dump trailers, would have to be modified in order to meet this provision. The commenters provided evidence that reflective materials can meet the required reflectivity values when mounted at more than 10 degrees from the vertical; consequently, the 10-degree limit has been replaced by a performance requirement: the material, when illuminated horizontally in its installed orientation, must meet the reflectivity levels specified in TSD 108¹¹. Section 108's provision governing retroreflective material used instead of side reflex reflectors on vehicles other than heavy trailers is similarly amended.

3M pointed out an apparent conflict in colour requirements. Proposed subsection 108(4) of the Regulations and S5.1.5 of TSD 108 required the colour of all lighting equipment and retroreflective devices to conform to SAE Standard J578c Color Specification for Electric Signal Lighting Devices (February 1977), whereas S5.7.1.2 of TSD 108 specifies that reflective materials, including colour specifications, must conform to the requirements of ASTM D 4956-90, Standard Specification for Retroreflective Sheeting for Traffic Control, for Type V Sheeting. The SAE and ASTM standards specify similar colours; consequently, section 108 has been amended to permit conformance with either standard. Subsection 108(4), as originally proposed, has been deleted as it referred to a different version of SAE Standard J578 than S5.1.5.

3M commented that it is preferable to test the durability of reflective materials by means of exposure to natural rather than artificial light, as required by TSD 108. While outdoor testing is desirable, the use of weathering machines reduces testing costs, yields repeatable results, and ensures a minimum level of durability. Reflexite pointed out that the third-to-last line of Table 29 of the TSD should read 8 instead of 9; this correction has been made.

Daytime Running Lights

Several comments were received on the proposed new photometric specifications for daytime running lights contained in SAE Recommended Practice J2087. Wagner supported its adoption for dedicated DRLs, but recommended that the current single test point requirement for DRLs that are optically combined with turn signals and parking lamps be maintained. Recommended Practice J2087 is superior to the previous standard because it uses 11 test points to define light distribution, thereby providing conspicuity from a broad range of angles. Since the light distribution of all other required lighting devices, including turn signals and

pourcentage égal de rouge et de blanc est ce qu'il y a de mieux. L'exigence canadienne a été modifiée pour concorder avec celle des États-Unis.

Vu qu'on note une baisse importante de réflectivité aux grands angles d'incidence et pour neutraliser la perte de réflectivité causée par l'altération atmosphérique et la saleté, la proposition contenue dans la partie I stipule que les surfaces sur lesquelles sont apposés les matériaux réfléchissants doivent être à moins de 10 degrés de la verticale. Six commentateurs rejettent cette limite sous prétexte qu'elle est inutilement restrictive et que les côtés et l'arrière de certaines remorques, comme les camions-citernes et les remorques à déchargement par le fond, devront être modifiés pour satisfaire à cette disposition. Les commentateurs ont démontré que les matériaux réfléchissants peuvent satisfaire aux valeurs de réflectivité prescrites lorsqu'ils sont montés à plus de 10 degrés de la verticale; par conséquent, la limite de 10 degrés a été remplacée par un indice de performance: le matériau, lorsqu'il est éclairé horizontalement dans l'orientation de son installation, doit satisfaire aux niveaux de réflectivité prescrits dans le DNT 108¹¹. La disposition de l'article 108 régissant l'utilisation de matériaux rétro réfléchissants au lieu de cataphotes sur le côté des véhicules autres que les remorques lourdes est modifiée de la même façon.

3M a fait état d'un conflit apparent dans les exigences relatives aux couleurs. Le projet de paragraphe 108(4) du Règlement et la disposition 5.1.5 du DNT 108 prescrivent que la couleur de tous les équipements d'éclairage et des dispositifs rétro réfléchissants doit être conforme à la norme J578c de la SAE, *Color Specification for Electric Signal Lighting Devices* (février 1977), tandis que la disposition 5.7.1.2 du DNT 108 prescrit que les matériaux réfléchissants, notamment les spécifications de couleurs, doivent être conformes aux exigences de l'ASTM D 4956-90, *Standard Specification for Retroreflective Sheeting for Traffic Control, for Type V Sheeting*. Les normes de la SAE et de l'ASTM sont très semblables en ce qui concerne les couleurs; en conséquence, on a modifié l'article 108 afin de permettre la conformité à l'un ou l'autre de ces normes. Le paragraphe 108(4) tel que proposé à l'origine a été supprimé car il renvoyait à une version différente de la norme J578 de la SAE par rapport à la disposition 5.1.5.

3M a fait valoir qu'il était préférable de tester la durabilité des matériaux réfléchissants en les exposant à la lumière naturelle plutôt qu'artificielle, comme le prescrit le DNT 108. Même si les essais à l'extérieur sont souhaitables, l'utilisation de machines d'altération atmosphérique réduit le coût des essais, donne des résultats reproductibles et garantit un niveau minimum de durabilité. Reflexite a souligné que l'avant-avant-dernière ligne du tableau 29 du DNT devait porter un 8 au lieu d'un 9; cette correction a été faite.

Feux de jour

Plusieurs remarques ont été formulées au sujet des nouvelles spécifications photométriques touchant les feux de jour contenus dans la pratique recommandée J2087 de la SAE. Wagner est partisan de leur adoption pour les feux de jour distincts, mais recommande de maintenir l'exigence actuelle d'un seul point d'essai pour les feux de jour jumelés sur le plan optique aux indicateurs de changement de direction et aux feux de stationnement. La pratique recommandée J2087 est supérieure à la norme préalable car elle utilise 11 points d'essai pour définir la diffusion de la lumière, ce qui assure la visibilité depuis une gamme étendue

¹¹ TSD 108 contains analogous requirements for lamps

¹¹ Le DNT 108 contient des exigences analogues au sujet des feux

parking lamps, is defined using multiple test points, the Department sees no reason to make an exception for turn signals or parking lamps used as DRLs.

Under the amendment, DRLs mounted higher than 864 mm were to be restricted to 3,000 candela, while DRLs mounted below this height would be permitted to emit 7,000 candela. These requirements, which are identical to those for non-mandatory DRLs in the U.S., were intended to address complaints about glare from DRLs, particularly on trucks. Chrysler, Ford, Osram, and Wagner reported that the upper beams of many truck models would have to be redesigned in order for them to meet both a 3,000 candela restriction on axial intensity and the photometric requirements of SAE Recommended Practice J2087 at all test points.

A research report, published after the proposed amendment appeared in the *Canada Gazette Part I*, revealed that there was no significant difference in glare between a reduced intensity upper beam DRL and a regular lower beam headlamp mounted at the same height above 864 mm¹⁴. In view of this new information, the current maximum light intensity requirement of 7,000 candela for upper beam headlamp DRLs has been retained, regardless of their mounting height. A more comprehensive approach to reducing the glare from headlamps, both during the day and at night, is currently under consideration.

Chrysler, GM, Osram, and Wagner indicated that upper beam headlamps used as DRLs could not be made to meet all the requirements of SAE Recommended Practice J2087 without compromising their performance as upper beam headlamps. In response, the proposed requirement for upper beam headlamps to conform to the requirements of J2087 was removed; they now apply only to non-headlamp DRLs.

The Truck Safety Equipment Institute recommended that turn signal lamps used as DRLs be tested at mean spherical luminous intensity (MSLI) rather than at 12.8 volts, as required by section 11 of TSD 108. The Institute pointed out that signalling and marking lamps are normally tested with standard bulbs operating at a specific MSLI and that headlamps are always tested at 12.8 volts. In response, the applicability of section 11 has been narrowed to apply only to DRLs provided by headlamps.

Several requests were made for changes to provisions not affected by the proposed amendment. Ford recommended that the switching provisions for DRLs be revised to take electric vehicles into account and requested that marker lamps be allowed, rather than required, to remain off when a "night lights needed" tell-tale is activated. Ford also suggested that lower beam headlamps used as DRLs be permitted to operate at any voltage, not just within a specified voltage range, and Wagner recommended that the light intensity be specified for lower beam DRLs, rather than the

d'angles. Étant donné que la diffusion de lumière de tous les autres dispositifs d'éclairage obligatoires, y compris les indicateurs de changement de direction et les feux de stationnement, est définie selon des points d'essai multiples, le Ministère ne voit aucune raison de faire une exception en ce qui concerne les indicateurs de changement de direction ou les feux de stationnement utilisés comme feux de jour.

En vertu de la modification, l'intensité des feux de jour installés à une hauteur supérieure à 864 mm doit être limitée à 3 000 candélas alors que celle des feux de jour installés à une hauteur inférieure peut aller jusqu'à 7 000 candélas. Ces exigences, qui sont identiques à celles des feux de jour non obligatoires aux États-Unis, tiennent compte des plaintes relatives à l'éblouissement causé par les feux de jour, particulièrement ceux qui équipent les camions. Les compagnies Chrysler, Ford, Osram et Wagner ont déclaré que les projecteurs de route de nombreux modèles de camion devraient être reconçus pour respecter la limite de 3 000 candélas imposée à l'intensité axiale et les exigences photométriques de la pratique recommandée J2087 de la SAE à tous les points d'essai.

Il ressort d'un rapport de recherche publié après la parution de ce projet de modification dans la *Gazette du Canada Partie I* qu'il n'y a pas d'écart d'éblouissement significatif entre un feu de jour pourvu par un faisceau de route à intensité réduite et un feu de croisement régulier installé à la même hauteur au-dessus de 864 mm¹⁴. Compte tenu de ces nouvelles données, on a conservé l'exigence d'une intensité lumineuse maximale de 7 000 candélas pour les feux de jour pourvus par des faisceaux de route, quelle que soit la hauteur où ils sont installés. Une méthode plus complète visant à réduire l'éblouissement provoqué par les projecteurs de jour comme de nuit est en cours d'étude.

Chrysler, GM, Osram et Wagner ont fait savoir que les projecteurs route utilisés comme feux de jour ne peuvent pas respecter toutes les exigences de la pratique recommandée J2087 de la SAE sans compromettre leur rendement de projecteur route. En réponse, l'exigence selon laquelle les projecteurs route doivent être conformes aux exigences de la J2087 a été supprimée, et elle ne s'applique plus qu'aux feux de jour distincts des projecteurs.

Le *Truck Safety Equipment Institute* a recommandé que les indicateurs de changement de direction qui servent de feux de jour soient testés à l'intensité lumineuse sphérique moyenne (ILSM) plutôt qu'à 12,8 volts, comme le prescrit la disposition 11 du DNT 108. L'Institut fait observer que les feux de signalisation et de position sont normalement testés avec des ampoules standard fonctionnant à une ILSM spécifique et que les projecteurs sont toujours testés à 12,8 volts. En réponse, l'applicabilité de la disposition 11 a été limitée pour ne plus s'appliquer qu'aux feux de jour assurés par les projecteurs.

On a reçu plusieurs demandes visant à modifier les dispositions qui ne sont pas touchées par ce projet de modification. Ford a recommandé que les dispositions relatives à l'allumage des feux de jour soient révisées pour tenir compte des véhicules électriques et a demandé que les feux de position puissent et non pas doivent rester éteints lorsqu'un indicateur d'éclairage de nuit nécessaire est actionné. Ford a également demandé que les projecteurs de croisement servant de feux de jour puissent fonctionner à n'importe quelle tension, et non pas uniquement dans une plage

¹⁴ Sivak, M., Flannagan, M.J., and Aoki, M., "Glare and mounting height of high beams used as daytime running lamps", Report no. UMTRI-95-40, University of Michigan Transportation Research Institute, Ann Arbor, Michigan, November 1995.

¹⁴ Sivak, M., Flannagan, M.J., et Aoki, M., « Glare and mounting height of high beams used as daytime running lamps », rapport n° UMTRI-95-40, Institut de recherche sur les transports de l'Université du Michigan, Ann Arbor, Michigan, novembre 1995.

voltage. The Department will consider these suggestions as part of a future amendment, at which time it will also reassess the use of fog lamps as daytime running lights.

Miscellaneous Comments

Ford objected to extending aim requirements to auxiliary lamps that may be switched on simultaneously with the lower beam headlamps. Specifically, Ford felt that the visibility provided by fog lamps would not be significantly improved by horizontal aim adjustment. Because the glare of misaimed auxiliary lamps can be as irritating to drivers as the glare of misaimed headlamps, the Department has retained the proposed vertical aim provisions, but removed the requirement for horizontal aim adjustment.

GM requested that optional compliance with the 1995, rather than the 1994, edition of SAE standards and recommended practices be permitted; similarly, Volkswagen requested that compliance be allowed with the most recent edition of the SAE Handbook, effective September 1 of the year of publication. To allow compliance with versions of SAE standards and recommended practices that have not been evaluated by the Department could introduce unwanted regulatory changes and bypass the consultation mechanism. The present practice of evaluating standards before they are adopted will continue.

3M recommended that the reflective materials required on school bus stop arms be permitted to meet the reflectivity level specified by provincial authorities for road signs. These reflectivity values are inferior to those contained in TSD 131, which are the same as the equivalent U.S. standard. Higher reflectivity makes school bus stop arms more noticeable to passing motorists, thereby reducing the risk of injury to school bus passengers crossing the road; therefore, no change was made.

Ford recommended that the definitions of the terms "flash" and "optically combined lamps" be deleted from section 2 of the *Motor Vehicle Safety Regulations*. These terms are still used in section 108; consequently, they have been retained. Ford also recommended the deletion of the term "light source", which has been done.

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 and components obtained in the open market. If a vehicle or component does not comply with a safety standard, the manufacturer or importer is subject to prosecution and, if found guilty, shall be fined as prescribed in the *Motor Vehicle Safety Act*.

de tensions prescrite, et Wagner a recommandé de préciser l'intensité lumineuse des feux de jour combinés aux feux de croisement, plutôt que la tension. Le Ministère étudiera ces suggestions dans le cadre d'une future modification, et réévaluera à ce moment l'utilisation des phares antibrouillard comme feux de jour.

Remarques diverses

Ford s'oppose à l'élargissement des exigences d'orientation aux feux auxiliaires qui peuvent s'allumer en même temps que les projecteurs de croisement. En particulier, Ford estime que la visibilité pourvue par des phares antibrouillard ne sera pas améliorée de façon sensible par un ajustement de l'orientation horizontale. Vu que l'éblouissement des feux auxiliaires mal orientés peut être aussi gênant pour les automobilistes que l'éblouissement de projecteurs mal orientés, le Ministère a conservé les dispositions relatives à l'orientation verticale mais a supprimé l'exigence relative à l'ajustement de l'orientation horizontale.

GM a demandé que l'on autorise le respect facultatif des normes et pratiques recommandées de la SAE contenues dans la version de 1995 plutôt que celle de 1994; de la même façon, Volkswagen a demandé que la conformité vise la version la plus récente du manuel de la SAE, à compter du 1^{er} septembre de l'année de publication. Le fait d'autoriser la conformité avec les versions des normes et pratiques recommandées de la SAE qui n'ont pas été évaluées par le Ministère risque d'introduire des changements de réglementation indésirables et de contourner le mécanisme de consultation. Le principe actuel qui consiste à évaluer les normes avant qu'elles ne soient adoptées sera donc maintenu.

3M a recommandé que les matériaux réfléchissants exigés sur les signaux d'arrêt escamotables des autobus scolaires puissent respecter le seuil de réflectivité prescrit par les autorités provinciales pour les panneaux de signalisation routière. Ces valeurs de réflectivité sont inférieures à celles que contient le DNT 131, qui sont les mêmes que la norme américaine équivalente. Une réflectivité plus élevée accroît la visibilité des signaux d'arrêt des autobus scolaires pour les automobilistes qui les dépassent, ce qui réduit les risques de blessures encourus par les passagers des autobus scolaires qui traversent la route; c'est pourquoi aucun changement n'a été apporté.

Ford a recommandé que les définitions des termes « clignotant » et « feux combinés optiquement » soient supprimées de l'article 2 du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Ces termes sont toujours utilisés dans l'article 108; par conséquent, ils ont été conservés. Ford a également recommandé l'élimination de l'expression « source lumineuse », ce qui a été fait.

Conformité et application des règlements

Les fabricants et importateurs de véhicules automobiles ont la responsabilité de s'assurer que leurs produits sont conformes aux exigences du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Le ministère des Transports surveille leurs programmes d'autocertification en examinant leurs documents d'essai, en inspectant des véhicules et en soumettant à l'essai des véhicules et des pièces obtenus sur le marché commercial. Si un véhicule ou une pièce 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 sera condamné à une amende comme le prévoit la *Loi sur la sécurité automobile*.

Contacts**For technical information, please contact:**

James G. White
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Department of Transport
344 Slater Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Tel.: (613) 998-1965
FAX: (613) 990-2913

For copies of Technical Standards Documents, please contact:

Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Department of Transport
344 Slater Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Tel.: (613) 998-8616 or 1-800-333-0371
FAX: (613) 998-4831

Personnes-ressources**Pour tout renseignement technique, s'adresser à :**

James G. White
Direction de la sécurité routière et de la réglementation
automobile
Ministère des Transports
344, rue Slater
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 998-1965
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-2913

**Pour obtenir des copies des documents de normes techniques,
s'adresser à :**

Direction de la sécurité routière et de la réglementation
automobile
Ministère des Transports
344, rue Slater
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 998-8616 ou 1-800-333-0371
TÉLÉCOPIEUR : (613) 998-4831

Registration
SOR/96-367 10 July, 1996

WESTERN GRAIN TRANSITION PAYMENTS ACT

**Western Grain Transition Payments Regulations,
amendment**

P.C. 1996-1082 10 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to section 6 of the *Western Grain Transition Payments Act*¹, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Western Grain Transition Payments Regulations*.

**REGULATIONS AMENDING THE WESTERN GRAIN
TRANSITION PAYMENTS REGULATIONS**

AMENDMENTS

1. (1) Paragraphs 4(1)(e)¹ and (f)² of the *Western Grain Transition Payments Regulations*¹ are replaced by the following:

(e) subject to subsection (3), the applicant delivers or mails the application to the Minister no later than November 1, 1995; and

(f) on request and no later than the date stipulated by the Minister, the applicant provides to the Minister any document or information relevant to the application.

(2) Section 4 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

(3) An application received by the Minister on or before February 29, 1996 shall be deemed to have been made in accordance with paragraph (1)(e) if it is accompanied by a statement, in a form acceptable to the Minister, that an equitable arrangement has been made between the applicant and the lessee of that applicant.

2. Subsection 5(1)² of the Regulations is replaced by the following:

5. (1) Where the Minister has received an application in accordance with paragraph 4(1)(e), a transition payment in respect of farmland leased by an applicant to a lessee shall be made, unless the Minister has received a letter, delivered or mailed on or before November 15, 1995, from the lessee stating that an equitable arrangement has not been made.

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

9. (1) Subject to subsection (2), the distance factor in respect of an applicant's farmland shall be the number set out in column III of an item of the schedule for the station set out in column I of that item that is the closest station to both the centre of that farmland and the port set out in column II of that item.

Enregistrement
DORS/96-367 10 juillet 1996

LOI SUR LES PAIEMENTS DE TRANSITION DU GRAIN DE L'OUEST

**Règlement sur les paiements de transition du grain
de l'Ouest—Modification**

C.P. 1996-1082 10 juillet 1996

Sur recommandation du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et en vertu de l'article 6 de la *Loi sur les paiements de transition du grain de l'Ouest*¹, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les paiements de transition du grain de l'Ouest*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES
PAIEMENTS DE TRANSITION DU GRAIN DE L'OUEST**

MODIFICATIONS

1. (1) Les alinéas 4(1)(e)¹ et (f)² du *Règlement sur les paiements de transition du grain de l'Ouest*¹ sont remplacés par ce qui suit :

e) sous réserve du paragraphe (3), le demandeur remet ou envoie par la poste la demande au ministre au plus tard le 1^{er} novembre 1995;

f) à la demande du ministre et au plus tard à la date fixée par celui-ci, le demandeur lui fournit tous les documents ou renseignements se rapportant à la demande.

(2) L'article 4 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(3) La demande reçue par le ministre au plus tard le 29 février 1996 est réputée avoir été faite conformément à l'alinéa (1)(e) si elle est accompagnée d'une déclaration, en une forme jugée acceptable par le ministre, portant qu'une entente équitable est intervenue entre le demandeur et le preneur à bail.

2. Le paragraphe 5(1)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

5. (1) Dans le cas où le ministre a reçu une demande conformément à l'alinéa 4(1)(e), un paiement de transition est effectué à l'égard des terres arables que le demandeur loue à un preneur, sauf si le ministre a reçu une lettre du preneur, remise ou envoyée par la poste au plus tard le 15 novembre 1995, l'informant de l'absence d'une entente équitable.

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

9. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le facteur de distance à l'égard des terres arables appartenant au demandeur est le chiffre indiqué à la colonne III de l'annexe pour la gare mentionnée dans la colonne I, laquelle est à la fois la plus proche du centre de ces terres et du port mentionné dans la colonne II.

¹ S.C. 1995, c. 17, Sch. II

² SOR/95-455

³ SOR/96-9

⁴ SOR/95-314

¹ L.C. 1995, ch. 17, ann. II

² DORS/95-455

³ DORS/96-9

⁴ DORS/95-314

4. The schedule¹ to the Regulations is replaced by the following:

4. L'annexe² du même règlement est remplacée par ce qui suit :

SCHEDULE
(Section 9)

ANNEXE
(article)

Item	Column I Station	Column II Port	Column III Distance Factor
ALBERTA			
1.	ACME	Vancouver	12.70
2.	AIRDRIE	Vancouver	12.47
3.	ALBRIGHT	Vancouver	12.93
4.	ALIX	Vancouver	13.15
5.	ALLIANCE	Vancouver	13.37
6.	ALTARIO	Vancouver	14.72
7.	ANDREW	Vancouver	12.70
8.	ARROWWOOD	Vancouver	12.93
9.	BALZAC	Vancouver	12.47
10.	BARNWELL	Vancouver	13.59
11.	BARONS	Vancouver	13.15
12.	BARRHEAD	Vancouver	12.70
13.	BASHAW	Vancouver	13.15
14.	BASSANO	Vancouver	12.93
15.	BAWLF	Vancouver	12.93
16.	BEAVERLODGE	Vancouver	12.93
17.	BEISEKER	Vancouver	12.70
18.	BENTLEY	Vancouver	13.37
19.	BIG VALLEY	Vancouver	13.37
20.	BINDLOSS	Vancouver	13.82
21.	BLACKIE	Vancouver	12.70
22.	BONNYVILLE	Vancouver	13.59
23.	BOTHA	Vancouver	13.82
24.	BOW ISLAND	Vancouver	14.05
25.	BOYLE	Vancouver	12.93
26.	BRANT	Vancouver	12.70
27.	BRETTON	Vancouver	14.27
28.	BROCKET	Vancouver	13.37
29.	BROOKS	Vancouver	13.15
30.	BROWNVALE	Vancouver	14.49
31.	BRUCE	Vancouver	12.93
32.	BURDETT	Vancouver	14.05
33.	CALGARY	Vancouver	12.25
34.	CALMAR	Vancouver	14.05
35.	CAMROSE	Vancouver	12.70
36.	CARBON	Vancouver	12.93
37.	CARDSTON	Vancouver	14.05
38.	CARMANOAY	Vancouver	13.15
39.	CARSELAND	Vancouver	12.47
40.	CARSTAIRS	Vancouver	12.70
41.	CASTOR	Vancouver	14.05
42.	CAYLEY	Vancouver	12.70
43.	CEREAL	Vancouver	14.49
44.	CHAMPION	Vancouver	12.93
45.	CHANCELLOR	Vancouver	13.15
46.	CHAUVIN	Vancouver	13.59
47.	CHINOOK	Vancouver	14.49
48.	CHIPMAN	Vancouver	12.70
49.	CLANDONALD	Vancouver	13.37
50.	CLARESHOLM	Vancouver	12.93
51.	CLAYSMORE	Vancouver	13.37
52.	CLIVE	Vancouver	13.37
53.	CLUNY	Vancouver	12.70
54.	COALDALE	Vancouver	13.59
55.	CONSORT	Vancouver	14.49
56.	CORONATION	Vancouver	14.27
57.	COUTTS	Vancouver	14.05
58.	CRADDOCK	Vancouver	13.59
59.	CRAIGMYLE	Vancouver	14.05
60.	CROSSFIELD	Vancouver	12.47
61.	DALEMEAD	Vancouver	12.47

Article	Colonne I Gare	Colonne II Port	Colonne III Facteur de distance
ALBERTA			
1.	ACME	Vancouver	12.70
2.	AIRDRIE	Vancouver	12.47
3.	ALBRIGHT	Vancouver	12.93
4.	ALIX	Vancouver	13.15
5.	ALLIANCE	Vancouver	13.37
6.	ALTARIO	Vancouver	14.72
7.	ANDREW	Vancouver	12.70
8.	ARROWWOOD	Vancouver	12.93
9.	BALZAC	Vancouver	12.47
10.	BARNWELL	Vancouver	13.59
11.	BARONS	Vancouver	13.15
12.	BARRHEAD	Vancouver	12.70
13.	BASHAW	Vancouver	13.15
14.	BASSANO	Vancouver	12.93
15.	BAWLF	Vancouver	12.93
16.	BEAVERLODGE	Vancouver	12.93
17.	BEISEKER	Vancouver	12.70
18.	BENTLEY	Vancouver	13.37
19.	BIG VALLEY	Vancouver	13.37
20.	BINDLOSS	Vancouver	13.82
21.	BLACKIE	Vancouver	12.70
22.	BONNYVILLE	Vancouver	13.59
23.	BOTHA	Vancouver	13.82
24.	BOW ISLAND	Vancouver	14.05
25.	BOYLE	Vancouver	12.93
26.	BRANT	Vancouver	12.70
27.	BRETTON	Vancouver	14.27
28.	BROCKET	Vancouver	13.37
29.	BROOKS	Vancouver	13.15
30.	BROWNVALE	Vancouver	14.49
31.	BRUCE	Vancouver	12.93
32.	BURDETT	Vancouver	14.05
33.	CALGARY	Vancouver	12.25
34.	CALMAR	Vancouver	14.05
35.	CAMROSE	Vancouver	12.70
36.	CARBON	Vancouver	12.93
37.	CARDSTON	Vancouver	14.05
38.	CARMANOAY	Vancouver	13.15
39.	CARSELAND	Vancouver	12.47
40.	CARSTAIRS	Vancouver	12.70
41.	CASTOR	Vancouver	14.05
42.	CAYLEY	Vancouver	12.70
43.	CEREAL	Vancouver	14.49
44.	CHAMPION	Vancouver	12.93
45.	CHANCELLOR	Vancouver	13.15
46.	CHAUVIN	Vancouver	13.59
47.	CHINOOK	Vancouver	14.49
48.	CHIPMAN	Vancouver	12.70
49.	CLANDONALD	Vancouver	13.37
50.	CLARESHOLM	Vancouver	12.93
51.	CLAYSMORE	Vancouver	13.37
52.	CLIVE	Vancouver	13.37
53.	CLUNY	Vancouver	12.70
54.	COALDALE	Vancouver	13.59
55.	CONSORT	Vancouver	14.49
56.	CORONATION	Vancouver	14.27
57.	COUTTS	Vancouver	14.05
58.	CRADDOCK	Vancouver	13.59
59.	CRAIGMYLE	Vancouver	14.05
60.	CROSSFIELD	Vancouver	12.47
61.	DALEMEAD	Vancouver	12.47

Item	Column I Station	Column II Port	Column III Distance Factor	Article	Colonne I Gare	Colonne II Port	Colonne III Facteur de distance
62	DAPP	Vancouver	12.93	62.	DAPP	Vancouver	12.93
63.	DAYS LAND	Vancouver	13.15	63.	DAYS LAND	Vancouver	13.15
64.	DELBURNE	Vancouver	13.37	64.	DELBURNE	Vancouver	13.37
65.	DELIA	Vancouver	13.82	65.	DELIA	Vancouver	13.82
66.	DERWENT	Vancouver	13.37	66.	DERWENT	Vancouver	13.37
67.	DEWBERRY	Vancouver	13.59	67.	DEWBERRY	Vancouver	13.59
68.	DIDSBURY	Vancouver	12.70	68.	DIDSBURY	Vancouver	12.70
69.	DONALDA	Vancouver	13.15	69.	DONALDA	Vancouver	13.15
70.	DONNELLY	Vancouver	13.82	70.	DONNELLY	Vancouver	13.82
71.	DRUMHELLER	Vancouver	13.82	71.	DRUMHELLER	Vancouver	13.82
72.	DUAGH	Vancouver	12.47	72.	DUAGH	Vancouver	12.47
73.	DUCHESS	Vancouver	13.15	73.	DUCHESS	Vancouver	13.15
74.	DUNMORE	Vancouver	13.82	74.	DUNMORE	Vancouver	13.82
75.	EAGLESHAM	Vancouver	13.37	75.	EAGLESHAM	Vancouver	13.37
76.	ECKVILLE	Vancouver	13.82	76.	ECKVILLE	Vancouver	13.82
77.	EDBERG	Vancouver	12.93	77.	EDBERG	Vancouver	12.93
78.	EDGERTON	Vancouver	13.59	78.	EDGERTON	Vancouver	13.59
79.	EDMONTON	Vancouver	12.25	79.	EDMONTON	Vancouver	12.25
80.	ELK ISLAND	Vancouver	12.47	80.	ELK ISLAND	Vancouver	12.47
81.	ELK POINT	Vancouver	13.59	81.	ELK POINT	Vancouver	13.59
82.	ELLERSLIE	Vancouver	14.05	82.	ELLERSLIE	Vancouver	14.05
83.	ELNORA	Vancouver	13.59	83.	ELNORA	Vancouver	13.59
84.	EMPRESS	Vancouver	14.05	84.	EMPRESS	Vancouver	14.05
85.	ENCHANT	Vancouver	13.37	85.	ENCHANT	Vancouver	13.37
86.	ERSKINE	Vancouver	13.59	86.	ERSKINE	Vancouver	13.59
87.	ERVICK	Vancouver	12.70	87.	ERVICK	Vancouver	12.70
88.	ETZIKOM	Vancouver	14.05	88.	ETZIKOM	Vancouver	14.05
89.	FAIRVIEW	Vancouver	14.72	89.	FAIRVIEW	Vancouver	14.72
90.	FALHER	Vancouver	13.82	90.	FALHER	Vancouver	13.82
91.	FAWCETT	Vancouver	12.93	91.	FAWCETT	Vancouver	12.93
92.	FERINTOSH	Vancouver	12.93	92.	FERINTOSH	Vancouver	12.93
93.	FOREMOST	Vancouver	14.05	93.	FOREMOST	Vancouver	14.05
94.	FORESTBURG	Vancouver	13.15	94.	FORESTBURG	Vancouver	13.15
95.	FORT MACLEOD	Vancouver	13.15	95.	FORT MACLEOD	Vancouver	13.15
96.	FORT SASKATCHEWAN	Vancouver	12.47	96.	FORT SASKATCHEWAN	Vancouver	12.47
97.	GADSBY	Vancouver	13.82	97.	GADSBY	Vancouver	13.82
98.	GALAHAD	Vancouver	13.15	98.	GALAHAD	Vancouver	13.15
99.	GAUDIN	Vancouver	12.47	99.	GAUDIN	Vancouver	12.47
100.	GIBBONS	Vancouver	12.47	100.	GIBBONS	Vancouver	12.47
101.	GIROUXVILLE	Vancouver	13.59	101.	GIROUXVILLE	Vancouver	13.59
102.	GLEICHEN	Vancouver	12.70	102.	GLEICHEN	Vancouver	12.70
103.	GLENIXON	Vancouver	13.37	103.	GLENIXON	Vancouver	13.37
104.	GRAND CENTRE	Vancouver	13.82	104.	GRAND CENTRE	Vancouver	13.82
105.	GRANDE PRAIRIE	Vancouver	12.47	105.	GRANDE PRAIRIE	Vancouver	12.47
106.	GRASSY LAKE	Vancouver	13.82	106.	GRASSY LAKE	Vancouver	13.82
107.	GRIMSHAW	Vancouver	14.49	107.	GRIMSHAW	Vancouver	14.49
108.	HALKIRK	Vancouver	14.05	108.	HALKIRK	Vancouver	14.05
109.	HANNA	Vancouver	14.05	109.	HANNA	Vancouver	14.05
110.	HARDISTY	Vancouver	14.49	110.	HARDISTY	Vancouver	14.49
111.	HAWK HILLS	Vancouver	15.17	111.	HAWK HILLS	Vancouver	15.17
112.	HAY LAKES	Vancouver	12.47	112.	HAY LAKES	Vancouver	12.47
113.	HAYNES	Vancouver	13.37	113.	HAYNES	Vancouver	13.37
114.	HAYS	Vancouver	13.82	114.	HAYS	Vancouver	13.82
115.	HAYTER	Vancouver	14.94	115.	HAYTER	Vancouver	14.94
116.	HEISLER	Vancouver	13.15	116.	HEISLER	Vancouver	13.15
117.	HERRONTON	Vancouver	12.70	117.	HERRONTON	Vancouver	12.70
118.	HIGH LEVEL	Vancouver	16.06	118.	HIGH LEVEL	Vancouver	16.06
119.	HIGH PRAIRIE	Vancouver	14.05	119.	HIGH PRAIRIE	Vancouver	14.05
120.	HIGH RIVER	Vancouver	12.70	120.	HIGH RIVER	Vancouver	12.70
121.	HILDA	Vancouver	14.49	121.	HILDA	Vancouver	14.49
122.	HILLIARD	Vancouver	12.70	122.	HILLIARD	Vancouver	12.70
123.	HINES CREEK	Vancouver	14.94	123.	HINES CREEK	Vancouver	14.94
124.	HOBBEMA	Vancouver	13.59	124.	HOBBEMA	Vancouver	13.59
125.	HOLDEN	Vancouver	12.70	125.	HOLDEN	Vancouver	12.70
126.	HUGHENDEN	Vancouver	14.72	126.	HUGHENDEN	Vancouver	14.72
127.	HUSSAR	Vancouver	13.15	127.	HUSSAR	Vancouver	13.15
128.	HUXLEY	Vancouver	13.59	128.	HUXLEY	Vancouver	13.59
129.	HYTHE	Vancouver	12.93	129.	HYTHE	Vancouver	12.93
130.	INDUS	Vancouver	12.47	130.	INDUS	Vancouver	12.47
131.	INNISFAIL	Vancouver	12.93	131.	INNISFAIL	Vancouver	12.93

Column I	Column II	Column III	Colonne I	Colonne II	Colonne III		
Item	Station	Port	Distance Factor	Article	Gare	Port	Facteur de distance
132.	INNISFREE	Vancouver	13.15	132.	INNISFREE	Vancouver	13.15
133.	IRMA	Vancouver	13.15	133.	IRMA	Vancouver	13.15
134.	IRON SPRINGS	Vancouver	13.59	134.	IRON SPRINGS	Vancouver	13.59
135.	IRRICANA	Vancouver	12.70	135.	IRRICANA	Vancouver	12.70
136.	IRVINE	Vancouver	14.05	136.	IRVINE	Vancouver	14.05
137.	ISLAY	Vancouver	13.59	137.	ISLAY	Vancouver	13.59
138.	JENNER	Vancouver	13.59	138.	JENNER	Vancouver	13.59
139.	JOFFRE	Vancouver	13.37	139.	JOFFRE	Vancouver	13.37
140.	JOSEPHBURG	Vancouver	12.47	140.	JOSEPHBURG	Vancouver	12.47
141.	KATHYRN	Vancouver	12.70	141.	KATHYRN	Vancouver	12.70
142.	KEG RIVER	Vancouver	15.61	142.	KEG RIVER	Vancouver	15.61
143.	KELSEY	Vancouver	12.93	143.	KELSEY	Vancouver	12.93
144.	KILLAM	Vancouver	13.15	144.	KILLAM	Vancouver	13.15
145.	KIRRIEMUIR	Vancouver	14.72	145.	KIRRIEMUIR	Vancouver	14.72
146.	KITSCOTY	Vancouver	13.59	146.	KITSCOTY	Vancouver	13.59
147.	KUUSAMO	Vancouver	13.82	147.	KUUSAMO	Vancouver	13.82
148.	LACOMBE	Vancouver	13.37	148.	LACOMBE	Vancouver	13.37
149.	LAMONT	Vancouver	12.47	149.	LAMONT	Vancouver	12.47
150.	LAVOY	Vancouver	12.93	150.	LAVOY	Vancouver	12.93
151.	LEDUC	Vancouver	13.82	151.	LEDUC	Vancouver	13.82
152.	LEGAL	Vancouver	12.47	152.	LEGAL	Vancouver	12.47
153.	LEGEND	Vancouver	14.05	153.	LEGEND	Vancouver	14.05
154.	LESLIEVILLE	Vancouver	13.82	154.	LESLIEVILLE	Vancouver	13.82
155.	LETHBRIDGE	Vancouver	13.37	155.	LETHBRIDGE	Vancouver	13.37
156.	LLOYDMINSTER	Vancouver	13.82	156.	LLOYDMINSTER	Vancouver	13.82
157.	LOMOND	Vancouver	13.37	157.	LOMOND	Vancouver	13.37
158.	LOUGHEED	Vancouver	13.15	158.	LOUGHEED	Vancouver	13.15
159.	LOUSANA	Vancouver	13.37	159.	LOUSANA	Vancouver	13.37
160.	LYALTA	Vancouver	12.70	160.	LYALTA	Vancouver	12.70
161.	MAGRATH	Vancouver	13.82	161.	MAGRATH	Vancouver	13.82
162.	MAKEPEACE	Vancouver	13.15	162.	MAKEPEACE	Vancouver	13.15
163.	MANNING	Vancouver	14.94	163.	MANNING	Vancouver	14.94
164.	MANNVILLE	Vancouver	13.37	164.	MANNVILLE	Vancouver	13.37
165.	MANOLA	Vancouver	12.70	165.	MANOLA	Vancouver	12.70
166.	MARWAYNE	Vancouver	13.59	166.	MARWAYNE	Vancouver	13.59
167.	MAYERTHORPE	Vancouver	12.93	167.	MAYERTHORPE	Vancouver	12.93
168.	MAZEPPA	Vancouver	12.70	168.	MAZEPPA	Vancouver	12.70
169.	MEDICINE HAT	Vancouver	13.82	169.	MEDICINE HAT	Vancouver	13.82
170.	MEETING CREEK	Vancouver	12.93	170.	MEETING CREEK	Vancouver	12.93
171.	MILK RIVER	Vancouver	13.82	171.	MILK RIVER	Vancouver	13.82
172.	MILLET	Vancouver	13.82	172.	MILLET	Vancouver	13.82
173.	MILO	Vancouver	13.15	173.	MILO	Vancouver	13.15
174.	MINBURN	Vancouver	13.15	174.	MINBURN	Vancouver	13.15
175.	MORINVILLE	Vancouver	12.47	175.	MORINVILLE	Vancouver	12.47
176.	MORRIN	Vancouver	13.59	176.	MORRIN	Vancouver	13.59
177.	MOSSLEIGH	Vancouver	12.93	177.	MOSSLEIGH	Vancouver	12.93
178.	MUNDARE	Vancouver	12.70	178.	MUNDARE	Vancouver	12.70
179.	MUNSON	Vancouver	13.82	179.	MUNSON	Vancouver	13.82
180.	MYRNAM	Vancouver	13.37	180.	MYRNAM	Vancouver	13.37
181.	NAMPA	Vancouver	14.05	181.	NAMPA	Vancouver	14.05
182.	NANTON	Vancouver	12.70	182.	NANTON	Vancouver	12.70
183.	NEMISKAM	Vancouver	14.05	183.	NEMISKAM	Vancouver	14.05
184.	NEW NORWAY	Vancouver	12.93	184.	NEW NORWAY	Vancouver	12.93
185.	NIOBE	Vancouver	12.93	185.	NIOBE	Vancouver	12.93
186.	NOBLEFORD	Vancouver	13.15	186.	NOBLEFORD	Vancouver	13.15
187.	OKOTOKS	Vancouver	12.47	187.	OKOTOKS	Vancouver	12.47
188.	OLDS	Vancouver	12.70	188.	OLDS	Vancouver	12.70
189.	ORION	Vancouver	14.27	189.	ORION	Vancouver	14.27
190.	OYEN	Vancouver	14.72	190.	OYEN	Vancouver	14.72
191.	PENHOLD	Vancouver	12.93	191.	PENHOLD	Vancouver	12.93
192.	PIBROCH	Vancouver	12.70	192.	PIBROCH	Vancouver	12.70
193.	PICARDVILLE	Vancouver	12.70	193.	PICARDVILLE	Vancouver	12.70
194.	PICTURE BUTTE	Vancouver	13.37	194.	PICTURE BUTTE	Vancouver	13.37
195.	PINCHER CREEK	Vancouver	13.15	195.	PINCHER CREEK	Vancouver	13.15
196.	PONOKA	Vancouver	13.37	196.	PONOKA	Vancouver	13.37
197.	PROVOST	Vancouver	14.94	197.	PROVOST	Vancouver	14.94
198.	PURPLE SPRINGS	Vancouver	13.82	198.	PURPLE SPRINGS	Vancouver	13.82
199.	QUEENSTOWN	Vancouver	13.15	199.	QUEENSTOWN	Vancouver	13.15
200.	RADWAY	Vancouver	12.70	200.	RADWAY	Vancouver	12.70
201.	RANFURLY	Vancouver	13.15	201.	RANFURLY	Vancouver	13.15
202.	RAYMOND	Vancouver	13.59	202.	RAYMOND	Vancouver	13.59

Column I	Column II	Column III	Colonne I	Colonne II	Colonne III		
Item	Station	Port	Distance Factor	Article	Clare	Port	Facteur de distance
203.	RED DEER	Vancouver	13.15	203.	RED DEER	Vancouver	13.15
204.	RIBSTONE	Vancouver	13.59	204.	RIBSTONE	Vancouver	13.59
205.	RICHDALE	Vancouver	14.27	205.	RICHDALE	Vancouver	14.27
206.	RIMBEY	Vancouver	13.59	206.	RIMBEY	Vancouver	13.59
207.	ROCKYFORD	Vancouver	13.37	207.	ROCKYFORD	Vancouver	13.37
208.	ROSALIND	Vancouver	12.93	208.	ROSALIND	Vancouver	12.93
209.	ROSEBUD	Vancouver	13.37	209.	ROSEBUD	Vancouver	13.37
210.	ROSEDALE	Vancouver	13.82	210.	ROSEDALE	Vancouver	13.82
211.	ROSEMARY	Vancouver	13.15	211.	ROSEMARY	Vancouver	13.15
212.	ROWLEY	Vancouver	13.59	212.	ROWLEY	Vancouver	13.59
213.	RUMSEY	Vancouver	13.59	213.	RUMSEY	Vancouver	13.59
214.	RYCROFT	Vancouver	12.93	214.	RYCROFT	Vancouver	12.93
215.	RYLEY	Vancouver	12.70	215.	RYLEY	Vancouver	12.70
216.	SCHULER	Vancouver	14.72	216.	SCHULER	Vancouver	14.72
217.	SEDGEWICK	Vancouver	13.15	217.	SEDGEWICK	Vancouver	13.15
218.	SEVEN PERSONS	Vancouver	14.05	218.	SEVEN PERSONS	Vancouver	14.05
219.	SEXSMITH	Vancouver	12.70	219.	SEXSMITH	Vancouver	12.70
220.	SIBBALD	Vancouver	14.94	220.	SIBBALD	Vancouver	14.94
221.	SKIFF	Vancouver	13.82	221.	SKIFF	Vancouver	13.82
222.	SMOKY LAKE	Vancouver	12.93	222.	SMOKY LAKE	Vancouver	12.93
223.	SPIRIT RIVER	Vancouver	13.15	223.	SPIRIT RIVER	Vancouver	13.15
224.	SPRING COULEE	Vancouver	13.82	224.	SPRING COULEE	Vancouver	13.82
225.	SPRUCE GROVE	Vancouver	12.03	225.	SPRUCE GROVE	Vancouver	12.03
226.	ST. PAUL	Vancouver	13.37	226.	ST. PAUL	Vancouver	13.37
227.	STANDARD	Vancouver	13.37	227.	STANDARD	Vancouver	13.37
228.	STARLAND	Vancouver	13.59	228.	STARLAND	Vancouver	13.59
229.	STAVELY	Vancouver	12.93	229.	STAVELY	Vancouver	12.93
230.	STETTLER	Vancouver	13.15	230.	STETTLER	Vancouver	13.15
231.	STONE PLAIN	Vancouver	12.03	231.	STONE PLAIN	Vancouver	12.03
232.	STROME	Vancouver	13.15	232.	STROME	Vancouver	13.15
233.	SUNNYBROOK	Vancouver	14.05	233.	SUNNYBROOK	Vancouver	14.05
234.	SWALWELL	Vancouver	12.70	234.	SWALWELL	Vancouver	12.70
235.	SYLVAN LAKE	Vancouver	13.59	235.	SYLVAN LAKE	Vancouver	13.59
236.	TABER	Vancouver	13.59	236.	TABER	Vancouver	13.59
237.	TANGENT	Vancouver	13.37	237.	TANGENT	Vancouver	13.37
238.	TEMPEST	Vancouver	13.59	238.	TEMPEST	Vancouver	13.59
239.	THORHILD	Vancouver	12.47	239.	THORHILD	Vancouver	12.47
240.	THORSBY	Vancouver	14.05	240.	THORSBY	Vancouver	14.05
241.	THREE HILLS	Vancouver	12.70	241.	THREE HILLS	Vancouver	12.70
242.	TILLEY	Vancouver	13.37	242.	TILLEY	Vancouver	13.37
243.	TOFIELD	Vancouver	12.70	243.	TOFIELD	Vancouver	12.70
244.	TORRINGTON	Vancouver	12.93	244.	TORRINGTON	Vancouver	12.93
245.	TROCHU	Vancouver	12.93	245.	TROCHU	Vancouver	12.93
246.	TURIN	Vancouver	13.59	246.	TURIN	Vancouver	13.59
247.	TWO HILLS	Vancouver	12.93	247.	TWO HILLS	Vancouver	12.93
248.	VAUXHALL	Vancouver	13.59	248.	VAUXHALL	Vancouver	13.59
249.	VEGREVILLE	Vancouver	12.93	249.	VEGREVILLE	Vancouver	12.93
250.	VERMILION	Vancouver	13.37	250.	VERMILION	Vancouver	13.37
251.	VETERAN	Vancouver	14.49	251.	VETERAN	Vancouver	14.49
252.	VIKING	Vancouver	12.93	252.	VIKING	Vancouver	12.93
253.	VILNA	Vancouver	13.15	253.	VILNA	Vancouver	13.15
254.	VULCAN	Vancouver	12.93	254.	VULCAN	Vancouver	12.93
255.	WAINWRIGHT	Vancouver	13.37	255.	WAINWRIGHT	Vancouver	13.37
256.	WALSH	Vancouver	14.05	256.	WALSH	Vancouver	14.05
257.	WANHAM	Vancouver	13.15	257.	WANHAM	Vancouver	13.15
258.	WARNER	Vancouver	13.82	258.	WARNER	Vancouver	13.82
259.	WARSPITE	Vancouver	12.93	259.	WARSPITE	Vancouver	12.93
260.	WASKATENAU	Vancouver	12.70	260.	WASKATENAU	Vancouver	12.70
261.	WELLING	Vancouver	13.59	261.	WELLING	Vancouver	13.59
262.	WEMBLEY	Vancouver	12.70	262.	WEMBLEY	Vancouver	12.70
263.	WESTLOCK	Vancouver	12.70	263.	WESTLOCK	Vancouver	12.70
264.	WETASKIWIN	Vancouver	13.59	264.	WETASKIWIN	Vancouver	13.59
265.	WHITELAW	Vancouver	14.49	265.	WHITELAW	Vancouver	14.49
266.	WHITLA	Vancouver	14.05	266.	WHITLA	Vancouver	14.05
267.	WILLINGDON	Vancouver	12.93	267.	WILLINGDON	Vancouver	12.93
268.	WILSON	Vancouver	13.59	268.	WILSON	Vancouver	13.59
269.	WIMBORNE	Vancouver	13.15	269.	WIMBORNE	Vancouver	13.15
270.	WINNIFRED	Vancouver	14.05	270.	WINNIFRED	Vancouver	14.05
271.	WOKING	Vancouver	12.93	271.	WOKING	Vancouver	12.93
272.	WOODGROVE	Vancouver	12.70	272.	WOODGROVE	Vancouver	12.70
273.	WOSTOK	Vancouver	12.70	273.	WOSTOK	Vancouver	12.70

Item	Column I Station	Column II Port	Column III Distance Factor	Article	Colonne I Gare	Colonne II Port	Colonne III Facteur de distance
274	WRENTHAM	Vancouver	13.82	274	WRENTHAM	Vancouver	13.82
275	YOUNGSTOWN	Vancouver	14.49	275	YOUNGSTOWN	Vancouver	14.49
BRITISH COLUMBIA				COLOMBIE-BRITANNIQUE			
276	BUICK	Vancouver	12.47	276	BUICK	Vancouver	12.47
277	CRESTON	Vancouver	11.58	277	CRESTON	Vancouver	11.58
278	DAWSON CREEK	Vancouver	11.80	278	DAWSON CREEK	Vancouver	11.80
279	FORT ST. JOHN	Vancouver	12.03	279	FORT ST. JOHN	Vancouver	12.03
280	POUCE COUPE	Vancouver	13.37	280	POUCE COUPE	Vancouver	13.37
281	TAYLOR	Vancouver	11.80	281	TAYLOR	Vancouver	11.80
MANITOBA				MANITOBA			
282	ALEXANDER	Thunder Bay	10.46	282	ALEXANDER	Thunder Bay	10.46
283	ALTONA	Thunder Bay	9.78	283	ALTONA	Thunder Bay	9.78
284	ANGUSVILLE	Thunder Bay	11.13	284	ANGUSVILLE	Thunder Bay	11.13
285	ARBORG	Thunder Bay	9.78	285	ARBORG	Thunder Bay	9.78
286	ARDEN	Thunder Bay	10.23	286	ARDEN	Thunder Bay	10.23
287	ASHVILLE	Thunder Bay	10.90	287	ASHVILLE	Thunder Bay	10.90
288	AUSTIN	Thunder Bay	10.01	288	AUSTIN	Thunder Bay	10.01
289	BALDUR	Thunder Bay	10.46	289	BALDUR	Thunder Bay	10.46
290	BALMORAL	Thunder Bay	9.34	290	BALMORAL	Thunder Bay	9.34
291	BASSWOOD	Thunder Bay	10.46	291	BASSWOOD	Thunder Bay	10.46
292	BEAUSEJOUR	Thunder Bay	8.89	292	BEAUSEJOUR	Thunder Bay	8.89
293	BELMONT	Thunder Bay	10.68	293	BELMONT	Thunder Bay	10.68
294	BENARD	Thunder Bay	9.56	294	BENARD	Thunder Bay	9.56
295	BENITO	Thunder Bay	12.03	295	BENITO	Thunder Bay	12.03
296	BEREFORD	Thunder Bay	10.46	296	BEREFORD	Thunder Bay	10.46
297	BINSCARTH	Thunder Bay	11.13	297	BINSCARTH	Thunder Bay	11.13
298	BIRCH RIVER	Thunder Bay	12.03	298	BIRCH RIVER	Thunder Bay	12.03
299	BIRTEL	Thunder Bay	10.90	299	BIRTEL	Thunder Bay	10.90
300	BOISSEVAIN	Thunder Bay	10.90	300	BOISSEVAIN	Thunder Bay	10.90
301	BOWSMAN	Thunder Bay	11.80	301	BOWSMAN	Thunder Bay	11.80
302	BRANDON	Thunder Bay	10.46	302	BRANDON	Thunder Bay	10.46
303	BRUNKILD	Thunder Bay	9.56	303	BRUNKILD	Thunder Bay	9.56
304	BRYD	Thunder Bay	10.68	304	BRYD	Thunder Bay	10.68
305	BURNSIDE	Thunder Bay	9.78	305	BURNSIDE	Thunder Bay	9.78
306	CAREY	Thunder Bay	9.56	306	CAREY	Thunder Bay	9.56
307	CARMAN	Thunder Bay	9.78	307	CARMAN	Thunder Bay	9.78
308	CARTWRIGHT	Thunder Bay	10.46	308	CARTWRIGHT	Thunder Bay	10.46
309	CLANWILLIAM	Thunder Bay	10.46	309	CLANWILLIAM	Thunder Bay	10.46
310	CLEARWATER	Thunder Bay	10.46	310	CLEARWATER	Thunder Bay	10.46
311	CRACKNELL	Thunder Bay	11.13	311	CRACKNELL	Thunder Bay	11.13
312	CROMER	Thunder Bay	11.13	312	CROMER	Thunder Bay	11.13
313	CRYSTAL CITY	Thunder Bay	10.23	313	CRYSTAL CITY	Thunder Bay	10.23
314	CULROSS	Thunder Bay	9.56	314	CULROSS	Thunder Bay	9.56
315	CYPRESS RIVER	Thunder Bay	10.01	315	CYPRESS RIVER	Thunder Bay	10.01
316	DACOTAH	Thunder Bay	9.56	316	DACOTAH	Thunder Bay	9.56
317	DARLINGFORD	Thunder Bay	10.01	317	DARLINGFORD	Thunder Bay	10.01
318	DAUPHIN	Thunder Bay	10.90	318	DAUPHIN	Thunder Bay	10.90
319	DEERWOOD	Thunder Bay	10.01	319	DEERWOOD	Thunder Bay	10.01
320	DELORAIN	Thunder Bay	10.90	320	DELORAIN	Thunder Bay	10.90
321	DOMAIN	Thunder Bay	9.34	321	DOMAIN	Thunder Bay	9.34
322	DOMINION CITY	Thunder Bay	9.56	322	DOMINION CITY	Thunder Bay	9.56
323	DUFRESNE	Thunder Bay	9.11	323	DUFRESNE	Thunder Bay	9.11
324	DUFROST	Thunder Bay	9.56	324	DUFROST	Thunder Bay	9.56
325	DUGALD	Thunder Bay	8.89	325	DUGALD	Thunder Bay	8.89
326	DUNDONALD	Thunder Bay	9.78	326	DUNDONALD	Thunder Bay	9.78
327	DUNREA	Thunder Bay	10.68	327	DUNREA	Thunder Bay	10.68
328	DURBAN	Thunder Bay	11.80	328	DURBAN	Thunder Bay	11.80
329	DUTTON	Thunder Bay	11.13	329	DUTTON	Thunder Bay	11.13
330	EUGEN	Thunder Bay	10.90	330	EUGEN	Thunder Bay	10.90
331	ELIE	Thunder Bay	9.56	331	ELIE	Thunder Bay	9.56
332	ELKHORN	Thunder Bay	10.90	332	ELKHORN	Thunder Bay	10.90
333	ELMCREEK	Thunder Bay	9.56	333	ELMCREEK	Thunder Bay	9.56
334	ERICKSON	Thunder Bay	10.46	334	ERICKSON	Thunder Bay	10.46
335	ETHELBERI	Thunder Bay	11.13	335	ETHELBERI	Thunder Bay	11.13
336	FAIRFAX	Thunder Bay	10.90	336	FAIRFAX	Thunder Bay	10.90
337	FANNYSTELLE	Thunder Bay	9.56	337	FANNYSTELLE	Thunder Bay	9.56
338	FORK RIVER	Thunder Bay	11.13	338	FORK RIVER	Thunder Bay	11.13
339	FORT WHYTE	Thunder Bay	9.11	339	FORT WHYTE	Thunder Bay	9.11
340	FOXWARREN	Thunder Bay	10.90	340	FOXWARREN	Thunder Bay	10.90
341	FRANKLIN	Thunder Bay	10.23	341	FRANKLIN	Thunder Bay	10.23

Item	Column I Station	Column II Port	Column III Distance Factor	Article	Colonne I Gare	Colonne II Port	Colonne III Facteur de distance
342	FREDENSTHAL WEST	Thunder Bay	9.78	342	FREDENSTHAL WEST	Thunder Bay	9.78
343	GILBERT PLAINS	Thunder Bay	11.13	343	GILBERT PLAINS	Thunder Bay	11.13
344	GLADSTONE	Thunder Bay	10.01	344	GLADSTONE	Thunder Bay	10.01
345	GLENBORO	Thunder Bay	10.23	345	GLENBORO	Thunder Bay	10.23
346	GLENELLA	Thunder Bay	10.46	346	GLENELLA	Thunder Bay	10.46
347	GLOSSOP	Thunder Bay	10.68	347	GLOSSOP	Thunder Bay	10.68
348	GOODLANDS	Thunder Bay	11.13	348	GOODLANDS	Thunder Bay	11.13
349	GRANDVIEW	Thunder Bay	11.13	349	GRANDVIEW	Thunder Bay	11.13
350	GRAYSVILLE	Thunder Bay	9.78	350	GRAYSVILLE	Thunder Bay	9.78
351	GREGG	Thunder Bay	10.23	351	GREGG	Thunder Bay	10.23
352	GRETNA	Thunder Bay	9.78	352	GRETNA	Thunder Bay	9.78
353	GRISWOLD	Thunder Bay	10.68	353	GRISWOLD	Thunder Bay	10.68
354	HARGRAVE	Thunder Bay	10.90	354	HARGRAVE	Thunder Bay	10.90
355	HARROWBY	Thunder Bay	11.13	355	HARROWBY	Thunder Bay	11.13
356	HARTE	Thunder Bay	10.23	356	HARTE	Thunder Bay	10.23
357	HARTNEY	Thunder Bay	10.68	357	HARTNEY	Thunder Bay	10.68
358	HEADINGLEY	Thunder Bay	9.34	358	HEADINGLEY	Thunder Bay	9.34
359	HOLLAND	Thunder Bay	10.01	359	HOLLAND	Thunder Bay	10.01
360	HOMEWOOD	Thunder Bay	9.78	360	HOMEWOOD	Thunder Bay	9.78
361	INGLIS	Thunder Bay	11.35	361	INGLIS	Thunder Bay	11.35
362	JORDAN	Thunder Bay	10.01	362	JORDAN	Thunder Bay	10.01
363	JUSTICE	Thunder Bay	10.23	363	JUSTICE	Thunder Bay	10.23
364	KANE	Thunder Bay	9.78	364	KANE	Thunder Bay	9.78
365	KATRIME	Thunder Bay	10.01	365	KATRIME	Thunder Bay	10.01
366	KENVILLE	Thunder Bay	11.80	366	KENVILLE	Thunder Bay	11.80
367	KILLARNEY	Thunder Bay	10.68	367	KILLARNEY	Thunder Bay	10.68
368	KIRKELLA	Thunder Bay	10.90	368	KIRKELLA	Thunder Bay	10.90
369	LA RIVIÈRE	Thunder Bay	10.23	369	LA RIVIÈRE	Thunder Bay	10.23
370	LA SALLE	Thunder Bay	9.34	370	LA SALLE	Thunder Bay	9.34
371	LEFELIER	Thunder Bay	9.78	371	LEFELIER	Thunder Bay	9.78
372	LIBAU	Thunder Bay	9.56	372	LIBAU	Thunder Bay	9.56
373	LOWE FARM	Thunder Bay	9.78	373	LOWE FARM	Thunder Bay	9.78
374	MACGREGOR	Thunder Bay	9.78	374	MACGREGOR	Thunder Bay	9.78
375	MAKINAK	Thunder Bay	10.68	375	MAKINAK	Thunder Bay	10.68
376	MANITOU	Thunder Bay	10.01	376	MANITOU	Thunder Bay	10.01
377	MARIAPOLIS	Thunder Bay	10.46	377	MARIAPOLIS	Thunder Bay	10.46
378	MARQUETTE	Thunder Bay	9.34	378	MARQUETTE	Thunder Bay	9.34
379	MATHER	Thunder Bay	10.46	379	MATHER	Thunder Bay	10.46
380	MBPOOL 10.6	Thunder Bay	9.34	380	MBPOOL 10.6	Thunder Bay	9.34
381	MBPOOL 142.4	Thunder Bay	9.11	381	MBPOOL 142.4	Thunder Bay	9.11
382	MCAULEY	Thunder Bay	11.13	382	MCAULEY	Thunder Bay	11.13
383	MCCREARY	Thunder Bay	10.46	383	MCCREARY	Thunder Bay	10.46
384	MCTAVISH	Thunder Bay	9.56	384	MCTAVISH	Thunder Bay	9.56
385	MEADOWS	Thunder Bay	9.34	385	MEADOWS	Thunder Bay	9.34
386	MEDORA	Thunder Bay	10.90	386	MEDORA	Thunder Bay	10.90
387	MELITA	Thunder Bay	10.90	387	MELITA	Thunder Bay	10.90
388	MIAMI	Thunder Bay	10.01	388	MIAMI	Thunder Bay	10.01
389	MINIIONAS	Thunder Bay	11.80	389	MINIIONAS	Thunder Bay	11.80
390	MINNEBOSA	Thunder Bay	10.46	390	MINNEBOSA	Thunder Bay	10.46
391	MINTO	Thunder Bay	10.90	391	MINTO	Thunder Bay	10.90
392	MORDEN	Thunder Bay	10.01	392	MORDEN	Thunder Bay	10.01
393	MORRIS	Thunder Bay	9.56	393	MORRIS	Thunder Bay	9.56
394	NEEPAWA	Thunder Bay	10.23	394	NEEPAWA	Thunder Bay	10.23
395	NESBITT	Thunder Bay	10.46	395	NESBITT	Thunder Bay	10.46
396	NETLEY	Thunder Bay	9.56	396	NETLEY	Thunder Bay	9.56
397	NEWDALE	Thunder Bay	10.46	397	NEWDALE	Thunder Bay	10.46
398	NINGA	Thunder Bay	10.68	398	NINGA	Thunder Bay	10.68
399	NIVERVILLE	Thunder Bay	9.34	399	NIVERVILLE	Thunder Bay	9.34
400	NORMAN	Thunder Bay	10.68	400	NORMAN	Thunder Bay	10.68
401	OAKBURN	Thunder Bay	10.90	401	OAKBURN	Thunder Bay	10.90
402	OAKNER	Thunder Bay	10.68	402	OAKNER	Thunder Bay	10.68
403	OAKVILLE	Thunder Bay	9.56	403	OAKVILLE	Thunder Bay	9.56
404	PIERSON	Thunder Bay	11.13	404	PIERSON	Thunder Bay	11.13
405	PILOT MOUND	Thunder Bay	10.23	405	PILOT MOUND	Thunder Bay	10.23
406	PLUM COULÉE	Thunder Bay	9.78	406	PLUM COULÉE	Thunder Bay	9.78
407	PLUMAS	Thunder Bay	10.23	407	PLUMAS	Thunder Bay	10.23
408	PORTAGE LA PRAIRIE	Thunder Bay	9.56	408	PORTAGE LA PRAIRIE	Thunder Bay	9.56
409	QUADRA	Thunder Bay	10.90	409	QUADRA	Thunder Bay	10.90
410	RATHWELL	Thunder Bay	9.78	410	RATHWELL	Thunder Bay	9.78
411	RESTON	Thunder Bay	10.90	411	RESTON	Thunder Bay	10.90
412	RIGNOLD	Thunder Bay	9.78	412	RIGNOLD	Thunder Bay	9.78

Column I				Colonne I			
Item	Station	Port	Distance Factor	Article	Gare	Port	Facteur de distance
413	RIVERS	Thunder Bay	10.68	413	RIVERS	Thunder Bay	10.68
414	ROBIN	Thunder Bay	11.35	414	ROBIN	Thunder Bay	11.35
415	ROLAND	Thunder Bay	9.78	415	ROLAND	Thunder Bay	9.78
416	ROSEFIELD	Thunder Bay	9.78	416	ROSEFIELD	Thunder Bay	9.78
417	ROSSBURN	Thunder Bay	11.13	417	ROSSBURN	Thunder Bay	11.13
418	ROSSER	Thunder Bay	9.34	418	ROSSER	Thunder Bay	9.34
419	RUSSELL	Thunder Bay	11.13	419	RUSSELL	Thunder Bay	11.13
420	SANDY LAKE	Thunder Bay	10.68	420	SANDY LAKE	Thunder Bay	10.68
421	SANFORD	Thunder Bay	9.56	421	SANFORD	Thunder Bay	9.56
422	SHEKIRK	Thunder Bay	9.34	422	SHEKIRK	Thunder Bay	9.34
423	SHOAL LAKE	Thunder Bay	10.68	423	SHOAL LAKE	Thunder Bay	10.68
424	SHORTDALE	Thunder Bay	11.35	424	SHORTDALE	Thunder Bay	11.35
425	SIDNEY	Thunder Bay	10.01	425	SIDNEY	Thunder Bay	10.01
426	SINCLAIR	Thunder Bay	10.90	426	SINCLAIR	Thunder Bay	10.90
427	SMART	Thunder Bay	10.46	427	SMART	Thunder Bay	10.46
428	SOLSGRITH	Thunder Bay	10.90	428	SOLSGRITH	Thunder Bay	10.90
429	SOMERSET	Thunder Bay	10.23	429	SOMERSET	Thunder Bay	10.23
430	SOURIS	Thunder Bay	10.46	430	SOURIS	Thunder Bay	10.46
431	SPEIRING	Thunder Bay	9.56	431	SPEIRING	Thunder Bay	9.56
432	ST. JEAN BAPTISTE	Thunder Bay	9.78	432	ST. JEAN BAPTISTE	Thunder Bay	9.78
433	STARBUCK	Thunder Bay	9.34	433	STARBUCK	Thunder Bay	9.34
434	ST. AGATHA	Thunder Bay	9.34	434	ST. AGATHA	Thunder Bay	9.34
435	ST. ANNE	Thunder Bay	9.11	435	ST. ANNE	Thunder Bay	9.11
436	ST. ROSE DULAC	Thunder Bay	10.90	436	ST. ROSE DULAC	Thunder Bay	10.90
437	STONEWALL	Thunder Bay	9.34	437	STONEWALL	Thunder Bay	9.34
438	STRATHCLAIR	Thunder Bay	10.68	438	STRATHCLAIR	Thunder Bay	10.68
439	SWAN LAKE	Thunder Bay	10.23	439	SWAN LAKE	Thunder Bay	10.23
440	SWAN RIVER	Thunder Bay	11.80	440	SWAN RIVER	Thunder Bay	11.80
441	SWAN RIVER VALLEY	Thunder Bay	11.80	441	SWAN RIVER VALLEY	Thunder Bay	11.80
442	TENBY	Thunder Bay	10.23	442	TENBY	Thunder Bay	10.23
443	TEULON	Thunder Bay	9.56	443	TEULON	Thunder Bay	9.56
444	THE PAS	Thunder Bay	13.59	444	THE PAS	Thunder Bay	13.59
445	TRIERNE	Thunder Bay	9.78	445	TRIERNE	Thunder Bay	9.78
446	TUCKER	Thunder Bay	9.56	446	TUCKER	Thunder Bay	9.56
447	VIRDEN	Thunder Bay	10.68	447	VIRDEN	Thunder Bay	10.68
448	WARREN	Thunder Bay	9.56	448	WARREN	Thunder Bay	9.56
449	WASKADA	Thunder Bay	11.13	449	WASKADA	Thunder Bay	11.13
450	WESTBOURNE	Thunder Bay	9.78	450	WESTBOURNE	Thunder Bay	9.78
451	WESTROC	Thunder Bay	9.78	451	WESTROC	Thunder Bay	9.78
452	WINKLER	Thunder Bay	9.78	452	WINKLER	Thunder Bay	9.78
453	WINNIPEG	Thunder Bay	9.11	453	WINNIPEG	Thunder Bay	9.11
SASKATCHEWAN				SASKATCHEWAN			
454	ABBEY	Thunder Bay	14.27	454	ABBEY	Thunder Bay	14.27
455	ABERDEEN	Thunder Bay	13.59	455	ABERDEEN	Thunder Bay	13.59
456	ABERNETHY	Thunder Bay	12.03	456	ABERNETHY	Thunder Bay	12.03
457	ADMIRAL	Thunder Bay	13.82	457	ADMIRAL	Thunder Bay	13.82
458	ALAMIDA	Thunder Bay	11.58	458	ALAMIDA	Thunder Bay	11.58
459	ALAN	Thunder Bay	13.15	459	ALAN	Thunder Bay	13.15
460	ALSASK	Thunder Bay	14.94	460	ALSASK	Thunder Bay	14.94
461	AMSTERDAM	Thunder Bay	12.03	461	AMSTERDAM	Thunder Bay	12.03
462	ANEROID	Thunder Bay	13.59	462	ANEROID	Thunder Bay	13.59
463	ANTLER	Thunder Bay	11.13	463	ANTLER	Thunder Bay	11.13
464	ARBORFIELD	Thunder Bay	13.37	464	ARBORFIELD	Thunder Bay	13.37
465	ARCHERWELL	Thunder Bay	12.70	465	ARCHERWELL	Thunder Bay	12.70
466	ARCOLA	Thunder Bay	11.35	466	ARCOLA	Thunder Bay	11.35
467	ARMOUR SIDING	Thunder Bay	12.47	467	ARMOUR SIDING	Thunder Bay	12.47
468	ARRAN	Thunder Bay	12.03	468	ARRAN	Thunder Bay	12.03
469	ASQUITH	Thunder Bay	13.59	469	ASQUITH	Thunder Bay	13.59
470	ASSINIBOIA	Thunder Bay	12.93	470	ASSINIBOIA	Thunder Bay	12.93
471	ATWATER	Thunder Bay	11.58	471	ATWATER	Thunder Bay	11.58
472	AVONlea	Thunder Bay	12.47	472	AVONlea	Thunder Bay	12.47
473	AYLESBURY	Thunder Bay	13.15	473	AYLESBURY	Thunder Bay	13.15
474	AYLSHAM	Thunder Bay	13.15	474	AYLSHAM	Thunder Bay	13.15
475	BALCARRIS	Thunder Bay	12.03	475	BALCARRIS	Thunder Bay	12.03
476	BALDWINTON	Thunder Bay	14.72	476	BALDWINTON	Thunder Bay	14.72
477	BALGONIE	Thunder Bay	12.25	477	BALGONIE	Thunder Bay	12.25
478	BANGOR	Thunder Bay	11.58	478	BANGOR	Thunder Bay	11.58
479	BATEMAN	Thunder Bay	13.59	479	BATEMAN	Thunder Bay	13.59
480	BATTLEFORD	Thunder Bay	14.49	480	BATTLEFORD	Thunder Bay	14.49
481	BEADIE	Thunder Bay	14.49	481	BEADIE	Thunder Bay	14.49

Column I				Colonne I			
Item	Station	Port	Distance Factor	Article	Gare	Port	Facteur de distance
482	BEATTY	Thunder Bay	13.59	482	BEATTY	Thunder Bay	13.59
483	BEECHY	Thunder Bay	14.49	483	BEECHY	Thunder Bay	14.49
484	BENGOUGH	Thunder Bay	12.70	484	BENGOUGH	Thunder Bay	12.70
485	BENSON	Thunder Bay	12.03	485	BENSON	Thunder Bay	12.03
486	BETHUNE	Thunder Bay	12.47	486	BETHUNE	Thunder Bay	12.47
487	BIGGAR	Thunder Bay	14.05	487	BIGGAR	Thunder Bay	14.05
488	BIRCH HILLS	Thunder Bay	13.82	488	BIRCH HILLS	Thunder Bay	13.82
489	HIRSAY	Thunder Bay	14.27	489	HIRSAY	Thunder Bay	14.27
490	BJORKDALE	Thunder Bay	12.93	490	BJORKDALE	Thunder Bay	12.93
491	BLADWORTH	Thunder Bay	13.59	491	BLADWORTH	Thunder Bay	13.59
492	BLAINE LAKE	Thunder Bay	14.49	492	BLAINE LAKE	Thunder Bay	14.49
493	BOOTH	Thunder Bay	12.70	493	BOOTH	Thunder Bay	12.70
494	BORDEN	Thunder Bay	13.82	494	BORDEN	Thunder Bay	13.82
495	BRACKEN	Thunder Bay	15.39	495	BRACKEN	Thunder Bay	15.39
496	BRADWELL	Thunder Bay	13.37	496	BRADWELL	Thunder Bay	13.37
497	BREIDENBURY	Thunder Bay	11.35	497	BREIDENBURY	Thunder Bay	11.35
498	BREMEN	Thunder Bay	13.37	498	BREMEN	Thunder Bay	13.37
499	BRIERCREST	Thunder Bay	12.70	499	BRIERCREST	Thunder Bay	12.70
500	BROADVIEW	Thunder Bay	11.58	500	BROADVIEW	Thunder Bay	11.58
501	BROCK	Thunder Bay	14.49	501	BROCK	Thunder Bay	14.49
502	BRODERICK	Thunder Bay	13.82	502	BRODERICK	Thunder Bay	13.82
503	BROMHEAD	Thunder Bay	12.03	503	BROMHEAD	Thunder Bay	12.03
504	BROOKSBY	Thunder Bay	13.59	504	BROOKSBY	Thunder Bay	13.59
505	BROWNLEE	Thunder Bay	13.15	505	BROWNLEE	Thunder Bay	13.15
506	BRUNO	Thunder Bay	13.37	506	BRUNO	Thunder Bay	13.37
507	BUCHANAN	Thunder Bay	12.25	507	BUCHANAN	Thunder Bay	12.25
508	BULYEA	Thunder Bay	12.70	508	BULYEA	Thunder Bay	12.70
509	BURSTALL	Vancouver	14.49	509	BURSTALL	Vancouver	14.49
510	CABRI	Thunder Bay	14.05	510	CABRI	Thunder Bay	14.05
511	CACTUS LAKE	Vancouver	14.49	511	CACTUS LAKE	Vancouver	14.49
512	CADILLAC	Thunder Bay	13.82	512	CADILLAC	Thunder Bay	13.82
513	CANORA	Thunder Bay	12.03	513	CANORA	Thunder Bay	12.03
514	CANWOOD	Thunder Bay	14.27	514	CANWOOD	Thunder Bay	14.27
515	CARIEVALE	Thunder Bay	11.13	515	CARIEVALE	Thunder Bay	11.13
516	CARLYLE	Thunder Bay	11.35	516	CARLYLE	Thunder Bay	11.35
517	CARMICHAEL	Thunder Bay	14.05	517	CARMICHAEL	Thunder Bay	14.05
518	CARNDUFF	Thunder Bay	11.35	518	CARNDUFF	Thunder Bay	11.35
519	CARROT RIVER	Thunder Bay	13.37	519	CARROT RIVER	Thunder Bay	13.37
520	CAVALIER	Thunder Bay	14.72	520	CAVALIER	Thunder Bay	14.72
521	CENTRAL BUTTE	Thunder Bay	13.37	521	CENTRAL BUTTE	Thunder Bay	13.37
522	CEYLON	Thunder Bay	12.47	522	CEYLON	Thunder Bay	12.47
523	CHAMBERLAIN	Thunder Bay	13.15	523	CHAMBERLAIN	Thunder Bay	13.15
524	CHAPLIN	Thunder Bay	13.15	524	CHAPLIN	Thunder Bay	13.15
525	CHOICELAND	Thunder Bay	13.59	525	CHOICELAND	Thunder Bay	13.59
526	CLAIR	Thunder Bay	12.47	526	CLAIR	Thunder Bay	12.47
527	CLAYTON	Thunder Bay	14.94	527	CLAYTON	Thunder Bay	14.94
528	CLIMAX	Thunder Bay	15.17	528	CLIMAX	Thunder Bay	15.17
529	CODETTE	Thunder Bay	13.15	529	CODETTE	Thunder Bay	13.15
530	COLEVILLE	Thunder Bay	14.72	530	COLEVILLE	Thunder Bay	14.72
531	COLONSAY	Thunder Bay	13.15	531	COLONSAY	Thunder Bay	13.15
532	CONGRESS	Thunder Bay	13.15	532	CONGRESS	Thunder Bay	13.15
533	CONQUEST	Thunder Bay	13.82	533	CONQUEST	Thunder Bay	13.82
534	CONSUL	Thunder Bay	14.72	534	CONSUL	Thunder Bay	14.72
535	CORONACH	Thunder Bay	13.59	535	CORONACH	Thunder Bay	13.59
536	CRAIK	Thunder Bay	13.15	536	CRAIK	Thunder Bay	13.15
537	CRANE VALLEY	Thunder Bay	12.70	537	CRANE VALLEY	Thunder Bay	12.70
538	CRAVEN	Thunder Bay	12.47	538	CRAVEN	Thunder Bay	12.47
539	CREELMAN	Thunder Bay	11.80	539	CREELMAN	Thunder Bay	11.80
540	CROOKED RIVER	Thunder Bay	13.15	540	CROOKED RIVER	Thunder Bay	13.15
541	CUDWORTH	Thunder Bay	13.37	541	CUDWORTH	Thunder Bay	13.37
542	CUPAR	Thunder Bay	12.47	542	CUPAR	Thunder Bay	12.47
543	CUTKNEE	Thunder Bay	14.72	543	CUTKNEE	Thunder Bay	14.72
544	CYMRIC	Thunder Bay	12.93	544	CYMRIC	Thunder Bay	12.93
545	DAFOE	Thunder Bay	12.47	545	DAFOE	Thunder Bay	12.47
546	DALMENY	Thunder Bay	13.82	546	DALMENY	Thunder Bay	13.82
547	D'ARCY	Thunder Bay	14.27	547	D'ARCY	Thunder Bay	14.27
548	DAVIDSON	Thunder Bay	13.37	548	DAVIDSON	Thunder Bay	13.37
549	DEBDEN	Thunder Bay	14.27	549	DEBDEN	Thunder Bay	14.27
550	DELISLI	Thunder Bay	13.82	550	DELISLI	Thunder Bay	13.82
551	DELMAS	Vancouver	14.27	551	DELMAS	Vancouver	14.27
552	DENHOLM	Thunder Bay	14.27	552	DENHOLM	Thunder Bay	14.27

Column I				Colonne I			
Item	Station	Port	Distance Factor	Article	Quai	Port	Facteur de distance
553.	DENZIL	Vancouver	14 27	553	DENZIL	Vancouver	14 27
554.	DINSMORE	Thunder Bay	14 27	554	DINSMORE	Thunder Bay	14 27
555.	DISLEY	Thunder Bay	12 47	555	DISLEY	Thunder Bay	12 47
556.	DIXON	Thunder Bay	13 15	556	DIXON	Thunder Bay	13 15
557.	DODSLAND	Thunder Bay	14 72	557	DODSLAND	Thunder Bay	14 72
558.	DOLLARD	Thunder Bay	14 05	558	DOLLARD	Thunder Bay	14 05
559.	DOMREMY	Thunder Bay	13 59	559	DOMREMY	Thunder Bay	13 59
560.	DRAKE	Thunder Bay	12 93	560	DRAKE	Thunder Bay	12 93
561.	DRINKWATER	Thunder Bay	12 70	561	DRINKWATER	Thunder Bay	12 70
562.	DUBUC	Thunder Bay	11 58	562	DUBUC	Thunder Bay	11 58
563.	DUCK LAKE	Thunder Bay	14 05	563	DUCK LAKE	Thunder Bay	14 05
564.	DUNBLANE	Thunder Bay	14 27	564	DUNBLANE	Thunder Bay	14 27
565.	DUNDURN	Thunder Bay	13 59	565	DUNDURN	Thunder Bay	13 59
566.	DUVAL	Thunder Bay	12 93	566	DUVAL	Thunder Bay	12 93
567.	DYSART	Thunder Bay	12 25	567	DYSART	Thunder Bay	12 25
568.	EARL GREY	Thunder Bay	12 70	568	EARL GREY	Thunder Bay	12 70
569.	EASTEND	Thunder Bay	14 27	569	EASTEND	Thunder Bay	14 27
570.	EATONIA	Thunder Bay	15 17	570	EATONIA	Thunder Bay	15 17
571.	EDAM	Thunder Bay	14 72	571	EDAM	Thunder Bay	14 72
572.	EDENWOLD	Thunder Bay	12 47	572	EDENWOLD	Thunder Bay	12 47
573.	EDGELEY	Thunder Bay	12 47	573	EDGELEY	Thunder Bay	12 47
574.	ELBOW	Thunder Bay	13 37	574	ELBOW	Thunder Bay	13 37
575.	ELDERSLEY	Thunder Bay	13 15	575	ELDERSLEY	Thunder Bay	13 15
576.	ELFROS	Thunder Bay	12 25	576	ELFROS	Thunder Bay	12 25
577.	ELROSE	Thunder Bay	14 72	577	ELROSE	Thunder Bay	14 72
578.	ENGLEFIELD	Thunder Bay	12 93	578	ENGLEFIELD	Thunder Bay	12 93
579.	FRNFOLD	Thunder Bay	13 37	579	FRNFOLD	Thunder Bay	13 37
580.	ESME	Thunder Bay	13 59	580	ESME	Thunder Bay	13 59
581.	ESTERHAZY	Thunder Bay	11 58	581	ESTERHAZY	Thunder Bay	11 58
582.	ESTEVAN	Thunder Bay	11 80	582	ESTEVAN	Thunder Bay	11 80
583.	ESTLIN	Thunder Bay	12 47	583	ESTLIN	Thunder Bay	12 47
584.	ESTON	Thunder Bay	14 94	584	ESTON	Thunder Bay	14 94
585.	EYEBROW	Thunder Bay	13 15	585	EYEBROW	Thunder Bay	13 15
586.	FAIRLIGHT	Thunder Bay	11 35	586	FAIRLIGHT	Thunder Bay	11 35
587.	FENWOOD	Thunder Bay	12 03	587	FENWOOD	Thunder Bay	12 03
588.	FERLAND	Thunder Bay	13 59	588	FERLAND	Thunder Bay	13 59
589.	HFE LAKE	Thunder Bay	13 37	589	HFE LAKE	Thunder Bay	13 37
590.	HILLMORE	Thunder Bay	11 80	590	HILLMORE	Thunder Bay	11 80
591.	HISKE	Thunder Bay	14 27	591	HISKE	Thunder Bay	14 27
592.	FLAXCOMBE	Thunder Bay	14 94	592	FLAXCOMBE	Thunder Bay	14 94
593.	FLEMING	Thunder Bay	11 13	593	FLEMING	Thunder Bay	11 13
594.	FOAM LAKE	Thunder Bay	12 25	594	FOAM LAKE	Thunder Bay	12 25
595.	FORGAN	Thunder Bay	14 49	595	FORGAN	Thunder Bay	14 49
596.	FORT QU'APPELLE	Thunder Bay	12 25	596	FORT QU'APPELLE	Thunder Bay	12 25
597.	FOSSTON	Thunder Bay	12 47	597	FOSSTON	Thunder Bay	12 47
598.	FOX VALLEY	Vancouver	14 94	598	FOX VALLEY	Vancouver	14 94
599.	FRANCIS	Thunder Bay	12 03	599	FRANCIS	Thunder Bay	12 03
600.	FROBISHER	Thunder Bay	11 58	600	FROBISHER	Thunder Bay	11 58
601.	FRONTIER	Thunder Bay	15 17	601	FRONTIER	Thunder Bay	15 17
602.	FULDA	Thunder Bay	13 15	602	FULDA	Thunder Bay	13 15
603.	GAINSBOROUGH	Thunder Bay	11 13	603	GAINSBOROUGH	Thunder Bay	11 13
604.	GERALD	Thunder Bay	11 35	604	GERALD	Thunder Bay	11 35
605.	GLADMAR	Thunder Bay	12 47	605	GLADMAR	Thunder Bay	12 47
606.	GLASLYN	Thunder Bay	15 17	606	GLASLYN	Thunder Bay	15 17
607.	GLEN EWEN	Thunder Bay	11 35	607	GLEN EWEN	Thunder Bay	11 35
608.	GLEN AVON	Thunder Bay	12 03	608	GLEN AVON	Thunder Bay	12 03
609.	GLENBAIN	Thunder Bay	13 59	609	GLENBAIN	Thunder Bay	13 59
610.	GLENSIDE	Thunder Bay	13 82	610	GLENSIDE	Thunder Bay	13 82
611.	GLENTWORTH	Thunder Bay	13 59	611	GLENTWORTH	Thunder Bay	13 59
612.	GLIDDEN	Thunder Bay	15 17	612	GLIDDEN	Thunder Bay	15 17
613.	GOLDEN PRAIRIE	Vancouver	14 49	613	GOLDEN PRAIRIE	Vancouver	14 49
614.	GOODEVE	Thunder Bay	12 03	614	GOODEVE	Thunder Bay	12 03
615.	GORLITZ	Thunder Bay	12 03	615	GORLITZ	Thunder Bay	12 03
616.	GOVAN	Thunder Bay	12 93	616	GOVAN	Thunder Bay	12 93
617.	GRAND COULEE	Thunder Bay	12 47	617	GRAND COULEE	Thunder Bay	12 47
618.	GRAVELBOURG	Thunder Bay	13 37	618	GRAVELBOURG	Thunder Bay	13 37
619.	GRAY	Thunder Bay	12 25	619	GRAY	Thunder Bay	12 25
620.	GRENFELL	Thunder Bay	11 58	620	GRENFELL	Thunder Bay	11 58
621.	GRIFFIN	Thunder Bay	11 80	621	GRIFFIN	Thunder Bay	11 80
622.	GULL LAKE	Thunder Bay	14 05	622	GULL LAKE	Thunder Bay	14 05
623.	HAIFORD	Thunder Bay	14 49	623	HAIFORD	Thunder Bay	14 49

Item	Column I Station	Column II Port	Column III Distance Factor	Article	Colonne I Gare	Colonne II Port	Colonne III Facteur de distance
624.	HAGEN	Thunder Bay	13.59	624	HAGEN	Thunder Bay	13.59
625.	HAGUE	Thunder Bay	13.82	625	HAGUE	Thunder Bay	13.82
626	HAMLIN	Thunder Bay	14.49	626	HAMLIN	Thunder Bay	14.49
627	HANLEY	Thunder Bay	13.59	627	HANLEY	Thunder Bay	13.59
628	HARPTREE	Thunder Bay	12.70	628	HARPTREE	Thunder Bay	12.70
629	HARRIS	Thunder Bay	14.05	629	HARRIS	Thunder Bay	14.05
630	HAWARDEN	Thunder Bay	13.59	630	HAWARDEN	Thunder Bay	13.59
631	HAZLET	Thunder Bay	14.27	631	HAZLET	Thunder Bay	14.27
632	HERBERT	Thunder Bay	13.59	632	HERBERT	Thunder Bay	13.59
633	HERSCHEL	Thunder Bay	14.49	633	HERSCHEL	Thunder Bay	14.49
634	HINCHLIFFE	Thunder Bay	12.25	634	HINCHLIFFE	Thunder Bay	12.25
635	HODGEVILLE	Thunder Bay	13.59	635	HODGEVILLE	Thunder Bay	13.59
636	HOLDFAST	Thunder Bay	13.37	636	HOLDFAST	Thunder Bay	13.37
637	HORIZON	Thunder Bay	12.70	637	HORIZON	Thunder Bay	12.70
638	HUBBARD	Thunder Bay	12.03	638	HUBBARD	Thunder Bay	12.03
639	HUDSON BAY	Thunder Bay	12.70	639	HUDSON BAY	Thunder Bay	12.70
640	HUGHTON	Thunder Bay	14.49	640	HUGHTON	Thunder Bay	14.49
641	HUMBOLDI	Thunder Bay	12.93	641	HUMBOLDI	Thunder Bay	12.93
642	HYAS	Thunder Bay	12.25	642	HYAS	Thunder Bay	12.25
643	IMPERIAL	Thunder Bay	13.15	643	IMPERIAL	Thunder Bay	13.15
644	INCHKEITH	Thunder Bay	11.58	644	INCHKEITH	Thunder Bay	11.58
645	INDIAN HEAD	Thunder Bay	12.03	645	INDIAN HEAD	Thunder Bay	12.03
646	INSINGER	Thunder Bay	12.03	646	INSINGER	Thunder Bay	12.03
647	INSTOW	Thunder Bay	14.05	647	INSTOW	Thunder Bay	14.05
648	INVERMAY	Thunder Bay	12.25	648	INVERMAY	Thunder Bay	12.25
649	ITUNA	Thunder Bay	12.03	649	ITUNA	Thunder Bay	12.03
650	JANSEN	Thunder Bay	12.70	650	JANSEN	Thunder Bay	12.70
651	KAMSACK	Thunder Bay	11.80	651	KAMSACK	Thunder Bay	11.80
652	KAYVILLE	Thunder Bay	12.70	652	KAYVILLE	Thunder Bay	12.70
653	KEELER	Thunder Bay	12.93	653	KEELER	Thunder Bay	12.93
654	KELLIHER	Thunder Bay	12.25	654	KELLIHER	Thunder Bay	12.25
655	KELSO	Thunder Bay	11.35	655	KELSO	Thunder Bay	11.35
656	KELVINGTON	Thunder Bay	12.70	656	KELVINGTON	Thunder Bay	12.70
657	KENASTON	Thunder Bay	13.59	657	KENASTON	Thunder Bay	13.59
658	KERROBERT	Thunder Bay	14.72	658	KERROBERT	Thunder Bay	14.72
659	KILLALY	Thunder Bay	11.80	659	KILLALY	Thunder Bay	11.80
660	KINCAID	Thunder Bay	13.37	660	KINCAID	Thunder Bay	13.37
661	KINDERSLEY	Thunder Bay	14.72	661	KINDERSLEY	Thunder Bay	14.72
662	KINISTINO	Thunder Bay	13.59	662	KINISTINO	Thunder Bay	13.59
663	KINLEY	Thunder Bay	13.82	663	KINLEY	Thunder Bay	13.82
664	KIPLING	Thunder Bay	11.80	664	KIPLING	Thunder Bay	11.80
665	KRONAU	Thunder Bay	12.25	665	KRONAU	Thunder Bay	12.25
666	KUROKI	Thunder Bay	12.47	666	KUROKI	Thunder Bay	12.47
667	KYLE	Thunder Bay	14.94	667	KYLE	Thunder Bay	14.94
668	LAC VERT	Thunder Bay	13.37	668	LAC VERT	Thunder Bay	13.37
669	LACADENA	Thunder Bay	15.17	669	LACADENA	Thunder Bay	15.17
670	LAFLECHE	Thunder Bay	13.15	670	LAFLECHE	Thunder Bay	13.15
671	LAJORD	Thunder Bay	12.25	671	LAJORD	Thunder Bay	12.25
672	LAKE ALMA	Thunder Bay	12.25	672	LAKE ALMA	Thunder Bay	12.25
673	LAKE LENORE	Thunder Bay	13.15	673	LAKE LENORE	Thunder Bay	13.15
674	LAMPMAN	Thunder Bay	11.58	674	LAMPMAN	Thunder Bay	11.58
675	LANCER	Thunder Bay	14.27	675	LANCER	Thunder Bay	14.27
676	LANDIS	Thunder Bay	14.27	676	LANDIS	Thunder Bay	14.27
677	LANG	Thunder Bay	12.25	677	LANG	Thunder Bay	12.25
678	LANGBANK	Thunder Bay	11.35	678	LANGBANK	Thunder Bay	11.35
679	LANGENBURG	Thunder Bay	11.35	679	LANGENBURG	Thunder Bay	11.35
680	LANOHAM	Thunder Bay	13.82	680	LANOHAM	Thunder Bay	13.82
681	LANIGAN	Thunder Bay	12.70	681	LANIGAN	Thunder Bay	12.70
682	LAPORTE	Thunder Bay	15.17	682	LAPORTE	Thunder Bay	15.17
683	LASHBURN	Vancouver	14.05	683	LASHBURN	Vancouver	14.05
684	LAURA	Thunder Bay	13.82	684	LAURA	Thunder Bay	13.82
685	LEADER	Vancouver	14.27	685	LEADER	Vancouver	14.27
686	LEASK	Thunder Bay	14.49	686	LEASK	Thunder Bay	14.49
687	LEMBERG	Thunder Bay	12.03	687	LEMBERG	Thunder Bay	12.03
688	LENEY	Thunder Bay	13.82	688	LENEY	Thunder Bay	13.82
689	LEOVILLE	Thunder Bay	14.94	689	LEOVILLE	Thunder Bay	14.94
690	LEROSS	Thunder Bay	12.25	690	LEROSS	Thunder Bay	12.25
691	LEROY	Thunder Bay	12.93	691	LEROY	Thunder Bay	12.93
692	LESTOCK	Thunder Bay	12.25	692	LESTOCK	Thunder Bay	12.25
693	LEWVAN	Thunder Bay	12.25	693	LEWVAN	Thunder Bay	12.25
694	LIBERTY	Thunder Bay	13.37	694	LIBERTY	Thunder Bay	13.37

Column I				Column II				Column III			
Item	Station	Port	Distance Factor	Article	Gare	Port	Facteur de distance				
695	LIMERICK	Thunder Bay	13.15	695	LIMERICK	Thunder Bay	13.15				
696	LIPTON	Thunder Bay	12.25	696	LIPTON	Thunder Bay	12.25				
697	LLOYDMINSTER	Vancouver	13.82	697	LLOYDMINSTER	Vancouver	13.82				
698	LOCKWOOD	Thunder Bay	12.93	698	LOCKWOOD	Thunder Bay	12.93				
699	LOREBURN	Thunder Bay	13.59	699	LOREBURN	Thunder Bay	13.59				
700	LOVE	Thunder Bay	13.37	700	LOVE	Thunder Bay	13.37				
701	LUCKY LAKE	Thunder Bay	14.49	701	LUCKY LAKE	Thunder Bay	14.49				
702	LUMSDEN	Thunder Bay	12.47	702	LUMSDEN	Thunder Bay	12.47				
703	LUSELAND	Thunder Bay	14.72	703	LUSELAND	Thunder Bay	14.72				
704	MACKLIN	Thunder Bay	14.94	704	MACKLIN	Thunder Bay	14.94				
705	MACNUTT	Thunder Bay	12.47	705	MACNUTT	Thunder Bay	12.47				
706	MACCOUN	Thunder Bay	12.03	706	MACCOUN	Thunder Bay	12.03				
707	MACRORIE	Thunder Bay	14.05	707	MACRORIE	Thunder Bay	14.05				
708	MADISON	Thunder Bay	14.94	708	MADISON	Thunder Bay	14.94				
709	MAIDSTONE	Vancouver	14.05	709	MAIDSTONE	Vancouver	14.05				
710	MAJOR	Thunder Bay	14.94	710	MAJOR	Thunder Bay	14.94				
711	MANKOTA	Thunder Bay	13.59	711	MANKOTA	Thunder Bay	13.59				
712	MANOR	Thunder Bay	11.35	712	MANOR	Thunder Bay	11.35				
713	MANTARIO	Thunder Bay	15.17	713	MANTARIO	Thunder Bay	15.17				
714	MAPLE CREEK	Thunder Bay	14.49	714	MAPLE CREEK	Thunder Bay	14.49				
715	MARENGO	Thunder Bay	14.94	715	MARENGO	Thunder Bay	14.94				
716	MARGO	Thunder Bay	12.47	716	MARGO	Thunder Bay	12.47				
717	MARKINCH	Thunder Bay	12.47	717	MARKINCH	Thunder Bay	12.47				
718	MARQUIS	Thunder Bay	12.93	718	MARQUIS	Thunder Bay	12.93				
719	MARSDEN	Thunder Bay	14.94	719	MARSDEN	Thunder Bay	14.94				
720	MARSHALL	Vancouver	13.82	720	MARSHALL	Vancouver	13.82				
721	MARYFIELD	Thunder Bay	11.35	721	MARYFIELD	Thunder Bay	11.35				
722	MAYFAIR	Thunder Bay	14.72	722	MAYFAIR	Thunder Bay	14.72				
723	MAYMONT	Thunder Bay	14.05	723	MAYMONT	Thunder Bay	14.05				
724	MAZENOD	Thunder Bay	13.37	724	MAZENOD	Thunder Bay	13.37				
725	MCCORD	Thunder Bay	13.59	725	MCCORD	Thunder Bay	13.59				
726	McMAHON	Thunder Bay	13.59	726	McMAHON	Thunder Bay	13.59				
727	MEACHAM	Thunder Bay	13.37	727	MEACHAM	Thunder Bay	13.37				
728	MEADOW LAKE	Thunder Bay	15.17	728	MEADOW LAKE	Thunder Bay	15.17				
729	MEATH PARK	Thunder Bay	13.82	729	MEATH PARK	Thunder Bay	13.82				
730	MEDSTEAD	Thunder Bay	14.94	730	MEDSTEAD	Thunder Bay	14.94				
731	MELFORT	Thunder Bay	13.37	731	MELFORT	Thunder Bay	13.37				
732	MELVILLE	Thunder Bay	11.80	732	MELVILLE	Thunder Bay	11.80				
733	MENDHAM	Vancouver	14.27	733	MENDHAM	Vancouver	14.27				
734	MEOTA	Thunder Bay	14.49	734	MEOTA	Thunder Bay	14.49				
735	MERVIN	Thunder Bay	14.94	735	MERVIN	Thunder Bay	14.94				
736	MIDALE	Thunder Bay	12.03	736	MIDALE	Thunder Bay	12.03				
737	MIDDLE LAKE	Thunder Bay	13.15	737	MIDDLE LAKE	Thunder Bay	13.15				
738	MIKADO	Thunder Bay	12.03	738	MIKADO	Thunder Bay	12.03				
739	MILDEN	Thunder Bay	14.05	739	MILDEN	Thunder Bay	14.05				
740	MILESTONE	Thunder Bay	12.25	740	MILESTONE	Thunder Bay	12.25				
741	MINTON	Thunder Bay	12.47	741	MINTON	Thunder Bay	12.47				
742	MISTATIM	Thunder Bay	13.15	742	MISTATIM	Thunder Bay	13.15				
743	MONTMARTRE	Thunder Bay	11.80	743	MONTMARTRE	Thunder Bay	11.80				
744	MOOSE JAW	Thunder Bay	12.70	744	MOOSE JAW	Thunder Bay	12.70				
745	MOOSOMIN	Thunder Bay	11.13	745	MOOSOMIN	Thunder Bay	11.13				
746	MORSE	Thunder Bay	13.37	746	MORSE	Thunder Bay	13.37				
747	MORTLACH	Thunder Bay	12.93	747	MORTLACH	Thunder Bay	12.93				
748	MOSSBANK	Thunder Bay	13.15	748	MOSSBANK	Thunder Bay	13.15				
749	MOZART	Thunder Bay	12.47	749	MOZART	Thunder Bay	12.47				
750	NACAM	Thunder Bay	13.15	750	NACAM	Thunder Bay	13.15				
751	NEILBURG	Thunder Bay	14.94	751	NEILBURG	Thunder Bay	14.94				
752	NETHERHILL	Thunder Bay	14.49	752	NETHERHILL	Thunder Bay	14.49				
753	NEUDORF	Thunder Bay	12.03	753	NEUDORF	Thunder Bay	12.03				
754	NEVILLE	Thunder Bay	13.82	754	NEVILLE	Thunder Bay	13.82				
755	NICKLEN	Thunder Bay	13.15	755	NICKLEN	Thunder Bay	13.15				
756	NIPAWIN	Thunder Bay	13.37	756	NIPAWIN	Thunder Bay	13.37				
757	NOKOMIS	Thunder Bay	12.70	757	NOKOMIS	Thunder Bay	12.70				
758	NORQUAY	Thunder Bay	12.25	758	NORQUAY	Thunder Bay	12.25				
759	NORTH BATTLEFORD	Thunder Bay	14.49	759	NORTH BATTLEFORD	Thunder Bay	14.49				
760	ODESSA	Thunder Bay	12.03	760	ODESSA	Thunder Bay	12.03				
761	OGEMA	Thunder Bay	12.47	761	OGEMA	Thunder Bay	12.47				
762	ORKNEY	Thunder Bay	15.39	762	ORKNEY	Thunder Bay	15.39				
763	OSAGE	Thunder Bay	12.03	763	OSAGE	Thunder Bay	12.03				
764	OSLER	Thunder Bay	13.59	764	OSLER	Thunder Bay	13.59				
765	OUTRAM	Thunder Bay	12.03	765	OUTRAM	Thunder Bay	12.03				

Item	Column I Station	Column II Port	Column III Distance Factor	Article	Colonne I Gare	Colonne II Port	Colonne III Facteur de distance
766.	OXBOW	Thunder Bay	11.35	766.	OXBOW	Thunder Bay	11.35
767.	PALMER	Thunder Bay	13.37	767.	PALMER	Thunder Bay	13.37
768.	PANGMAN	Thunder Bay	12.25	768.	PANGMAN	Thunder Bay	12.25
769.	PARADISE HILL	Thunder Bay	15.17	769.	PARADISE HILL	Thunder Bay	15.17
770.	PARKBEO	Thunder Bay	13.15	770.	PARKBEO	Thunder Bay	13.15
771.	PARKMAN	Thunder Bay	11.35	771.	PARKMAN	Thunder Bay	11.35
772.	PARKSIDE	Thunder Bay	14.27	772.	PARKSIDE	Thunder Bay	14.27
773.	PARRY	Thunder Bay	12.70	773.	PARRY	Thunder Bay	12.70
774.	PATHLOW	Thunder Bay	13.37	774.	PATHLOW	Thunder Bay	13.37
775.	PAYNTON	Vancouver	14.27	775.	PAYNTON	Vancouver	14.27
776.	PELLY	Thunder Bay	12.03	776.	PELLY	Thunder Bay	12.03
777.	PENNANT	Thunder Bay	14.05	777.	PENNANT	Thunder Bay	14.05
778.	PENSE	Thunder Bay	12.47	778.	PENSE	Thunder Bay	12.47
779.	PENZANCE	Thunder Bay	13.37	779.	PENZANCE	Thunder Bay	13.37
780.	PERDUE	Thunder Bay	13.82	780.	PERDUE	Thunder Bay	13.82
781.	PILGER	Thunder Bay	13.15	781.	PILGER	Thunder Bay	13.15
782.	PINKHAM	Thunder Bay	14.72	782.	PINKHAM	Thunder Bay	14.72
783.	PLATO	Thunder Bay	14.72	783.	PLATO	Thunder Bay	14.72
784.	PLENTY	Thunder Bay	14.49	784.	PLENTY	Thunder Bay	14.49
785.	PLUNKETT	Thunder Bay	12.93	785.	PLUNKETT	Thunder Bay	12.93
786.	PONTEIX	Thunder Bay	13.59	786.	PONTEIX	Thunder Bay	13.59
787.	PORCUPINE PLAIN	Thunder Bay	12.93	787.	PORCUPINE PLAIN	Thunder Bay	12.93
788.	PORTREEVE	Thunder Bay	14.27	788.	PORTREEVE	Thunder Bay	14.27
789.	PRAIRIE RIVER	Thunder Bay	12.93	789.	PRAIRIE RIVER	Thunder Bay	12.93
790.	PREECEVILLE	Thunder Bay	12.25	790.	PREECEVILLE	Thunder Bay	12.25
791.	PRELATE	Vancouver	14.27	791.	PRELATE	Vancouver	14.27
792.	PRIMATE	Thunder Bay	14.94	792.	PRIMATE	Thunder Bay	14.94
793.	PRINCE ALBERT	Thunder Bay	13.82	793.	PRINCE ALBERT	Thunder Bay	13.82
794.	PRUD'HOMME	Thunder Bay	13.37	794.	PRUD'HOMME	Thunder Bay	13.37
795.	PUNNICHY	Thunder Bay	12.47	795.	PUNNICHY	Thunder Bay	12.47
796.	QU'APPELLE	Thunder Bay	12.03	796.	QU'APPELLE	Thunder Bay	12.03
797.	QUILL LAKE	Thunder Bay	12.70	797.	QUILL LAKE	Thunder Bay	12.70
798.	RABBIT LAKE	Thunder Bay	14.72	798.	RABBIT LAKE	Thunder Bay	14.72
799.	RADISSON	Thunder Bay	14.05	799.	RADISSON	Thunder Bay	14.05
800.	RADVILLE	Thunder Bay	12.25	800.	RADVILLE	Thunder Bay	12.25
801.	RAMA	Thunder Bay	12.25	801.	RAMA	Thunder Bay	12.25
802.	RAYMORE	Thunder Bay	12.47	802.	RAYMORE	Thunder Bay	12.47
803.	REDVERS	Thunder Bay	11.13	803.	REDVERS	Thunder Bay	11.13
804.	REFORD	Thunder Bay	14.27	804.	REFORD	Thunder Bay	14.27
805.	REWARD	Vancouver	14.27	805.	REWARD	Vancouver	14.27
806.	RHEIN	Thunder Bay	12.25	806.	RHEIN	Thunder Bay	12.25
807.	RICETON	Thunder Bay	12.25	807.	RICETON	Thunder Bay	12.25
808.	RICHARD	Thunder Bay	14.49	808.	RICHARD	Thunder Bay	14.49
809.	RICHARDSON	Thunder Bay	12.47	809.	RICHARDSON	Thunder Bay	12.47
810.	RICHLEA	Thunder Bay	14.94	810.	RICHLEA	Thunder Bay	14.94
811.	RICHMOUND	Vancouver	14.72	811.	RICHMOUND	Vancouver	14.72
812.	RIDGEDALE	Thunder Bay	13.15	812.	RIDGEDALE	Thunder Bay	13.15
813.	RODSART	Thunder Bay	14.49	813.	RODSART	Thunder Bay	14.49
814.	ROCANVILLE	Thunder Bay	11.35	814.	ROCANVILLE	Thunder Bay	11.35
815.	ROCKOLEN	Thunder Bay	13.37	815.	ROCKOLEN	Thunder Bay	13.37
816.	ROCKHAVEN	Thunder Bay	14.49	816.	ROCKHAVEN	Thunder Bay	14.49
817.	ROSE VALLEY	Thunder Bay	12.47	817.	ROSE VALLEY	Thunder Bay	12.47
818.	ROSETOWN	Thunder Bay	14.05	818.	ROSETOWN	Thunder Bay	14.05
819.	ROSTHERN	Thunder Bay	13.82	819.	ROSTHERN	Thunder Bay	13.82
820.	ROULEAU	Thunder Bay	12.47	820.	ROULEAU	Thunder Bay	12.47
821.	ROWATT	Thunder Bay	12.47	821.	ROWATT	Thunder Bay	12.47
822.	RUSH LAKE	Thunder Bay	13.59	822.	RUSH LAKE	Thunder Bay	13.59
823.	SALTCOATS	Thunder Bay	11.58	823.	SALTCOATS	Thunder Bay	11.58
824.	SALVADOR	Vancouver	14.27	824.	SALVADOR	Vancouver	14.27
825.	SANCTUARY	Thunder Bay	14.94	825.	SANCTUARY	Thunder Bay	14.94
826.	SASKATOON	Thunder Bay	13.37	826.	SASKATOON	Thunder Bay	13.37
827.	SCEPTRE	Vancouver	14.27	827.	SCEPTRE	Vancouver	14.27
828.	SCOTT	Vancouver	14.27	828.	SCOTT	Vancouver	14.27
829.	SEDLEY	Thunder Bay	12.25	829.	SEDLEY	Thunder Bay	12.25
830.	SEMANS	Thunder Bay	12.70	830.	SEMANS	Thunder Bay	12.70
831.	SENLAC	Thunder Bay	14.72	831.	SENLAC	Thunder Bay	14.72
832.	SHAUNAVON	Thunder Bay	14.05	832.	SHAUNAVON	Thunder Bay	14.05
833.	SHEHO	Thunder Bay	12.03	833.	SHEHO	Thunder Bay	12.03
834.	SHELLBROOK	Thunder Bay	14.27	834.	SHELLBROOK	Thunder Bay	14.27
835.	SIMMIE	Thunder Bay	14.05	835.	SIMMIE	Thunder Bay	14.05
836.	SIMPSON	Thunder Bay	13.15	836.	SIMPSON	Thunder Bay	13.15

Item	Station	Port	Distance Factor	Article	Gare	Port	Facteur de distance
837	SINTALUTA	Thunder Bay	11.80	837	SINTALUTA	Thunder Bay	11.80
838	SMEATON	Thunder Bay	13.59	838	SMEATON	Thunder Bay	13.59
839	SMILEY	Thunder Bay	14.94	839	SMILEY	Thunder Bay	14.94
840	SOUTHEY	Thunder Bay	12.47	840	SOUTHEY	Thunder Bay	12.47
841	SPALDING	Thunder Bay	13.15	841	SPALDING	Thunder Bay	13.15
842	SPEERS	Thunder Bay	14.49	842	SPEERS	Thunder Bay	14.49
843	SPIRITWOOD	Thunder Bay	15.17	843	SPIRITWOOD	Thunder Bay	15.17
844	SPRINGSIDE	Thunder Bay	11.80	844	SPRINGSIDE	Thunder Bay	11.80
845	ST. BENEDICT	Thunder Bay	13.37	845	ST. BENEDICT	Thunder Bay	13.37
846	ST. BRIEUX	Thunder Bay	13.37	846	ST. BRIEUX	Thunder Bay	13.37
847	ST. GREGOR	Thunder Bay	12.93	847	ST. GREGOR	Thunder Bay	12.93
848	ST. LOUIS	Thunder Bay	13.82	848	ST. LOUIS	Thunder Bay	13.82
849	ST. WALBURG	Thunder Bay	15.17	849	ST. WALBURG	Thunder Bay	15.17
850	STALWART	Thunder Bay	13.15	850	STALWART	Thunder Bay	13.15
851	STAR CITY	Thunder Bay	13.37	851	STAR CITY	Thunder Bay	13.37
852	STENEN	Thunder Bay	12.25	852	STENEN	Thunder Bay	12.25
853	STOCKHOLM	Thunder Bay	11.58	853	STOCKHOLM	Thunder Bay	11.58
854	STOUGHTON	Thunder Bay	11.58	854	STOUGHTON	Thunder Bay	11.58
855	STRASBOURG	Thunder Bay	12.70	855	STRASBOURG	Thunder Bay	12.70
856	STRONGFIELD	Thunder Bay	13.59	856	STRONGFIELD	Thunder Bay	13.59
857	STURGIS	Thunder Bay	12.25	857	STURGIS	Thunder Bay	12.25
858	SUCCESS	Thunder Bay	13.82	858	SUCCESS	Thunder Bay	13.82
859	SUPERB	Thunder Bay	14.94	859	SUPERB	Thunder Bay	14.94
860	SWIFT CURRENT	Thunder Bay	13.82	860	SWIFT CURRENT	Thunder Bay	13.82
861	SYLVANIA	Thunder Bay	12.93	861	SYLVANIA	Thunder Bay	12.93
862	TESSIER	Thunder Bay	13.82	862	TESSIER	Thunder Bay	13.82
863	THACKERAY	Thunder Bay	14.49	863	THACKERAY	Thunder Bay	14.49
864	THEODORE	Thunder Bay	11.80	864	THEODORE	Thunder Bay	11.80
865	HUNEY	Thunder Bay	12.70	865	HUNEY	Thunder Bay	12.70
866	HISDALE	Thunder Bay	12.93	866	HISDALE	Thunder Bay	12.93
867	LOGO	Thunder Bay	11.58	867	LOGO	Thunder Bay	11.58
868	TOMPKINS	Thunder Bay	14.27	868	TOMPKINS	Thunder Bay	14.27
869	TORQUAY	Thunder Bay	12.03	869	TORQUAY	Thunder Bay	12.03
870	TRAMPING LAKE	Thunder Bay	14.49	870	TRAMPING LAKE	Thunder Bay	14.49
871	TREGARVA	Thunder Bay	12.47	871	TREGARVA	Thunder Bay	12.47
872	TRIBUNE	Thunder Bay	12.25	872	TRIBUNE	Thunder Bay	12.25
873	TRUAX	Thunder Bay	12.25	873	TRUAX	Thunder Bay	12.25
874	TURTFIELD	Thunder Bay	14.94	874	TURTFIELD	Thunder Bay	14.94
875	TUXFORD	Thunder Bay	12.93	875	TUXFORD	Thunder Bay	12.93
876	TYNER	Thunder Bay	15.17	876	TYNER	Thunder Bay	15.17
877	UNITY	Vancouver	14.05	877	UNITY	Vancouver	14.05
878	VAL MARIE	Thunder Bay	15.61	878	VAL MARIE	Thunder Bay	15.61
879	VAL PARAISSO	Thunder Bay	12.93	879	VAL PARAISSO	Thunder Bay	12.93
880	VANGUARD	Thunder Bay	13.59	880	VANGUARD	Thunder Bay	13.59
881	VAWN	Thunder Bay	14.72	881	VAWN	Thunder Bay	14.72
882	VENN	Thunder Bay	12.93	882	VENN	Thunder Bay	12.93
883	VEREGIN	Thunder Bay	11.80	883	VEREGIN	Thunder Bay	11.80
884	VERWOOD	Thunder Bay	12.70	884	VERWOOD	Thunder Bay	12.70
885	VIBANK	Thunder Bay	12.03	885	VIBANK	Thunder Bay	12.03
886	VICTROY	Thunder Bay	12.70	886	VICTROY	Thunder Bay	12.70
887	VISCOUNT	Thunder Bay	13.15	887	VISCOUNT	Thunder Bay	13.15
888	WADENA	Thunder Bay	12.25	888	WADENA	Thunder Bay	12.25
889	WAKAW	Thunder Bay	13.59	889	WAKAW	Thunder Bay	13.59
890	WALDECK	Thunder Bay	13.59	890	WALDECK	Thunder Bay	13.59
891	WALDRON	Thunder Bay	11.58	891	WALDRON	Thunder Bay	11.58
892	WAPILLA	Thunder Bay	11.35	892	WAPILLA	Thunder Bay	11.35
893	WASECA	Vancouver	14.05	893	WASECA	Vancouver	14.05
894	WATROUS	Thunder Bay	12.93	894	WATROUS	Thunder Bay	12.93
895	WATSON	Thunder Bay	12.93	895	WATSON	Thunder Bay	12.93
896	WAUCHOPE	Thunder Bay	11.13	896	WAUCHOPE	Thunder Bay	11.13
897	WEBB	Thunder Bay	13.82	897	WEBB	Thunder Bay	13.82
898	WEEKES	Thunder Bay	12.70	898	WEEKES	Thunder Bay	12.70
899	WEIRDALE	Thunder Bay	13.82	899	WEIRDALE	Thunder Bay	13.82
900	WELDON	Thunder Bay	13.59	900	WELDON	Thunder Bay	13.59
901	WELWYN	Thunder Bay	11.13	901	WELWYN	Thunder Bay	11.13
902	WEYBURN	Thunder Bay	12.03	902	WEYBURN	Thunder Bay	12.03
903	WHITE FOX	Thunder Bay	13.37	903	WHITE FOX	Thunder Bay	13.37
904	WHITE STAR	Thunder Bay	14.05	904	WHITE STAR	Thunder Bay	14.05
905	WHITEWOOD	Thunder Bay	11.35	905	WHITEWOOD	Thunder Bay	11.35
906	WILBERT	Thunder Bay	14.72	906	WILBERT	Thunder Bay	14.72
907	WILCOX	Thunder Bay	12.47	907	WILCOX	Thunder Bay	12.47

Item	Column I Station	Column II Port	Column III Distance Factor
908	WILKIE	Thunder Bay	14.27
909	WILLMAR	Thunder Bay	11.35
910	WILLOWBUNCH	Thunder Bay	12.93
911	WILLOWS	Thunder Bay	12.93
912	WISETON	Thunder Bay	14.49
913	WOLSELEY	Thunder Bay	11.80
914	WOOD MOUNTAIN	Thunder Bay	13.37
915	WOODROW	Thunder Bay	13.37
916	WROXTON	Thunder Bay	12.25
917	WYMARK	Thunder Bay	13.82
918	WYNYARD	Thunder Bay	12.47
919	YELLOW GRASS	Thunder Bay	12.25
920	YORKTON	Thunder Bay	11.58
921	YOUNG	Thunder Bay	13.15
922	ZEALANDIA	Thunder Bay	14.05
923	ZEHNER	Thunder Bay	12.47
924	ZELMA	Thunder Bay	13.15
925	ZENON PARK	Thunder Bay	13.37

Article	Colonne I Gare	Colonne II Port	Colonne III Facteur de distance
908	WILKIE	Thunder Bay	14.27
909	WILLMAR	Thunder Bay	11.35
910	WILLOWBUNCH	Thunder Bay	12.93
911	WILLOWS	Thunder Bay	12.93
912	WISETON	Thunder Bay	14.49
913	WOLSELEY	Thunder Bay	11.80
914	WOOD MOUNTAIN	Thunder Bay	13.37
915	WOODROW	Thunder Bay	13.37
916	WROXTON	Thunder Bay	12.25
917	WYMARK	Thunder Bay	13.82
918	WYNYARD	Thunder Bay	12.47
919	YELLOW GRASS	Thunder Bay	12.25
920	YORKTON	Thunder Bay	11.58
921	YOUNG	Thunder Bay	13.15
922	ZEALANDIA	Thunder Bay	14.05
923	ZEHNER	Thunder Bay	12.47
924	ZELMA	Thunder Bay	13.15
925	ZENON PARK	Thunder Bay	13.37

COMING INTO FORCE

5. These Regulations come into force on July 10, 1996.

REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The February 27, 1995 budget of the federal government announced a plan to modernize the western grain transportation policy. The Omnibus Budget Implementation Bill - Measures Related to the *Western Grain Transportation Act* (WGTA) repealed the *Western Grain Transportation Act* and established the *Western Grain Transition Payments Act* (WGTPA) which provides for the following:

- an ex gratia capital payment of \$1.6 billion will be made to owners of Prairie farmland. The first payment beginning in early 1996, and the final payment to begin in September 1996.
- authority for the Governor in Council to make regulations for carrying out the purposes of the Act, including regulations prescribing the criteria to be used by the Minister in deciding whether applicants are entitled to transition payments and the conditions to be met prior to receiving a transition payment, including the condition that an equitable arrangement must be made between an applicant and any person or partnership that is leasing farmland that is the subject of an application for the transition payment.

On June 29, 1995 the Governor General made the *Western Grain Transition Payments Regulations* (hereafter referred to as the regulations) with subsequent amendments on September 15, 1995 and January 10, 1996 which prescribed the following:

- that to meet the definition of "own" in section 2 of the WGTPA, the interests outlined in subsection 3 (2) of the regulations, must be in existence at February 28, 1995.
- as a criteria for payment, that applicants for transition payments must own not less than 10 acres of farmland located in the eligible area.

ENTRÉE EN VIGUEUR

5. Le présent règlement entre en vigueur le 10 juillet 1996.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Dans le budget présenté le 27 février 1995, le gouvernement fédéral annonçait la mise à jour de sa politique sur le transport du grain de l'Ouest. Le projet de loi d'ensemble du budget—mesures relatives à la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO) a permis au gouvernement de faire abroger cette loi et de faire adopter la *Loi sur les paiements de transition du grain de l'Ouest* (LPTGO), laquelle fait état des points suivants :

- Des paiements de capital à titre gracieux totalisant 1,6 milliard de dollars seront versés aux propriétaires de terres arables dans les Prairies. Le premier versement commencera au début de 1996, et le dernier en septembre 1996.
- L'autorisation par règlement du gouverneur en conseil de prendre les mesures nécessaires à l'application de la présente loi, notamment établir les critères d'admissibilité des demandeurs en ce qui touche les paiements de transition, y compris la condition exigeant la conclusion d'une entente équitable par le demandeur à l'égard de toute personne ou société de personnes qui loue les terres arables faisant objet de la demande de paiement de transition.

Le 29 juin 1995, le gouverneur général a adopté le *Règlement sur les paiements de transition du grain de l'Ouest* (ci-après appelé le « règlement ») faisant l'objet de modifications subséquentes en date du 15 septembre 1995 et du 10 janvier 1996 et dans lesquelles on précise les conditions de paiement suivantes :

- Pour l'application de la définition de « propriétaire » énoncée dans l'article 2 de la LPTGO, les intérêts visés au paragraphe 3(2) du règlement devaient exister au 28 février 1995.
- Le demandeur doit être propriétaire d'un minimum de dix acres de terres arables situées dans la région désignée.

- that as a condition of payment, the Minister shall receive on or before November 15, 1995 a letter from a lessee that an equitable arrangement has not been made.
- as a condition of payment on notification by the Minister of the receipt of the letter from a lessee that an equitable arrangement has not been made, the applicant shall submit to the Minister by May 1, 1996 the requirements noted under subparagraph 5(2)(a)(i), (ii) or (iii) of the regulations.
- that the distance factor set out in column III of the schedule attached to the regulations is based on the distance between the delivery point and the centre of the applicants parcel of land and the port set out in column II of the schedule.

The amendments to the regulations would allow for the following:

- the acceptance by the Minister of information relative to the application for program benefits within a time frame prescribed by the Minister.
- that program benefits be extended to eligible land owners who submitted applications on or before February 29, 1996. These applicants would still be required to fulfill the obligations under section 5 of the regulations.
- that the distance factors used to calculate program payments reflect freight rates rather than mileages.

Alternatives

The amendments would make eligible applications received by the Minister on or before February 29, 1996 and would allow the distance factor of the payment calculation to reflect freight rates. These amendments will ensure a fairer and more equitable sharing of the program's benefits. The alternative is to remain with the current deadline date and not extend the program to those land owners who submitted applications after the deadline date. Therefore, some owners of prairie farm land, who will realize declining land values, will not receive payment and will be disadvantaged in comparison to other land owners. As a consequence, the government's objectives for the program would not be realized.

As well, the distance factor could remain as the mileage between the delivery point and the closest port. However, this will result in a misrepresentation of the actual distance a parcel of land is from port. Anomalies created by the mileage calculation are generally resolved with the use of actual freight rates for each delivery point which reflect the distance and therefore, the cost to transport grain to port.

Benefits and Costs

The implementation of the amendments results in a fairer distribution of the WCTPP benefit. Eligible land owners that missed the previous deadline date are not disadvantaged and the payment calculation more accurately reflects the WGTA distances and costs to ship grain. The addition of these amendments do not impose any cost on Prairie farmland owners.

The amount of the transition payments is fixed by the Act at \$1.6 billion to be shared by eligible applicants. Therefore, the cost of the program is not affected by the amendments. The effectiveness of the program is enhanced through these

- Le Ministre recevra au plus tard le 15 novembre 1995, une lettre signée par le preneur à bail attestant qu'un arrangement équitable n'a pas été conclu.
- Sur avis du Ministre de la réception de la lettre du preneur à bail attestant qu'un arrangement équitable n'a pas été conclu, le demandeur doit remettre au Ministre au plus tard le 1^{er} mai 1996, toute documentation nécessaire pour répondre aux conditions énoncées aux sous-alinéas 5(2)(a)(i), (ii) ou (iii) du règlement.
- Le facteur de distance précisé à la colonne III de l'annexe ci-après du règlement est déterminé d'après la distance entre la destination de livraison et le centre de la parcelle de terre du demandeur et le port mentionné à la colonne II de l'annexe.

La modification du règlement prévoit :

- L'acceptation par le Ministre des renseignements concernant la demande de paiements dans le cadre du programme selon un calendrier établi par le Ministre.
- Que les paiements du programme soient versés aux propriétaires de terres arables admissibles qui ont présenté leur demande le 29 février 1996 ou avant. Ces demandeurs sont toujours néanmoins tenus de satisfaire aux obligations de l'article 5 du règlement.
- Que les facteurs de distance utilisés pour calculer les paiements dans le cadre du programme tiennent compte des tarifs marchandises plutôt que de la distance parcourue.

Solutions de rechange

Selon les modifications, les demandes reçues par le Ministre le 29 février 1996 ou avant seraient admissibles et le facteur de distance du calcul des paiements tiendrait compte des tarifs marchandises. Ces modifications assureront un partage plus juste et plus équitable des paiements du programme. La solution de rechange consiste à conserver le délai actuel et à ne pas offrir le programme aux propriétaires de terres arables ayant soumis leur demande après le délai. Par conséquent, certains propriétaires de terres arables des Prairies, dont la valeur des terres baissera, ne recevront pas de paiements et seront défavorisés comparativement à d'autres propriétaires. En conséquence, les objectifs visés par le gouvernement pour le programme ne seront pas atteints.

De plus, le facteur de distance pourrait demeurer le nombre de milles entre la destination de livraison et le port le plus proche. Cependant, cela donnera une fausse idée de la distance réelle entre la parcelle de terre et le port. L'utilisation des tarifs marchandises réels pour chaque destination de livraison, qui tiennent compte de la distance et partant, du coût du transport du grain jusqu'au port, permettent habituellement de régler les anomalies créés par le calcul du nombre de milles.

Avantages et coûts

La mise en oeuvre des modifications donne lieu à une répartition plus juste des paiements du PPTGO. Les propriétaires de terres admissibles ayant manqué le délai antérieur ne sont pas défavorisés et le calcul des paiements reflète plus précisément les distances de la LTGO et les coûts d'expédition des grains. L'ajout de ces modifications n'occasionnerait aucun coût aux propriétaires de terres arables dans les Prairies.

Le total des paiements de transition qui seront remis aux personnes admissibles a été établi dans la Loi à 1,6 milliard de dollars, montant que les demandeurs admissibles se partageront. Par conséquent, les coûts découlant du programme ne seront pas

amendments. Administration costs are not expected to exceed the budgeted amount.

Consultation

Agriculture and Agri-Food Canada has received representations by telephone and mail from Prairie farmland owners whose personal circumstances resulted in the submission of a late application. As well, a producer advisory committee was convened to review the amendments and agreed to the need to make the changes.

These administrative amendments facilitate the delivery of the program and to the greatest extent possible ensure a fair and equitable distribution of the program's benefit which is certainly the aim and desire of the recipients, the industry and the federal government.

Contact

Harley Olsen
Director
Western Grain Transition Payments Program
Agriculture and Agri-Food Canada
Box 4046
Regina, Saskatchewan
S4P 3R9
Tel.: (306) 780-6275
FAX: (306) 780-8162

affectés, et le programme sera plus efficace en raison de la mise en application de ces modifications. Les frais d'administration ne dépasseront pas les prévisions budgétaires.

Consultation

Agriculture et Agroalimentaire Canada a reçu des appels et des lettres de propriétaires de terres arables dans les Prairies qui, en raison de leur situation personnelle, n'ont pu soumettre leur demande à temps. De plus, un comité consultatif composé de producteurs a été réuni pour examiner les modifications et a convenu de la nécessité d'apporter des changements.

La mise en application des modifications administratives facilitera l'exécution du programme et assurera, dans la plus grande mesure possible, une répartition juste et équitable des paiements du programme, ce qui est certainement le but et l'objectif souhaités des demandeurs, du secteur et du gouvernement fédéral.

Personne-ressource

Harley Olsen
Directeur
Programme des paiements de transition de l'Ouest
Agriculture et Agroalimentaire Canada
C.P. 4046
Regina (Saskatchewan)
S4P 3R9
Téléphone : (306) 780-6275
TÉLÉCOPIEUR : (306) 780-8162

Registration
SOR/96-368 10 July, 1996

CANADA STUDENT FINANCIAL ASSISTANCE ACT

Canada Student Financial Assistance Regulations,
amendment

P.C. 1996-1083 10 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Employment and Immigration, pursuant to section 15 of the *Canada Student Financial Assistance Act*¹, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canada Student Financial Assistance Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE CANADA STUDENT
FINANCIAL ASSISTANCE REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) The definition "student loan agreement" in subsection 2(1) of the *Canada Student Financial Assistance Regulations*¹ is repealed.

(2) The definitions "consolidated student loan agreement", "full-time student", "part-time student" and "period of studies" in subsection 2(1) of the Regulations are replaced by the following:

"consolidated student loan agreement" means a contract that is entered into between a borrower who has ceased to be a full-time student pursuant to section 8 and the lender to whom the borrower is indebted under any outstanding loan agreement entered into as a full-time student, and

- (a) that is in the prescribed form,
- (b) that includes the borrower's social insurance number,
- (c) in which the principal amount is the aggregate of the outstanding principal amounts under those agreements,
- (d) that replaces those agreements, and
- (e) that includes the terms and conditions of repayment of the principal amount of the loan and interest payable thereunder; (*contrat de prêt consolidé*)

"full-time student" means a person

- (a) who, during a confirmed period within a period of studies, is enrolled in courses that constitute
 - (i) at least 40 per cent and less than 60 per cent of a course load recognized by the designated educational institution as constituting a full course load, in the case of a person who has a permanent disability and elects to be considered as a full-time student, or
 - (ii) at least 60 per cent of a course load recognized by the designated educational institution as constituting a full-time course load, in any other case,
- (b) whose primary occupation during the confirmed periods within that period of studies is the pursuit of studies in those courses, and

¹ S.C. 1994, c. 28
¹ SOR/95-329

Enregistrement
DORS/96-368 10 juillet 1996

LOI FÉDÉRALE SUR L'AIDE FINANCIÈRE AUX
ÉTUDIANTS

Règlement fédéral sur l'aide financière aux
étudiants—Modification

C.P. 1996-1083 10 juillet 1996

Sur recommandation du ministre de l'Emploi et de l'Immigration et en vertu de l'article 15 de la *Loi fédérale sur l'aide financière aux étudiants*¹, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement fédéral sur l'aide financière aux étudiants*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT FÉDÉRAL
SUR L'AIDE FINANCIÈRE AUX ÉTUDIANTS

MODIFICATIONS

1. (1) La définition de « contrat de prêt simple » au paragraphe 2(1) du *Règlement fédéral sur l'aide financière aux étudiants*¹, est abrogée.

(2) Les définitions de « contrat de prêt consolidé », « étudiant à temps partiel », « étudiant à temps plein » et « période d'études », au paragraphe 2(1) du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

« contrat de prêt consolidé » Contrat conclu entre l'emprunteur qui a cessé d'être étudiant à temps plein selon l'article 8 et le prêteur à qui il est redevable aux termes des contrats de prêt impayé conclus à titre d'étudiant à temps plein qui :

- a) est en la forme établie par le ministre;
- b) indique le numéro d'assurance sociale de l'emprunteur;
- c) prévoit comme principal le total des montants impayés au titre du principal de ces contrats;
- d) remplace ces contrats;
- e) contient les modalités de remboursement du principal et des intérêts de ce prêt. (*consolidated student loan; agreement*)

« étudiant à temps partiel » Personne qui :

- a) durant une période confirmée d'une période d'études, est inscrite à des cours qui représentent, par rapport au nombre de cours que l'établissement agréé exige pour reconnaître que des études sont suivies à temps plein, au moins 20 pour cent et moins de 60 pour cent de ce nombre et, dans le cas où elle a une invalidité permanente et est inscrite à des cours représentant au moins 40 pour cent de ce nombre, qui choisit d'être considérée comme un étudiant à temps partiel;
- b) se conforme aux exigences des paragraphes 12(1), 12.1(1) ou 12.2(1), selon le cas. (*part-time student*)

« étudiant à temps plein » Personne :

- a) qui, durant une période confirmée d'une période d'études, est inscrite à des cours qui représentent, par rapport au nom-

¹ L.C. 1994, ch. 28
¹ DORS/95-329

(c) who complies with the requirements of subsection 5(1), 6(1) or 7(1), as the case may be; (*étudiant à temps plein*)

"part-time student" means a person

(a) who, during a confirmed period within a period of studies, is enrolled in courses that constitute at least 20 per cent and less than 60 per cent of a course load recognized by the designated educational institution as constituting a full course load and, where that person has a permanent disability and is enrolled in courses that constitute at least 40 per cent of such a full course load, elects to be considered as a part-time student, and

(b) who complies with the requirements of subsection 12(1), 12.1(1) or 12.2(1), as the case may be; (*étudiant à temps partiel*)

"period of studies" means the length of time that a designated educational institution considers to be a normal school year for the program of studies in which the qualifying student or the borrower is enrolled and that, where the period between the day on which that person ceased to be a full-time student pursuant to section 8 or a part-time student pursuant to section 12.3, as the case may be, and the first day of the first confirmed period of the current school year is less than six months, includes that period; (*période d'études*)

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

"full-time loan agreement" means a contract that is entered into between a qualifying student and a lender pursuant to paragraph 5(1)(d) or 6(1)(f) and

(a) that is in the prescribed form,

(b) that includes the student's social insurance number, and

(c) where the contract is entered into pursuant to paragraph 6(1)(f),

(i) that replaces any previous loan agreements entered into by the student as a full-time student, provided that the contract so provides, and

(ii) in which the principal amount is the aggregate of the outstanding principal amounts under the agreements referred to in subparagraph (i) and the principal amount of the further student loan received pursuant to section 6, provided that the contract so provides; (*contrat de prêt à temps plein*)

"officer of the designated educational institution" means a person authorized by a designated educational institution to sign confirmations of enrolment on behalf of the institution and who

(a) is the registrar of that institution or a person authorized by the registrar to act on behalf of the registrar,

(b) is a student aid officer in that institution, or

(c) has the *de facto* capacity of the registrar or of a student aid officer in that institution; (*agent de l'établissement agréé*)

"part-time loan agreement" means a contract entered into between a qualifying student and a lender pursuant to paragraph 12(1)(d) or 12.1(1)(e) and that

(a) is in the prescribed form, and

(b) includes the student's social insurance number; (*contrat de prêt à temps partiel*)

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

(3) The definition in this subsection applies in the Act.

bre de cours que l'établissement agréé exige pour reconnaître que des études sont suivies à temps plein :

(i) soit au moins 40 pour cent et moins de 60 pour cent de ce nombre, dans le cas où elle a une invalidité permanente et choisit d'être considérée comme un étudiant à temps plein,

(ii) soit au moins 60 pour cent de ce nombre, dans les autres cas;

b) dont la principale activité pendant les périodes confirmées de cette période d'études est de suivre ces cours;

c) qui se conforme aux exigences des paragraphes 5(1), 6(1) ou 7(1), selon le cas. (*full-time student*)

« période d'études » Période que l'établissement agréé reconnaît comme une année scolaire normale pour le programme d'études auquel l'étudiant admissible ou l'emprunteur est inscrit et qui, lorsque la période comprise entre le jour où il a cessé d'être étudiant à temps plein ou étudiant à temps partiel selon les articles 8 ou 12.3, selon le cas, et le premier jour de la première période confirmée de l'année scolaire en cours est inférieure à six mois, inclut cette période. (*period of studies*)

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

« agent de l'établissement agréé » Personne qu'un établissement agréé a autorisée à signer les confirmations d'inscription en son nom et qui est :

a) soit le greffier de cet établissement ou son mandataire;

b) soit un agent du bureau d'assistance financière de cet établissement;

c) soit habilitée de fait à agir à titre de greffier ou d'agent du bureau d'assistance financière dans cet établissement. (*officer of the designated educational institution*)

« contrat de prêt à temps partiel » Contrat conclu entre un étudiant admissible et un prêteur aux termes des alinéas 12(1)d) ou 12.1(1)e) qui :

a) est dans la forme établie par le ministre;

b) indique le numéro d'assurance sociale de l'étudiant. (*part-time loan agreement*)

« contrat de prêt à temps plein » Contrat conclu entre un étudiant admissible et un prêteur aux termes des alinéas 5(1)d) ou 6(1)f) qui :

a) est dans la forme établie par le ministre;

b) indique le numéro d'assurance sociale de l'étudiant;

c) lorsqu'il est conclu aux termes de l'alinéa 6(1)f) :

(i) remplace les contrats de prêt que l'étudiant a préalablement conclus à titre d'étudiant à temps plein, pourvu qu'il le stipule expressément,

(ii) prévoit comme principal le total des montants impayés au titre du principal des contrats visés au sous-alinéa (i) et du principal du prêt d'études subséquent obtenu aux termes de l'article 6, pourvu qu'il le stipule expressément. (*full-time loan agreement*)

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

(3) La définition qui suit s'applique à la Loi.

"student loan agreement" means a contract entered into between a qualifying student and a lender pursuant to paragraph 12(1)(d) or 12.1(1)(e) and that

- (a) is in the prescribed form; and
- (b) includes the student's social insurance number. (*contrat de prêt simple*)

2. Sections 3 to 12 of the Regulations are replaced by the following:

3. A certificate of eligibility issued pursuant to subsection 12(1) of the Act shall include

- (a) a statement that the qualifying student named in that certificate qualifies for the issuance of that certificate under the Act and these Regulations as a full-time student or part-time student;
- (b) a statement to the effect that, on signing the consent and certification portion of the certificate of eligibility, the qualifying student authorizes the designated educational institution attended by the student to forward to the lender any refund of fees that have been paid with the proceeds of a student loan authorized by that certificate for credit against any student loans or guaranteed student loans of the student that are held by the lender;
- (c) a statement to the effect that, on signing the consent and certification portion of the certificate of eligibility, the qualifying student ratifies any student loans made to that student while a minor; and
- (d) the signature of the appropriate authority.

4. Where a qualifying student does not enrol or ceases to be enrolled at the designated educational institution or in the program of studies referred to in the certificate of eligibility issued to that student and that student obtains a confirmation of enrolment from another designated educational institution for all or part of the period of studies referred to in that certificate, the qualifying student shall obtain from the appropriate authority written authorization that a student loan may be made to that student on the basis of the student's enrolment at that other designated educational institution.

PART I

STUDENT LOANS MADE TO FULL-TIME STUDENTS

Obtaining an Initial Student Loan

5. (1) Subject to section 15, in order to obtain a student loan, a qualifying student to whom a certificate of eligibility as a full-time student has been issued and who has no outstanding student loan or guaranteed student loan made to that student as a full-time student shall

- (a) obtain, on the confirmation of enrolment portion of that certificate of eligibility, the signature of an officer of the designated educational institution at which the student is enrolled or the signature of the appropriate authority that issued the certificate of eligibility, where the designated educational institution has authorized that authority to act as an agent of that institution for such a purpose and has notified the Minister of that authorization;
- (b) sign the consent and certification portion;

« contrat de prêt simple » Contrat conclu entre un étudiant admissible et un prêteur aux termes des alinéas 12(1)(d) ou 12.1(1)(e) qui :

- a) est dans la forme établie par le ministre;
- b) indique le numéro d'assurance sociale de l'étudiant. (*student loan agreement*)

2. Les articles 3 à 12 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

3. Le certificat d'admissibilité délivré en vertu du paragraphe 12(1) de la Loi comporte notamment les éléments suivants :

- a) la mention que l'étudiant admissible qui y est nommé remplit, à titre d'étudiant à temps plein ou d'étudiant à temps partiel, les conditions prescrites par la Loi et le présent règlement pour l'obtention du certificat;
- b) la mention qu'en signant le certificat dans l'espace réservé au consentement et à l'attestation, l'étudiant admissible autorise l'établissement agréé qu'il a fréquenté à faire parvenir au prêteur les remboursements de frais qui ont été payés avec le montant d'un prêt d'études autorisé par ce certificat, afin que les sommes remboursées soient appliquées en réduction de tout prêt d'études ou prêt garanti dont l'étudiant est redevable au prêteur;
- c) la mention qu'en signant le certificat dans l'espace réservé au consentement et à l'attestation, l'étudiant admissible ratifie tous les prêts d'études qui lui ont été consentis pendant qu'il était mineur;
- d) la signature de l'autorité compétente.

4. Lorsque l'étudiant admissible ne s'inscrit pas à l'établissement agréé ou au programme d'études indiqués sur son certificat d'admissibilité ou cesse d'y être inscrit et qu'il obtient une confirmation d'inscription d'un autre établissement agréé pour la totalité ou une partie de la période d'études indiquée sur ce certificat, il doit obtenir de l'autorité compétente une autorisation écrite portant qu'un prêt d'études peut lui être consenti étant donné son inscription à cet autre établissement.

PARTIE I

PRÊTS D'ÉTUDES CONSENTIS AUX ÉTUDIANTS À TEMPS PLEIN

Obtention d'un premier prêt d'études

5. (1) Sous réserve de l'article 15, l'étudiant admissible à qui un certificat d'admissibilité a été délivré à titre d'étudiant à temps plein et dont aucun prêt d'études ou prêt garanti obtenu à titre d'étudiant à temps plein n'est impayé doit, pour obtenir un prêt d'études, remplir les conditions suivantes :

- a) faire signer la confirmation d'inscription faisant partie de ce certificat par un agent de l'établissement agréé auquel il est inscrit ou, lorsque cet établissement a autorisé l'autorité compétente qui a délivré ce certificat à agir en son nom à cette fin et en a avisé le ministre, la faire signer par cette autorité;
- b) signer ce certificat dans l'espace réservé au consentement et à l'attestation;
- c) dans les 30 jours suivant la signature de la confirmation d'inscription et au plus tard le dernier jour de la période

(c) within 30 days after the signing of the confirmation of enrolment but before the end of the confirmed period, submit the certificate of eligibility and, where section 4 applies, the written authorization referred to in that section, to

(i) the branch of the lender to which the student is indebted under an outstanding student loan or guaranteed student loan entered into as a part-time student, if any, or

(ii) a lender of the student's choice, in any other case; and

(d) enter into a full-time loan agreement with that lender.

(2) A qualifying student who meets the requirements set out in subsection (1) becomes a full-time student on the day on which the full-time loan agreement is entered into.

Obtaining a Further Student Loan

6. (1) Subject to section 15, in order to obtain a student loan, a qualifying student to whom a certificate of eligibility as a full-time student has been issued and who has an outstanding student loan or guaranteed student loan made to that student as a full-time student shall

(a) obtain the signature of an officer of the designated educational institution at which the student is enrolled or the signature of the appropriate authority that issued that certificate of eligibility, where the designated educational institution has authorized that authority to act as an agent of that institution for such a purpose and has notified the Minister of that authorization,

(i) in the case of a first disbursement authorized by the certificate of eligibility, on the confirmation of enrolment portion of that certificate, and

(ii) in the case of a second disbursement authorized by the certificate of eligibility, on a confirmation of enrolment not forming part of that certificate;

(b) sign the consent and certification portion;

(c) within 30 days after the signing of the confirmation of enrolment but before the end of the confirmed period, submit the certificate of eligibility and, where section 4 applies, the written authorization referred to in that section, to the branch of the lender to which the student is indebted in respect of any outstanding student loans and guaranteed student loans;

(d) subject to subsection (3), pay to the lender any interest accrued to the day before the first day of the confirmed period, where more than six months have elapsed between the day on which the student ceased to be a full-time student pursuant to section 8 and the first day of the current confirmed period;

(e) subject to subsection (3), where the qualifying student submits the confirmation of enrolment after the end of the six-month period referred to in paragraph (d) and after four months after the beginning of the confirmed period indicated on the confirmation of enrolment but before the end of that confirmed period, either

(i) pay to the lender any interest accrued from the day on which that student ceased to be a full-time student to the day before the day on which the qualifying student enters into a full-time loan agreement pursuant to paragraph (f), or

(ii) enter into a consolidated student loan agreement in which the unpaid accrued interest referred to in subparagraph (i) is added to the principal amount; and

(f) enter into a full-time loan agreement with the lender.

(2) Where the qualifying student referred to in subsection (1) meets the requirements set out in that subsection,

confirmée, remettre le certificat d'admissibilité et, dans le cas visé à l'article 4, l'autorisation écrite prévue à cet article :

(i) soit à la succursale du prêteur à qui il est redevable d'un prêt d'études ou d'un prêt garanti qu'il a obtenus à titre d'étudiant à temps partiel et qui sont impayés, le cas échéant,

(ii) soit au prêteur de son choix, dans les autres cas;

d) conclure avec ce prêteur un contrat de prêt à temps plein.

(2) L'étudiant admissible qui remplit les conditions prévues au paragraphe (1) devient étudiant à temps plein le jour de la conclusion du contrat de prêt à temps plein.

Obtention des prêts d'études subséquents

6. (1) Sous réserve de l'article 15, l'étudiant admissible à qui un certificat d'admissibilité a été délivré à titre d'étudiant à temps plein et dont un prêt d'études ou un prêt garanti obtenu à titre d'étudiant à temps plein est impayé doit, pour obtenir un prêt d'études, remplir les conditions suivantes :

a) faire signer par un agent de l'établissement agréé auquel il est inscrit ou, lorsque cet établissement a autorisé l'autorité compétente qui a délivré ce certificat à agir en son nom à cette fin et en a avisé le ministre, par cette autorité :

(i) dans le cas d'un premier versement autorisé par ce certificat, la confirmation d'inscription faisant partie du certificat,

(ii) dans le cas d'un deuxième versement autorisé par ce certificat, une confirmation d'inscription ne faisant pas partie du certificat;

b) signer ce certificat dans l'espace réservé au consentement et à l'attestation;

c) dans les 30 jours suivant la signature de la confirmation d'inscription et au plus tard le dernier jour de la période confirmée, remettre le certificat d'admissibilité et, dans le cas visé à l'article 4, de l'autorisation écrite prévue à cet article, à la succursale du prêteur à qui il est redevable de ses prêts d'études et prêts garantis impayés;

d) sous réserve du paragraphe (3), verser au prêteur les intérêts courus jusqu'au jour précédant le premier jour de la période confirmée, s'il s'est écoulé plus de six mois entre le jour où il a cessé d'être étudiant à temps plein selon l'article 8 et le premier jour de la période confirmée en cours;

e) sous réserve du paragraphe (3), lorsqu'il remet la confirmation d'inscription après l'expiration de la période de six mois visée à l'alinéa d) et après l'expiration des quatre mois suivant le début de la période confirmée qui y est indiquée et avant la fin de cette période :

(i) soit verser au prêteur les intérêts courus depuis le lendemain du jour où il a cessé d'être étudiant à temps plein jusqu'à la veille du jour où il conclut le contrat de prêt à temps plein conformément à l'alinéa f),

(ii) soit conclure un contrat de prêt consolidé dans lequel les intérêts courus impayés qui sont visés au sous-alinéa (i) sont ajoutés au principal;

f) conclure avec le prêteur un contrat de prêt à temps plein.

(2) Lorsque l'étudiant admissible visé au paragraphe (1) remplit les conditions qui y sont prévues :

- (a) that student again becomes a full-time student on the day on which that student meets those requirements, where paragraph (1)(d) or (e) applies in respect of that student; and
- (b) that student continues to be a full-time student on and after the day following the day on which that student would otherwise have ceased to be a full-time student, in any other case.

(3) Paragraphs (1)(d) and (e) do not apply where the qualifying student has complied with section 7 in respect of the confirmed period specified in the confirmation of enrolment referred to in those paragraphs.

Continuation and Reinstatement

7. (1) Subject to sections 6 and 15, a borrower shall, in order to continue to be or again become a full-time student,

(a) obtain, on a confirmation of enrolment, the signature of an officer of the designated educational institution at which the borrower is enrolled or the signature of the appropriate authority for the province in which that institution is located, where that institution has authorized that authority to act as an agent of that institution for such a purpose and has notified the Minister of that authorization;

(b) sign the consent and certification portion, which includes a statement to the effect that the borrower ratifies any student loans made to that borrower while a minor, of the confirmation of enrolment;

(c) within 30 days after the signing of the confirmation of enrolment but before the end of the confirmed period, submit the confirmation of enrolment to the branch of the lender to which the borrower is indebted under any outstanding student loans and guaranteed student loans;

(d) pay to the lender any interest accrued to the day before the first day of the confirmed period, where more than six months have elapsed between the day on which a borrower ceased to be a full-time student pursuant to section 8 and the first day of the current confirmed period; and

(e) where the borrower submits the confirmation of enrolment after the end of the six-month period referred to in paragraph (d) and after four months after the beginning of the confirmed period indicated on the confirmation of enrolment but before the end of that confirmed period, either

(i) pay to the lender any interest accrued from the day on which the borrower ceased to be a full-time student, or

(ii) enter into a consolidated student loan agreement in which the unpaid accrued interest referred to in subparagraph (i) is added to the principal amount.

(2) Where the borrower referred to in subsection (1) meets the requirements set out in that subsection,

(a) that borrower again becomes a full-time student on the day on which the borrower meets those requirements, where paragraph (1)(d) or (e) applies in respect of that borrower; and

(b) that borrower continues to be a full-time student on and after the day following the day on which the borrower would otherwise have ceased to be a full-time student, in any other case.

Ceasing to be a Full-time Student

8. Subject to paragraphs 6(2)(b) and 7(2)(b), a borrower ceases to be a full-time student on the earliest of

(a) the last day of the last confirmed period,

a) il redevient étudiant à temps plein le jour où il remplit ces conditions, dans les cas visés aux alinéas (1)d) ou e);

b) il continue d'être étudiant à temps plein à compter du lendemain du jour où il aurait autrement cessé de l'être, dans les autres cas.

(3) Les alinéas (1)d) et e) ne s'appliquent pas lorsque, à l'égard de la période confirmée indiquée sur la confirmation d'inscription visée à ces alinéas, l'étudiant admissible s'est conformé aux exigences de l'article 7.

Continuation et rétablissement

7. (1) Sous réserve des articles 6 et 15, l'emprunteur doit, pour continuer d'être étudiant à temps plein ou pour le redevenir, remplir les conditions suivantes :

a) faire signer une confirmation d'inscription par un agent de l'établissement agréé auquel il est inscrit ou, lorsque cet établissement a autorisé l'autorité compétente de la province où il est situé à agir en son nom à cette fin et en a avisé le ministre, la faire signer par cette autorité;

b) signer la confirmation d'inscription dans l'espace réservé au consentement et à l'attestation, lequel comprend une déclaration selon laquelle il ratifie tous les prêts d'études qui lui ont été consentis pendant qu'il était mineur, le cas échéant;

c) dans les 30 jours suivant la signature de la confirmation d'inscription et au plus tard le dernier jour de la période confirmée, remettre la confirmation d'inscription à la succursale du prêteur à qui il est redevable de ses prêts d'études et prêts garantis impayés;

d) verser au prêteur les intérêts courus jusqu'au jour précédant le premier jour de la période confirmée, s'il s'est écoulé plus de six mois entre le jour où il a cessé d'être étudiant à temps plein selon l'article 8 et le premier jour de la période confirmée en cours;

e) lorsqu'il remet la confirmation d'inscription après l'expiration de la période de six mois visée à l'alinéa d) et après l'expiration des quatre mois suivant le début de la période confirmée qui y est indiquée et avant la fin de cette période :

(i) soit verser au prêteur les intérêts courus depuis le lendemain du jour où il a cessé d'être étudiant à temps plein,

(ii) soit conclure un contrat de prêt consolidé dans lequel les intérêts courus impayés qui sont visés au sous-alinéa (i) sont ajoutés au principal.

(2) Lorsque l'emprunteur visé au paragraphe (1) remplit les conditions qui y sont prévues :

a) il redevient étudiant à temps plein le jour où il remplit ces conditions, dans les cas visés aux alinéas (1)d) ou e);

b) il continue d'être étudiant à temps plein à compter du lendemain du jour où il aurait autrement cessé de l'être, dans les autres cas.

Perte du statut d'étudiant à temps plein

8. Sous réserve des alinéas 6(2)b) et 7(2)b), l'emprunteur cesse d'être étudiant à temps plein au premier en date des jours suivants :

a) le dernier jour de la dernière période confirmée;

(b) the last day of the month in which the borrower no longer meets the applicable minimum percentage referred to in the definition "full-time student" in subsection 2(1), and

(c) the applicable day on which the borrower's interest-free period is terminated in accordance with section 15.

Application of Certain Provisions of the Act

9. Sections 7, 8, 10 and 11 and subsection 12(4) of the Act apply in respect of student loans made to full-time students.

Student Loan Limit

10. (1) The amount, for any province, for the purposes of paragraph 12(4)(a) of the Act, is \$165 per week.

(2) For the purposes of subsection 12(5) of the Act, the Minister may adjust the amount referred to in subsection (1) by an escalator equal to the national consumer price index minus three per cent.

(3) The Minister shall publish the adjusted amount determined in accordance with subsection (2) in the *Canada Gazette*.

Prescribed Percentage

11. For the purposes of subparagraph 12(4)(b)(ii) of the Act, the prescribed percentage, for any province, is sixty per cent.

PART II

STUDENT LOANS MADE TO PART-TIME STUDENTS

Obtaining an Initial Student Loan

12. (1) Subject to section 15, in order to obtain a student loan, a qualifying student to whom a certificate of eligibility as a part-time student has been issued and who has no outstanding student loan or guaranteed student loan made to that student as a part-time student shall

(a) obtain, on the confirmation of enrolment portion of that certificate of eligibility, the signature of an officer of the designated educational institution at which the student is enrolled or the signature of the appropriate authority that issued that certificate of eligibility, where the designated educational institution has authorized that authority to act as an agent of that institution for such a purpose and has notified the Minister of that authorization;

(b) sign the consent and certification portion;

(c) within 30 days after the signing of the confirmation of enrolment but before the end of the confirmed period, submit the certificate of eligibility and, where section 4 applies, the written authorization referred to in that section, to

(i) the branch of the lender to which the student is indebted under an outstanding student loan or guaranteed student loan entered into as a full-time student, if any, or,

(ii) a lender of the student's choice, in any other case; and

(d) enter into a part-time loan agreement with that lender.

(2) A qualifying student who meets the requirements set out in subsection (1) becomes a part-time student on the day on which the part-time loan agreement is entered into.

b) le dernier jour du mois où il ne respecte plus le pourcentage minimal applicable mentionné dans la définition de « étudiant à temps plein », au paragraphe 2(1);

c) le jour applicable où sa période d'exemption d'intérêts est annulée conformément à l'article 15.

Application de certains articles de la Loi

9. Les articles 7, 8, 10 et 11 et le paragraphe 12(4) de la Loi s'appliquent aux prêts d'études consentis aux étudiants à temps plein.

Plafonds des prêts d'études

10. (1) Le plafond visé à l'alinéa 12(4)a) de la Loi, pour toute province, est de 165 \$ par semaine.

(2) Pour l'application du paragraphe 12(5) de la Loi, le ministre peut rajuster le plafond prévu au paragraphe (1) par application d'un facteur de progression égal à l'indice des prix à la consommation pour le Canada diminué de trois pour cent.

(3) Le ministre fait publier dans la *Gazette du Canada* le montant du plafond rajusté conformément au paragraphe (2).

Pourcentage

11. Le pourcentage visé au sous-alinéa 12(4)b)(ii) de la Loi, pour toute province, est de 60 pour cent.

PARTIE II

PRÊTS D'ÉTUDES CONSENTIS AUX ÉTUDIANTS À TEMPS PARTIEL

Obtention d'un premier prêt d'études

12. (1) Sous réserve de l'article 15, l'étudiant admissible à qui un certificat d'admissibilité a été délivré à titre d'étudiant à temps partiel et dont aucun prêt d'études ou prêt garanti obtenu à titre d'étudiant à temps partiel n'est impayé doit, pour obtenir un prêt d'études, remplir les conditions suivantes :

a) faire signer la confirmation d'inscription faisant partie de ce certificat par un agent de l'établissement agréé auquel il est inscrit ou, lorsque cet établissement a autorisé l'autorité compétente qui a délivré ce certificat à agir en son nom à cette fin et en a avisé le ministre, la faire signer par cette autorité;

b) signer ce certificat dans l'espace réservé au consentement et à l'attestation;

c) dans les 30 jours suivant la signature de la confirmation d'inscription et au plus tard le dernier jour de la période confirmée, remettre le certificat d'admissibilité et, dans le cas visé à l'article 4, l'autorisation écrite prévue à cet article :

(i) soit à la succursale du prêteur à qui il est redevable des prêts d'études et prêts garantis qu'il a obtenus à titre d'étudiant à temps plein, le cas échéant,

(ii) soit au prêteur de son choix, dans les autres cas;

d) conclure avec ce prêteur un contrat de prêt à temps partiel.

(2) L'étudiant admissible qui remplit les conditions prévues au paragraphe (1) devient étudiant à temps partiel le jour de la conclusion du contrat de prêt à temps partiel.

Obtaining a Further Student Loan

12.1 (1) Subject to section 15, in order to obtain a student loan, a qualifying student to whom a certificate of eligibility as a part-time student has been issued and who has any outstanding student loan or guaranteed student loans made to that student as a part-time student shall

(a) obtain, on the confirmation of enrolment portion of the certificate of eligibility issued to that student, the signature of an officer of the designated educational institution at which the student is enrolled or the signature of the appropriate authority that issued that certificate of eligibility, where the designated educational institution has authorized that authority to act as an agent of that institution for such a purpose and has notified the Minister of that authorization;

(b) sign the consent and certification portion;

(c) within 30 days after the signing of the confirmation of enrolment but before the end of the confirmed period, submit the certificate of eligibility and, where section 4 applies, the written authorization referred to in that section, to the branch of the lender to which the student is indebted under any outstanding student loans and guaranteed student loans;

(d) pay to the lender any interest accrued to the day before the first day of the confirmed period and any other interest accrued to the day on which the student submits the certificate of eligibility that the lender requests be paid; and

(e) enter into a part-time loan agreement with the lender.

(2) A qualifying student that meets the requirements set out in subsection (1)

(a) again becomes a part-time student on the day on which that student meets those requirements, where more than six months have elapsed between the last day of the previous confirmed period and the first day of the current confirmed period; and

(b) continues to be a part-time student on and after the day following the last day of the previous confirmed period, where not more than six months have elapsed between the last day of that period and the first day of the current confirmed period.

(3) Where a student is indebted to a lender under a part-time loan agreement, a further student loan made to that student as a part-time student in accordance with this section shall be a revision to, and form a part of, that agreement.

Continuation and Reinstatement

12.2 (1) Subject to sections 12.1 and 15, a borrower shall, in order to continue to be or again become a part-time student,

(a) obtain, on a confirmation of enrolment, the signature of an officer of the designated educational institution at which the borrower is enrolled or the signature of the appropriate authority for the province in which that institution is located, where that institution has authorized that authority to act as an agent of that institution for such a purpose and has notified the Minister of that authorization;

(b) sign the consent and certification portion, which includes a statement to the effect that the borrower ratifies any student loans made to that borrower as a minor, of the confirmation of enrolment;

(c) within 30 days after the signing of the confirmation of enrolment but before the end of the confirmed period, submit the confirmation of enrolment to the branch of the lender to which the borrower is indebted under any outstanding student loans and guaranteed student loans; and

Obtention des prêts d'études subséquents

12.1 (1) Sous réserve de l'article 15, l'étudiant admissible à qui un certificat d'admissibilité a été délivré à titre d'étudiant à temps partiel et dont un prêt d'études ou des prêts garantis obtenus à titre d'étudiant à temps partiel sont impayés doit, pour obtenir un prêt d'études, remplir les conditions suivantes :

a) faire signer la confirmation d'inscription faisant partie du certificat d'admissibilité qui lui a été délivré par un agent de l'établissement agréé auquel il est inscrit ou, lorsque cet établissement a autorisé l'autorité compétente qui a délivré ce certificat à agir en son nom à cette fin et en a avisé le ministre, la faire signer par cette autorité;

b) signer ce certificat dans l'espace réservé au consentement et à l'attestation;

c) dans les 30 jours suivant la signature de la confirmation d'inscription et au plus tard le dernier jour de la période confirmée, remettre le certificat d'admissibilité et, dans le cas visé à l'article 4, l'autorisation écrite prévue à cet article, à la succursale du prêteur à qui il est redevable de ses prêts d'études et prêts garantis impayés;

d) verser au prêteur les intérêts courus jusqu'au jour précédant le premier jour de la période confirmée ainsi que les autres intérêts courus jusqu'au jour où il remet le certificat d'admissibilité dont le paiement est exigé par le prêteur, le cas échéant;

e) conclure avec le prêteur un contrat de prêt à temps partiel.

(2) L'étudiant admissible qui remplit les conditions prévues au paragraphe (1) :

a) redevient étudiant à temps partiel le jour où il remplit ces conditions, s'il s'est écoulé plus de six mois entre le dernier jour de la période confirmée antérieure et le premier jour de la période confirmée en cours;

b) continue d'être étudiant à temps partiel à compter du lendemain du dernier jour de la période confirmée antérieure, s'il s'est écoulé au plus six mois entre le dernier jour de cette période et le premier jour de la période confirmée en cours.

(3) Lorsque l'étudiant est redevable à un prêteur aux termes d'un contrat de prêt à temps partiel, ce contrat est révisé de manière à inclure tout prêt d'études subséquent qui lui est consenti à titre d'étudiant à temps partiel conformément au présent article.

Continuation et rétablissement

12.2 (1) Sous réserve des articles 12.1 et 15, l'emprunteur doit, pour continuer d'être étudiant à temps partiel ou pour le redevenir, remplir les conditions suivantes :

a) faire signer une confirmation d'inscription par un agent de l'établissement agréé auquel il est inscrit ou, lorsque cet établissement a autorisé l'autorité compétente de la province où il est situé à agir en son nom à cette fin et en a avisé le ministre, la faire signer par cette autorité;

b) signer la confirmation d'inscription dans l'espace réservé au consentement et à l'attestation, lequel comprend une déclaration selon laquelle il ratifie tous les prêts d'études qui lui ont été consentis pendant qu'il était mineur, le cas échéant;

c) dans les 30 jours suivant la signature de la confirmation d'inscription et au plus tard le dernier jour de la période confirmée, remettre la confirmation d'inscription à la succursale du prêteur à qui il est redevable de ses prêts d'études et prêts garantis impayés;

(d) pay to the lender any interest accrued to the day before the first day of the confirmed period and any other interest accrued to the day on which the borrower submits the confirmation of enrolment that the lender requests be paid.

(2) A borrower that meets the requirements set out in subsection (1)

(a) again becomes a part-time student on the day on which that borrower meets those requirements, where more than six months have elapsed between the last day of the previous confirmed period and the first day of the current confirmed period; and

(b) continues to be a part-time student on and after the day following the last day of the previous confirmed period, where not more than six months have elapsed between the last day of that period and the first day of the current confirmed period.

Ceasing to be a Part-time Student

12.3 Subject to paragraphs 12.1(2)(b) and 12.2(2)(b), a borrower ceases to be a part-time student on the earliest of

(a) the last day of the last confirmed period,

(b) the last day of the month in which the borrower no longer meets the applicable minimum percentage referred to in the definition "part-time student" in subsection 2(1), and

(c) the applicable day on which the borrower's interest-only period is terminated in accordance with section 15.

Application of Section 11 of the Act

12.4 Section 11 of the Act applies in respect of student loans made to part-time students.

Student Loan Limit

12.5 The maximum amount, for any province, for the purposes of subsection 12(6) of the Act is \$4,000 less the aggregate principal amount of all outstanding part-time guaranteed loans.

PART III

ASSIGNMENTS AND TRANSFERS

3. (1) The definition "assignee lender" in subsection 13(1) of the Regulations is replaced by the following:

"assignee lender" means a lender to which a borrower's outstanding loan agreements are assigned in accordance with this section; (*prêteur cessionnaire*)

(2) Subsections 13(3) and (4) of the Regulations are replaced by the following:

(3) Where subsection (2) is complied with, the assignor lender shall sign the assignment agreement and forthwith send to the assignee lender the borrower's loan agreements and all other documentation in respect of those agreements.

(4) Subject to subsection 14(3), on receipt of the agreements and other documentation referred to in subsection (3) and on verification that subsection 14(1) has been complied with, the assignee lender shall pay to the assignor lender an amount equal to the aggregate of the outstanding balance of the principal of the student loans as of the day referred to in subsection (5) and any

d) verser au prêteur les intérêts courus jusqu'au jour précédant le premier jour de la période confirmée ainsi que les autres intérêts courus jusqu'au jour où il remet la confirmation d'inscription dont le paiement est exigé par le prêteur, le cas échéant.

(2) L'emprunteur qui remplit les conditions prévues au paragraphe (1) :

a) redevient étudiant à temps partiel le jour où il remplit ces conditions, s'il s'est écoulé plus de six mois entre le dernier jour de la période confirmée antérieure et le premier jour de la période confirmée en cours;

b) continue d'être étudiant à temps partiel à compter du lendemain du dernier de la période confirmée antérieure, s'il s'est écoulé au plus six mois entre le dernier jour de cette période et le premier jour de la période confirmée en cours.

Perte du statut d'étudiant à temps partiel

12.3 Sous réserve des alinéas 12.1(2)(b) et 12.2(2)(b), l'emprunteur cesse d'être étudiant à temps partiel au premier en date des jours suivants :

a) le dernier jour de la dernière période confirmée;

b) le dernier jour du mois où il ne respecte plus le pourcentage minimal applicable mentionné dans la définition de « étudiant à temps partiel », au paragraphe 2(1);

c) le jour applicable où la période durant laquelle il n'est tenu qu'aux intérêts est annulée conformément à l'article 15.

Application de l'article 11 de la Loi

12.4 L'article 11 de la Loi s'applique aux prêts d'études consentis aux étudiants à temps partiel.

Plafond des prêts d'études

12.5 Le plafond visé au paragraphe 12(6) de la Loi, pour toute province, est égal à la différence entre 4 000 \$ et le principal de tous les prêts garantis à temps partiel impayés.

PARTIE III

CESSION ET TRANSFERT

3. (1) La définition de « prêteur cessionnaire », au paragraphe 13(1) du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

« prêteur cessionnaire » Le prêteur à qui les contrats de prêt impayé de l'emprunteur sont cédés conformément au présent article. (*assignee lender*)

(2) Les paragraphes 13(3) et (4) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(3) Lorsque les conditions prévues au paragraphe (2) ont été remplies, le prêteur cédant signe le contrat de cession et envoie sans délai au prêteur cessionnaire les contrats de prêt de l'emprunteur et tout autre document pertinent.

(4) Sous réserve du paragraphe 14(3), une fois qu'il a reçu les contrats et autres documents visés au paragraphe (3) et vérifié que l'emprunteur s'est conformé au paragraphe 14(1), le prêteur cessionnaire verse au prêteur cédant un montant correspondant à la somme, au jour prévu au paragraphe (5), du principal impayé des prêts et des intérêts courus impayés, moins cinq pour cent du

unpaid interest accrued on those loans to that day, less five per cent of the outstanding principal amount of any student loan made to the borrower for which a risk premium was paid to a lender pursuant to subparagraph 5(a)(v) of the Act.

4. (1) Paragraph 14(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) complied with paragraphs 6(1)(d) and (e) or 7(1)(d) and (e) or paragraph 12.1(1)(d) or 12.2(1)(d), where applicable to the borrower, or

(2) Section 14 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

(3) An assignee lender may require that the borrower enter into new loan agreements in the form approved by the Minister for that lender and, where such a requirement is imposed, the assignment shall take effect on the day those loan agreements are entered into.

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

Transfer of Agreements

14.1 (1) The definitions in this subsection apply in this section. "transferee branch" means a branch of the lender that holds a borrower's outstanding student loans that agrees to accept the borrower's outstanding loan agreements that are transferred in accordance with this section. (*destinataire du transfert*)

"transferor branch" means a branch of the lender that transfers a borrower's outstanding loan agreements in accordance with this section. (*auteur du transfert*)

(2) A borrower may request the transfer of all of the borrower's outstanding loan agreements by

- (a) completing the prescribed form to request a transfer of loan agreements; and
- (b) submitting the completed form to the transferor branch.

(3) Where subsection (2) is complied with and subject to subsection (5), the transferor branch shall forthwith send to the transferee branch the borrower's loan agreements and all other documentation in respect of those agreements.

(4) The lender shall send to the borrower notice of completion of the transfer.

(5) No transfer of loan agreements shall be made pursuant to this section unless the borrower has

(a) complied with paragraphs 6(1)(d) and (e) or 7(1)(d) and (e) or 12.1(1)(d) or 12.2(1)(d), where applicable to the borrower; or

(b) paid to the transferor branch all instalments required from the borrower in accordance with that borrower's loan agreements to the date of the request to transfer, where none of the provisions referred to in paragraph (a) apply to the borrower.

14.2 A branch of a lender shall not, on its own initiative, transfer a borrower's outstanding loan agreements unless written notice of the transfer has been provided to the borrower.

principal impayé de tout prêt d'études consenti à l'emprunteur à l'égard duquel une prime contre les risques a été payée au prêteur conformément au sous-alinéa 5a)(v) de la Loi.

4. (1) L'alinéa 14(1)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) s'est conformé aux alinéas 6(1)d) et e) ou 7(1)d) et e) ou à l'alinéa 12.1(1)d) ou 12.2(1)d), s'il est assujéti à ces dispositions;

(2) L'article 14 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(3) Le prêteur cessionnaire peut exiger que l'emprunteur conclue de nouveaux contrats de prêt dont la forme est approuvée par le ministre pour ce prêteur, auquel cas la cession prend effet le jour de la conclusion de ces contrats.

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

Transfert de contrats

14.1 (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent article.

« auteur du transfert » Une succursale du prêteur qui transfère les contrats de prêt impayé d'un emprunteur conformément au présent article. (*transferor branch*)

« destinataire du transfert » Une succursale du prêteur à qui un emprunteur est redevable de ses prêts d'études impayés qui accepte que les contrats de ces prêts lui soient transférés conformément au présent article. (*transferee branch*)

(2) L'emprunteur peut demander le transfert de tous ses contrats de prêt impayé s'il remplit les conditions suivantes :

- a) il remplit le formulaire établi à cette fin par le ministre;
- b) il remet le formulaire rempli à l'auteur du transfert.

(3) Sous réserve du paragraphe (5), lorsque les conditions prévues au paragraphe (2) ont été remplies, l'auteur du transfert envoie sans délai au destinataire du transfert les contrats de prêt de l'emprunteur et tout autre document pertinent.

(4) Le prêteur envoie à l'emprunteur un avis l'informant que le transfert a été effectué.

(5) Le transfert des contrats de prêt de l'emprunteur ne peut être effectué conformément au présent article que si celui-ci :

a) s'est conformé aux alinéas 6(1)d) et e) ou 7(1)d) et e) ou à l'alinéa 12.1(1)d) ou 12.2(1)d), s'il est assujéti à ces dispositions;

b) a versé à l'auteur du transfert tous les paiements exigés aux termes de ses contrats de prêt jusqu'à la date de la demande de transfert, s'il n'est pas assujéti aux dispositions mentionnées à l'alinéa a).

14.2 La succursale d'un prêteur ne peut, de sa propre initiative, transférer les contrats de prêt impayé de l'emprunteur à moins que celui-ci n'en ait été avisé par écrit.

PART IV

PARTIE IV

RESTRICTIONS ON FURTHER FINANCIAL ASSISTANCE

RESTRICTIONS À L'OBTENTION D'UNE NOUVELLE AIDE FINANCIÈRE

6. (1) Paragraphs 15(1)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:

(a) where the lender informs the Minister that the borrower has failed to consolidate student loans or guaranteed student loans made to that borrower as a full-time student within six months after the month in which that borrower ceased to be a full-time student and the borrower does not fulfil the requirements of subsection 6(1) or 7(1) before a judgment is obtained against that borrower and such that the beginning of the confirmed period on the confirmation of enrolment referred to in paragraph 6(1)(a) or 7(1)(a) is on or before the last day of that six-month period, the day following the last day of that period;

(b) where the lender informs the Minister that the borrower has failed to make a payment required pursuant to the borrower's loan agreement, guaranteed student loan agreement, these Regulations or the *Canada Student Loans Regulations* and the borrower does not fulfil the requirements of subsection 6(1), 7(1), 12.1(1) or 12.2(1), as applicable to the borrower, before a judgment is obtained against that borrower and such that the beginning of the confirmed period on the confirmation of enrolment referred to in paragraph 6(1)(a), 7(1)(a), 12.1(1)(a) or 12.2(1)(a), as applicable to the borrower, is on or before the day that is two months after the day of that failure, the day following the last day of that two-month period;

(2) Paragraphs 15(1)(f) and (g) of the Regulations are replaced by the following:

(f) where the borrower applies for a consolidation order under Part X of the *Bankruptcy and Insolvency Act* that includes a student loan or guaranteed student loan, the date on which that order is issued;

(g) where the borrower seeks relief under a provincial law relating to the orderly payment of debts that includes a student loan or guaranteed student loan, the day on which the document seeking relief is filed;

(3) Paragraphs 15(1)(i) and (j) of the Regulations are replaced by the following:

(i) where the borrower fails to comply with paragraph 24(1)(c), the last day of the period referred to in that paragraph; or

(j) where the borrower's student loans commence to be payable in accordance with subsection 17(1), the day on which the borrower ceases to be a full-time student pursuant to section 8.

(4) Paragraph 15(2)(c) of the Regulations is replaced by the following:

(c) terminate,

(i) in respect of all outstanding student loans made to the borrower as a full-time student, an interest-free period, and

(ii) in respect of an outstanding student loan made to the borrower as a part-time student, an interest-only period.

7. The Regulations are amended by adding the following before section 16:

Removal of Restrictions

6. (1) Les alinéas 15(1)a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) lorsque le prêteur informe le ministre que l'emprunteur a omis de consolider les prêts d'études ou les prêts garantis qui lui ont été consentis à titre d'étudiant à temps plein dans les six mois suivant celui où il a cessé d'être étudiant à temps plein et qu'il ne remplit pas les conditions prévues aux paragraphes 6(1) ou 7(1) avant qu'un jugement soit rendu contre lui et de telle sorte que la période confirmée indiquée sur la confirmation d'inscription visée aux alinéas 6(1)a) ou 7(1)a) débute au plus tard le jour où expire cette période de six mois, le lendemain du jour d'expiration de cette période;

b) lorsque le prêteur informe le ministre que l'emprunteur a omis de faire un paiement exigé aux termes de son contrat de prêt, de son contrat de prêt garanti, du présent règlement ou du *Règlement fédéral sur les prêts aux étudiants* et qu'il ne remplit pas les conditions prévues aux paragraphes 6(1), 7(1), 12.1(1) ou 12.2(1), selon le cas, avant qu'un jugement soit rendu contre lui et de telle sorte que la période confirmée indiquée sur la confirmation d'inscription visée aux alinéas 6(1)a), 7(1)a), 12.1(1)a) ou 12.2(1)a), selon le cas, débute au plus tard le jour où expire la période de deux mois suivant la date de cette omission, le lendemain du jour d'expiration de cette période;

(2) Les alinéas 15(1)f) et g) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

f) lorsque l'emprunteur a demandé, en vertu de la partie X de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité*, une ordonnance de fusion qui vise notamment un prêt d'études ou un prêt garanti, le jour où l'ordonnance est rendue;

g) lorsque l'emprunteur souhaite bénéficier d'une loi provinciale relative au paiement méthodique des dettes, notamment à l'égard d'un prêt d'études ou d'un prêt garanti, le jour du dépôt de la demande à cet effet;

(3) Les alinéas 15(1)i) et j) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

i) lorsque l'emprunteur omet de se conformer à l'alinéa 24(1)c), le dernier jour de la période visée à cet alinéa;

j) lorsque les prêts d'études de l'emprunteur deviennent exigibles aux termes du paragraphe 17(1), le jour où celui-ci cesse d'être étudiant à temps plein selon l'article 8.

(4) L'alinéa 15(2)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) annuler :

(i) la période d'exemption d'intérêts, à l'égard de tous les prêts d'études impayés qui lui ont été consentis à titre d'étudiant à temps plein,

(ii) la période durant laquelle il n'est tenu qu'aux intérêts, à l'égard d'un prêt d'études impayé qui lui a été consenti à titre d'étudiant à temps partiel.

7. Le même règlement est modifié par adjonction, avant l'article 16, de ce qui suit :

Levée des restrictions

8. The portion of subsection 17(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

17. (1) The principal amount of a student loan made to the borrower as a full-time student, and any interest thereon, commence to be payable by the borrower on the last day of the seventh month after the month in which the borrower ceased to be a full-time student pursuant to section 8, where the number of weeks calculated on the applicable day referred to in that section and in accordance with subsection (3) exceeds

9. Section 18 of the Regulations and the heading before it are repealed.

10. The heading before section 19 of the Regulations is replaced by the following:

PART V

SPECIAL INTEREST-FREE PERIOD

Eligibility Criteria

11. (1) Subparagraph 19(b)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

(ii) student loans made to the borrower as a part-time student, a part-time loan agreement;

(2) Section 19 of the Regulations is amended by adding the word "and" at the end of paragraph (d) and by replacing paragraphs (e) and (f) with the following:

(e) the borrower's monthly family income is equal to or less than the applicable amount indicated in the *Special Interest-Free Period Income Table*, as amended from time to time, published in the *Canada Gazette* Part I, taking into consideration

(i) the number of persons comprising the borrower, the borrower's spouse and their dependants, and

(ii) the total amount of all monthly instalments required from the borrower and, if applicable, the borrower's spouse, in accordance with their outstanding student loan agreements and guaranteed loan agreements.

12. The Regulations are amended by adding the following before section 20:

Timing

13. (1) Paragraphs 20(1)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:

(a) in the case of a student loan made to a borrower as a full-time student, before the first day of the seventh month after the month in which the borrower ceased to be a full-time student pursuant to section 8; and

(b) in the case of a student loan made to a borrower as a part-time student, before the first day of the month following the month in which the borrower received that loan under the part-time loan agreement.

(2) Subsections 20(2) and (3) of the Regulations are replaced by the following:

(2) The aggregate of the special interest-free period and any other special interest-free periods in respect of which section 24

8. Le passage du paragraphe 17(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

17. (1) L'emprunteur doit commencer à payer le principal et les intérêts du prêt d'études qui lui a été consenti à titre d'étudiant à temps plein le dernier jour du septième mois suivant celui où il a cessé d'être étudiant à temps plein selon l'article 8, lorsque le nombre de semaines, calculé le jour applicable mentionné à cet article et conformément au paragraphe (3), dépasse :

9. L'article 18 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.

10. L'intertitre précédant l'article 19 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

PARTIE V

PÉRIODE SPÉCIALE D'EXEMPTION D'INTÉRÊTS

Critères d'admissibilité

11. (1) Le sous-alinéa 19b)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) lorsque les prêts d'études lui ont été consentis à titre d'étudiant à temps partiel, un contrat de prêt à temps partiel;

(2) Les alinéas 19e) et f) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

e) son revenu familial mensuel est égal ou inférieur au montant applicable indiqué dans la *Table des revenus pour l'admissibilité à la période spéciale d'exemption d'intérêts*, compte tenu de ses modifications successives, publiée dans la *Gazette du Canada* Partie I, lequel montant tient compte :

(i) du nombre de personnes représenté par lui, son conjoint et les personnes à leur charge,

(ii) du montant global des paiements mensuels exigés de lui et, le cas échéant, de son conjoint, aux termes de leurs contrats de prêt impayé et de leurs contrats de prêt garanti impayé.

12. Le même règlement est modifié par adjonction, avant l'article 20, de ce qui suit :

Durée

13. (1) Les alinéas 20(1)a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) dans le cas d'un prêt d'études consenti à l'emprunteur à titre d'étudiant à temps plein, avant le premier jour du septième mois suivant celui où il a cessé d'être étudiant à temps plein selon l'article 8;

b) dans le cas d'un prêt d'études consenti à l'emprunteur à titre d'étudiant à temps partiel, avant le premier jour du mois suivant celui où il a reçu ce prêt aux termes du contrat de prêt à temps partiel.

(2) Les paragraphes 20(2) et (3) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(2) La durée totale de la période spéciale d'exemption d'intérêts et de toute autre période spéciale d'exemption d'intérêts qui ont été

does not apply that have been granted to a borrower and for which the Minister paid interest under the Act or the *Canada Student Loans Act* or any regulations made under those Acts shall not exceed eighteen months.

(2.1) For the purpose of subsection (2),

(a) where the aggregate of all special interest-free periods granted to the borrower under the *Canada Student Loans Act* and any regulations made thereunder before August 1, 1995 does not equal a complete number of months, the Minister shall not count the fraction of a month; and

(b) where the borrower's special interest-free period ends due to a circumstance referred to in paragraph 26(1)(a) or (c) or is terminated pursuant to section 24, the Minister shall consider as a full month any part of a month for which the Minister paid interest to the lender due to that special interest-free period.

(3) No borrower who has an outstanding consolidated student loan agreement may submit an application for a special interest-free period after the expiration of 66 months after the day on which the borrower ceased to be a full-time student pursuant to section 8.

14. The Regulations are amended by adding the following before section 21:

Administration

15. (1) Subparagraph 22(2)(a)(iii) of the Regulations is replaced by the following:

(iii) the first day of the month in which the borrower meets the criterion set out in paragraph 19(e);

(2) Paragraphs 22(3)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:

(a) if the borrower has unpaid accrued interest pursuant to a consolidated student loan agreement, pay to the lender all of that unpaid accrued interest, or

(i) enter into a revised consolidated student loan agreement in which the unpaid interest accrued during the three-month period immediately before the day determined in accordance with paragraph (2)(a) is added to the principal amount of the borrower's student loan, and the effective date of which is that day, and

(ii) pay to the lender any unpaid interest accrued before the three-month period referred to in subparagraph (1); and

(b) if the borrower has unpaid interest accrued pursuant to a part-time loan agreement, pay to the lender that unpaid accrued interest.

16. The Regulations are amended by adding the following before section 23:

Reconsideration

17. (1) Paragraph 23(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) the borrower's application has been rejected for the sole reason that the borrower did not meet the criterion set out in paragraph 19(e);

(2) Subsection 23(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) Where the Minister reconsiders an application in accordance with subsection (1), the Minister, after taking into consid-

accordées à l'emprunteur, auxquelles l'article 24 ne s'applique pas et pour lesquelles le ministre a payé des intérêts conformément à la Loi, à la *Loi fédérale sur les prêts aux étudiants* ou à leurs règlements d'application ne peut excéder 18 mois.

(2.1) Pour l'application du paragraphe (2) :

a) lorsque la durée totale des périodes spéciales d'exemption d'intérêts accordées avant le 1^{er} août 1995 en vertu de la *Loi fédérale sur les prêts aux étudiants* et de ses règlements d'application, comporte une fraction de mois, le ministre ne tient pas compte de cette fraction de mois;

b) lorsque la période spéciale d'exemption d'intérêts de l'emprunteur prend fin parce qu'un événement visé aux alinéas 26(1)a) ou c) est survenu ou parce qu'elle a été annulée conformément à l'article 24, le ministre considère comme un mois entier toute fraction de mois durant laquelle il a payé des intérêts au prêteur en raison de cette période spéciale d'exemption d'intérêts.

(3) L'emprunteur ayant un contrat de prêt consolidé impayé ne peut demander une période spéciale d'exemption d'intérêts après l'expiration de la période de 66 mois suivant le jour où il a cessé d'être étudiant à temps plein selon l'article 8.

14. Le même règlement est modifié par adjonction, avant l'article 21, de ce qui suit :

Gestion

15. (1) Le sous-alinéa 22(2)a)(iii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iii) le premier jour du mois où l'emprunteur satisfait à la condition énoncée à l'alinéa 19e);

(2) Les alinéas 22(3)a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) s'il a des intérêts courus impayés aux termes d'un contrat de prêt consolidé, verser ces intérêts au prêteur ou :

(i) d'une part, conclure un contrat de prêt consolidé révisé, dans lequel les intérêts courus durant la période de trois mois précédant immédiatement la date déterminée en conformité avec l'alinéa (2)a) sont ajoutés au principal du prêt d'études, lequel contrat entre en vigueur à cette date,

(ii) d'autre part, verser au prêteur les intérêts courus jusqu'au jour précédant le début de la période de trois mois visée au sous-alinéa (i) et qui demeurent impayés;

b) s'il a des intérêts courus impayés en vertu d'un contrat de prêt à temps partiel, verser ces intérêts au prêteur.

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

Reconsidération

17. (1) L'alinéa 23(1)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) la demande a été rejetée pour l'unique motif que l'emprunteur ne répondait pas à la condition énoncée à l'alinéa 19e);

(2) Le paragraphe 23(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Lorsqu'il reconsidère une demande conformément au paragraphe (1), le ministre, après avoir tenu compte de la valeur des

eration the value of the expenses referred to in paragraph (1)(c) and the monthly instalments referred to in subparagraph 19(e)(ii), shall make a decision and provide notice in accordance with section 22.

18. Sections 24 and 25 of the Regulations are replaced by the following:

Error by Borrower

24. (1) Where the Minister determines that a special interest-free period was granted because of an error made by the borrower in applying for the special interest-free period or that the borrower's income no longer meets the criterion set out in paragraph 19(e),

(a) the Minister shall provide, to the borrower and the lender, a notice of that determination, specifying

(i) the date of the notice, and

(ii) the day on which the special interest-free period is terminated;

(b) forthwith after receiving the notice referred to in paragraph (a), the lender shall repay to the Minister any amount of interest paid by the Minister in respect of the period beginning on the day on which the special interest-free period is terminated; and

(c) the borrower shall, within 30 days after the date of the notice referred to in subparagraph (a)(i),

(i) in respect of the borrower's consolidated student loan agreement, if any,

(A) pay to the lender any accrued interest payable, including any amount repaid by the lender in accordance with paragraph (b), or

(B) enter into a revised consolidated student loan agreement in which the unpaid accrued interest on the day on which the borrower and the lender enter into that agreement, including any amount repaid by the lender in accordance with paragraph (b), is added to the principal amount of the borrower's student loan, and

(ii) in respect of the borrower's part-time loan agreement, if any, pay to the lender any accrued interest payable, including any amount repaid by the lender in accordance with paragraph (b).

(2) Where the borrower fails to comply with paragraph (1)(c), any unpaid accrued interest on the day that is thirty days after the date of the notice referred to in subparagraph (1)(a)(i), including any amount repaid by the lender in accordance with paragraph (1)(b), shall be payable at the end of that thirty-day period.

Effect on Loan Agreement

19. The portion of subsection 26(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

26. (1) Subject to subsection (2), where a special interest-free period has been granted to a borrower, the provisions of any loan agreement that was in effect between the borrower and the lender on the day on which the borrower applied for that special interest-free period shall be suspended until the earliest of

(2) Subsection 26(1) of the Regulations is amended by striking out the word "and" at the end of paragraph (a), by adding the word "and" at the end of paragraph (b) and by adding the following after paragraph (b):

dépenses visées à l'alinéa (1)c) et des paiements mensuels visés au sous-alinéa 19e)(ii), procède conformément à l'article 22.

18. Les articles 24 et 25 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Erreur commise par l'emprunteur

24. (1) Lorsque le ministre conclut qu'une période spéciale d'exemption d'intérêts a été accordée par suite d'une erreur commise par l'emprunteur dans sa demande ou que le revenu de celui-ci ne répond plus à la condition énoncée à l'alinéa 19e) :

a) il remet à l'emprunteur et au prêteur un avis de sa décision indiquant :

(i) la date de l'avis,

(ii) la date d'annulation de cette période;

b) dès qu'il reçoit cet avis, le prêteur rembourse au ministre tout intérêt que celui-ci lui a versé à l'égard de la période débutant à la date d'annulation de la période spéciale d'exemption d'intérêts;

c) dans les 30 jours suivant la date visée au sous-alinéa a)(i), l'emprunteur :

(i) à l'égard de son contrat de prêt consolidé, le cas échéant :

(A) soit verse au prêteur les intérêts courus exigibles, y compris tout montant remboursé par celui-ci conformément à l'alinéa b),

(B) soit conclut un contrat de prêt consolidé révisé dans lequel les intérêts courus impayés au jour de la conclusion du contrat, y compris tout montant remboursé par le prêteur conformément à l'alinéa b), sont ajoutés au principal de son prêt garanti,

(ii) à l'égard de son contrat de prêt à temps partiel, le cas échéant, verse au prêteur les intérêts courus exigibles, y compris tout montant remboursé par celui-ci conformément à l'alinéa b).

(2) Lorsque l'emprunteur ne se conforme pas à l'alinéa (1)c), les intérêts courus impayés au trentième jour suivant la date visée au sous-alinéa (1)c)(i), y compris tout montant remboursé par le prêteur conformément à l'alinéa (1)b), doivent être payés à la fin de cette période de trente jours.

Effet sur le contrat de prêt

19. Le passage du paragraphe 26(1) de la version anglaise du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

26. (1) Subject to subsection (2), where a special interest-free period has been granted to a borrower, the provisions of any loan agreement that was in effect between the borrower and the lender on the day on which the borrower applied for that special interest-free period shall be suspended until the earliest of

(2) Le paragraphe 26(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa b), de ce qui suit :

(c) in respect of the borrower's consolidated student loan agreement, if any, the day on which the borrower again becomes a full-time student in accordance with subsection 6(2) or 7(2).

(3) Paragraph 26(2)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) subject to paragraph 24(1)(c), no interest and no amount on account of interest is payable by the borrower on the borrower's student loans during or in respect of the special interest-free period; and

20. The heading before section 27 of the Regulations and sections 27 to 33 are repealed.

21. The heading before section 34 of the Regulations is replaced by the following:

c) à l'égard de son contrat de prêt consolidé, le cas échéant, le jour où il redevient étudiant à temps plein conformément aux paragraphes 6(2) ou 7(2).

(3) L'alinéa 26(2)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) sous réserve de l'alinéa 24(1)c), n'a pas à payer d'intérêts ni de montants au titre des intérêts à l'égard de ses prêts d'études pour cette période ou durant celle-ci;

20. L'intertitre précédant l'article 27 et les articles 27 à 33 du même règlement sont abrogés.

21. L'intertitre précédant l'article 34 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

PART VI

SPECIAL OPPORTUNITY GRANTS

Grants for Students With Permanent Disabilities

22. Subsection 34(1) of the Regulations is amended by striking out the word "and" at the end of paragraph (c) and by replacing paragraph (d) with the following:

(d) is in need of exceptional education-related services or equipment that are required for the student to perform the daily activities necessary to participate in studies at a post-secondary school level and that are indicated in the *List of Eligible Exceptional Education-related Services and Equipment*, as amended from time to time, published in the *Canada Gazette Part I*; and

(e) has used the proceeds of all previous grants made to the student under this section for the purpose for which they were intended.

23. The Regulations are amended by adding the following before section 36:

Grants for Females Pursuing Doctoral Studies

24. Paragraph 36(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) is a female who is qualified for enrolment or is enrolled as a full-time student in a doctoral program of studies in a field of studies

(i) included in the *List of Doctoral Fields of Studies*, as amended from time to time, published in the *Canada Gazette Part I*, and that takes into consideration whether women comprised less than 35 per cent of total enrolment in that field during the last seven years for which statistics are available, as determined by the Minister after consultation with the Chief Statistician of Canada, or

(ii) that was previously included in the list referred to in subparagraph (i) but that is no longer so included, and for which the qualifying student received a grant in the past pursuant to this section;

25. The Regulations are amended by adding the following before section 38:

Grants for High-need Part-time Students

PARTIE VI

SUBVENTIONS POUR INITIATIVES SPÉCIALES

Subventions pour étudiants ayant une invalidité permanente

22. L'alinéa 34(1)d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) a besoin, afin d'exercer les activités quotidiennes nécessaires à la poursuite d'études de niveau postsecondaire, d'un service ou d'un équipement exceptionnel mentionné dans la *Liste des services et des équipements exceptionnels admissibles*, compte tenu de ses modifications successives, publiée dans la *Gazette du Canada Partie I*;

e) a utilisé les subventions qui lui ont été préalablement octroyées aux termes du présent article aux fins prévues.

23. Le même règlement est modifié par adjonction, avant l'article 36, de ce qui suit :

Subventions pour femmes poursuivant des études doctorales

24. L'alinéa 36(1)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) est inscrite, ou remplit les conditions d'inscription, à titre d'étudiante à temps plein, à un programme d'études doctorales dans une discipline :

(i) soit qui est mentionnée dans la *Liste des disciplines des études doctorales*, compte tenu de ses modifications successives, publiée dans la *Gazette du Canada Partie I*, dans laquelle sont énumérées les disciplines dont les effectifs féminins formaient, selon le ministre après consultation du statisticien en chef du Canada, moins de 35 pour cent des effectifs totaux durant les sept dernières années pour lesquelles des statistiques sont disponibles,

(ii) soit qui n'est plus mentionnée dans la liste visée au sous-alinéa (i), dans le cas où l'étudiant admissible a déjà obtenu une subvention dans cette discipline en vertu du présent article;

25. Le même règlement est modifié par adjonction, avant l'article 38, de ce qui suit :

Subventions pour étudiants à temps partiel nécessitant

26. (1) Paragraph 38(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) demonstrates to the satisfaction of the appropriate authority or other body that the student is unable to qualify for enrolment in at least 60 per cent of a course load recognized by the designated educational institution as a full course load;

(2) Paragraph 38(1)(d) of the Regulations is replaced by the following:

(c.1) has successfully completed all courses in respect of which a grant was previously made to the student under this section;

(d) has an annual family income that is equal to or less than the applicable income threshold indicated in the *Income Threshold Table*, as amended from time to time, published in the *Canada Gazette Part I*, taking into consideration the number of persons comprising the borrower, the borrower's spouse and their dependents; and

27. The Regulations are amended by adding the following before section 40:

Administration of Special Opportunity Grants

28. Subsection 40(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) Each appropriate authority or other body shall provide to the Minister at the end of each loan year, or on request of the Minister during a loan year, an accounting of all grants made to qualifying students by that appropriate authority or other body during that loan year or other period identified by the Minister.

29. The Regulations are amended by adding the following after section 40:

26. (1) L'alinéa 38(1)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) convainc l'autorité compétente ou l'entité autorisée qu'il est incapable de remplir les conditions d'inscription à au moins 60 pour cent du nombre de cours que l'établissement agréé exige pour reconnaître que des études sont suivies à temps plein;

(2) L'alinéa 38(1)(d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c.1) a terminé avec succès tous les cours à l'égard desquels une subvention lui a préalablement été octroyée aux termes du présent article;

d) a un revenu familial annuel égal ou inférieur au montant applicable indiqué dans le *Tableau des plafonds de revenus*, compte tenu de ses modifications successives, publié dans la *Gazette du Canada Partie I*, lequel montant tient compte du nombre de personnes représenté par lui, son conjoint et les personnes à leur charge;

27. Le même règlement est modifié par adjonction, avant l'article 40, de ce qui suit :

Gestion des subventions pour initiatives spéciales

28. Le paragraphe 40(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) À la fin de chaque année de prêt ou à la demande du ministre durant l'année de prêt, l'autorité compétente ou l'entité autorisée rend compte à celui-ci de toutes les subventions qu'elle a octroyées aux étudiants admissibles durant cette année de prêt ou durant toute autre période déterminée par le ministre.

29. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 40, de ce qui suit :

PART VII

GENERAL

Subrogation

40.1 (1) Where the Minister makes a payment to a lender pursuant to subparagraph 5(a)(viii) or (ix) of the Act in respect of a student loan, Her Majesty in right of Canada is subrogated in and to all the rights of the lender in respect of the student loan and, without limiting the generality of the foregoing, all rights and powers of the lender in respect of

(a) the student loan;

(b) any judgment obtained by the lender in respect of the student loan; and

(c) any security held by the lender for the repayment of the student loan.

(2) Her Majesty in right of Canada is entitled to exercise all the rights, powers and privileges that the lender had or may exercise in respect of the loan, judgment or security, including the right to commence or continue any action or proceeding, to execute any release, transfer, sale or assignment, or in any way collect, realize or enforce the loan, judgment or security.

30. Subsection 41(1) of the Regulations is replaced by the following:

PARTIE VII

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Subrogation

40.1 (1) Lorsque le ministre verse une somme au prêteur, en application des sous-alinéas 5a)(viii) ou (ix) de la Loi, à l'égard d'un prêt d'études, Sa Majesté du chef du Canada est subrogée dans tous les droits du prêteur à l'égard de ce prêt et, sans que soit limitée la portée générale de ce qui précède, sont dévolus à Sa Majesté du chef du Canada tous les droits et pouvoirs du prêteur à l'égard :

a) du prêt d'études;

b) de tout jugement qu'il obtient à l'égard de ce prêt;

c) de toute garantie qu'il détient pour le remboursement de ce prêt.

(2) Sa Majesté du chef du Canada peut exercer tous les droits, pouvoirs et privilèges du prêteur à l'égard du prêt, du jugement ou de la garantie, y compris le droit d'entreprendre ou de poursuivre toute action ou procédure ou de souscrire toute cession, libération ou vente, et le droit de recouvrer le prêt, de réaliser la garantie ou d'exécuter le jugement par quelque moyen que ce soit.

30. L'article 41 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (4) de ce qui suit :

41. (1) Lenders, appropriate authorities, designated educational institutions and the Minister shall collect, use and disclose any information and records necessary for the purposes of carrying out their powers and duties in accordance with, and for the purposes of the administration and enforcement of the Act, these Regulations, the *Canada Student Loans Act* and any regulations made thereunder.

31. Schedules I to IV to the Regulations are repealed.

COMING INTO FORCE

32. These Regulations come into force on August 1, 1996.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Canada Student Financial Assistance Act* and the *Canada Student Financial Assistance Regulations* came into force on August 1, 1995. The Act provides the framework for the reform of the Canada Student Loans Program (CSLP). Also on August 1, 1995, the *Canada Student Loans Regulations* were amended to reflect, as much as possible within its enabling statute, the new scheme under the *Canada Student Financial Assistance Act*.

Experience in the first year of implementation of the new scheme has revealed some rigidities and some inconsistencies in the requirements under the two regulations. The main thrust of these amendments is, therefore, to simplify and provide additional flexibility in the process for students in obtaining, maintaining and repaying their loans. Other amendments are technical, largely to address the inconsistencies and to provide clarity. As well, a number of provisions in the *Canada Student Loans Regulations* that have become obsolete under the new scheme are repealed. The remaining amendments are aimed at making the regulations more user-friendly.

User-Friendliness

The provisions dealing with full-time and part-time loans have been separated into Parts I and II. A number of headings have been added and, in several instances, two sections have been collapsed into one comprehensive section. As a result, a number of sections are replaced, in whole or in part, to reflect revised section references.

Flexibility in obtaining and maintaining loans

Revisions to the definitions of full- and part-time students permit students with a disability to opt for full- or part-time loans, rather than being streamed into a category by virtue of their course load.

The requirement on students to obtain, in certain instances, a confirmation of enrolment (Schedule 2) in order to negotiate a loan is eliminated. Also, a provision has been made for confirmations of enrolment to be signed by agents of the designated educational institution.

41. (1) Les prêteurs, les autorités compétentes, les établissements agréés et le ministre recueillent, utilisent et communiquent tous renseignements et documents nécessaires à l'exercice de leurs attributions conformément à la Loi, à la *Loi fédérale sur les prêts aux étudiants* et à leurs règlements d'application, ainsi qu'à l'exécution et au contrôle d'application de ces lois et règlements.

31. Les annexes I à IV du même règlement sont abrogées.

ENTRÉE EN VIGUEUR

32. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} août 1996.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie des règlements.)

Description

La *Loi fédérale sur l'aide financière aux étudiants* et le *Règlement fédéral sur l'aide financière aux étudiants* sont entrés en vigueur le 1^{er} août 1995. La loi procure le cadre de la réforme du Programme canadien de prêts aux étudiants (PCPE). Le 1^{er} août 1995 également, le *Règlement fédéral sur les prêts aux étudiants* a été modifié pour tenir compte, dans la mesure permise par la loi d'habilitation, du nouveau régime prévu en vertu de la *Loi fédérale sur l'aide financière aux étudiants*.

On a constaté à l'usage, au cours de la première année de mise en oeuvre du nouveau régime, l'existence d'une certaine rigidité et la présence de certaines incohérences entre les exigences des deux règlements. L'objectif principal de ces modifications est, par conséquent, de simplifier et d'assouplir le processus auquel les étudiants doivent se plier pour l'obtention et le remboursement de leurs prêts et le maintien de l'exemption d'intérêt. D'autres modifications sont d'ordre technique et visent dans une large mesure à corriger les incohérences et à clarifier les choses. D'autre part, certaines dispositions du *Règlement fédéral sur les prêts aux étudiants* qui sont devenues caduques dans le contexte du nouveau régime sont abrogées. Les autres modifications visent à rendre le règlement plus facile à comprendre.

Facilité de compréhension

Les dispositions concernant les prêts pour étudiants à temps plein et pour étudiants à temps partiel sont divisées en Partie I et Partie II. Un certain nombre de rubriques ont été ajoutées et, dans plusieurs cas, deux articles ont été fusionnés pour n'en former qu'un seul plus complet, ce qui fait qu'un certain nombre d'articles sont remplacés, en tout ou en partie, de manière à refléter les changements dans les renvois.

Souplesse pour l'obtention de prêts et le maintien de l'exemption d'intérêt

Les modifications apportées à la définition d'étudiant à temps plein et d'étudiant à temps partiel permettent aux étudiants handicapés d'opter pour un prêt en fonction de leur statut au lieu d'être rangés dans une catégorie en vertu du nombre de leurs cours.

L'obligation faite aux étudiants d'obtenir, dans certains cas, confirmation de leur inscription (annexe 2) pour pouvoir négocier un prêt est supprimée. Il est également prévu que les confirmations d'inscription puissent être signées par des agents de l'établissement d'enseignement désigné.

Modification has also been made to the confirmation of enrolment provisions to correct an inconsistency with the Acts, so that students who fail to provide their lenders with a confirmation of enrolment within four months of beginning studies are not liable for accrued interest, if that four-month period ends on a day that is prior to the first day of the seventh month after a previous confirmed period of study.

One of two processes for the assignment of loans from lenders not participating in the new scheme to participating lenders, has been repealed. The repealed process had been put in place as a transitional measure, to deal with the volume of assignments required as a result of the change in financing arrangements with lenders. This process, which was set out in the *Canada Student Loans Regulations* is no longer required.

Flexibility in repaying the loan

The terms and conditions for repayment of full-time guaranteed loans under the *Canada Student Loans Regulations* are amended to coincide with the terms and conditions for repayment of the risk-shared loans under the new scheme.

The provisions concerning interest relief are revised to eliminate an unnecessary and added "hardship test" in paragraph 19(e) of the *Canada Student Financial Assistance Regulations*. Borrowers will be eligible for interest relief based on income, family size and monthly student loan payments. As well, changes will permit interest relief periods to begin and end according to the borrower's established repayment schedule. Another change provides for rounding down the length of an approved interest relief period, for those borrowers whose interest relief period ends part way through a month. Interest relief will be rounded up only for students who claim bankruptcy, commit an error or return to studies during an interest relief period. The changes are designed to ensure students receive the full benefit of interest relief and for administrative simplicity.

A further modification to these provisions deals with the amount of interest that borrowers may add to the principal amount of their full-time loans prior to receiving interest relief. A limit of three months of interest has been stipulated. Three months corresponds with the default and acceleration provisions in the loan agreements negotiated between borrowers and lenders. An additional change stipulates that no amount of interest may be added to the principal of a loan made to a part-time student. (Part-time students are always liable for interest on their loans.)

To be consistent with the announcements in the 1996 budget, the amendments will eliminate any provisions that enforce the ten year limit on repayment on guaranteed loans. Under the new regulations, students will be able to establish repayment terms in accordance with the lender's standard practices and that takes into account the borrower's capacity to pay. In addition, the amendments will modify the regulations so that borrowers who fail to consolidate their Canada student loans within 6 months of

Des modifications ont également été apportées aux dispositions concernant la confirmation de l'inscription pour corriger une incohérence par rapport aux lois, afin que les étudiants qui ne fournissent pas à leurs prêteurs une confirmation d'inscription dans les quatre mois suivant le début de leurs études ne deviennent pas responsables de l'intérêt accumulé si cette période de quatre mois prend fin un jour précédant le premier jour du septième mois suivant une période d'études confirmée antérieurement.

L'un des deux processus de cession des prêts consentis par des prêteurs qui ne participent pas au nouveau régime à des prêteurs participants a été révoqué. Le processus révoqué avait été mis en place de façon provisoire pour faire face à l'énorme quantité de cessions requises par suite du changement dans les accords de financement avec les prêteurs. Ce processus, énoncé dans le *Règlement fédéral sur les prêts aux étudiants*, n'est plus nécessaire.

Souplesse de remboursement

Les conditions de remboursement des prêts d'études à temps plein garantis en vertu du *Règlement fédéral sur les prêts aux étudiants* sont modifiées de manière à coïncider avec les conditions de remboursement des prêts à risque partagé en vertu du nouveau régime.

Les dispositions qui touchent l'exemption d'intérêt sont modifiées de manière à supprimer l'inutile et superflue preuve de difficulté dont il est question à l'alinéa 19e) du *Règlement fédéral sur l'aide financière aux étudiants*. Les emprunteurs seront admissibles à une exemption d'intérêt compte tenu de leur revenu, de la taille de leur famille et des paiements mensuels sur le prêt étudiant. De plus, des modifications permettront de faire en sorte que les périodes d'exemption d'intérêt commencent et finissent en fonction du calendrier de remboursement établi de l'emprunteur. Une autre modification prévoit l'arrondissement à la valeur inférieure de la longueur d'une période approuvée d'exemption d'intérêt pour les emprunteurs dont la période d'exemption se termine dans le courant d'un mois. L'exemption ne sera arrondie à la valeur supérieure que pour les étudiants qui déclarent faillite, commettent une erreur ou retournent aux études au cours d'une période d'exemption. Ces modifications visent à simplifier les rouages administratifs et à faire en sorte que l'étudiant profite pleinement de la mesure d'exemption d'intérêt.

Une autre modification à ces dispositions concerne le montant d'intérêt que les emprunteurs peuvent ajouter au principal de leur emprunt pour études à plein temps avant de bénéficier d'une exemption d'intérêt. Une limite de trois mois d'intérêt est précisée. La période de trois mois correspond aux dispositions concernant le défaut de payer et l'accélération dans les accords de prêt négociés entre emprunteurs et prêteurs. Une autre modification précise que nul montant d'intérêt ne peut être ajouté au principal d'un prêt consenti à un étudiant à temps partiel. (Les étudiants à temps partiel sont toujours responsables de l'intérêt applicable à leur prêt.)

En conformité des annonces faites dans le budget de 1996, les modifications supprimeront toute disposition ayant pour effet d'imposer une limite de dix ans pour le remboursement des prêts garantis. Désormais, les étudiants pourront négocier des modalités de remboursement conformes aux pratiques courantes du prêteur et tenant compte de leur capacité de payer. De plus, le *Règlement* sera modifié de telle sorte que les emprunteurs manquant à leur obligation de consolider leurs prêts d'études canadiens

leaving school will be in default only after the lender has advised the Minister of the failure to consolidate.

Technicalities and clarifications

Officer of the designated educational institution has been defined to clarify who in the institution may sign confirmations of enrolment.

The definitions of consolidated student loan agreement and full- and part-time loan agreements are revised to enable lenders to combine the regulatory requirements for each agreement into one agreement, thereby simplifying the paper process for both students and lenders.

A provision has been added in the Certificate of Eligibility for students to authorize educational institutions to send any tuition refunds directly to the borrower's lender. Through inadvertence, this provision was omitted from the *Canada Student Financial Assistance Regulations*.

The provision that makes lenders responsible for errors will be removed, making the resolution of lender errors contingent on the government's audit and verification procedures.

The amendments will clarify that the 18 month limit on interest relief applies to the individual student and not the loans themselves. For example, a student who was granted 6 months of interest relief on a past loan will only be able to obtain 12 months of interest relief on future loans.

The provisions dealing with restrictions from further assistance have been reworded: to parallel the lender agreements, to ensure insolvent borrowers will be precluded from obtaining assistance only if they had student loans included in the bankruptcy, and to clarify that these provisions apply to part-time students as well as to full-time students.

The four schedules (interest relief income table, education-related services and equipment for students with a permanent disability, doctoral fields of studies, and income thresholds for high-need part-time students) are removed from the regulations. The criteria used to establish the schedules are now stated in the regulations; the schedules themselves will be published from time to time in the *Canada Gazette Part I*.

Given that no new loans may be issued under the *Canada Student Loans Act*, the provisions in the *Canada Students Loans Regulations* dealing with certificates of eligibility are repealed. As well, the proposed amendments indicate that information obtained under the administration of the *Canada Student Financial Assistance Act* may be used in the administration of the *Canada Student Loans Act*, and vice versa.

Alternatives

The *Canada Student Financial Assistance Act* contemplates the establishment of a scheme of financial assistance to students via regulations. There are no other options.

dans les six mois suivant la fin de leurs études seront considérés comme étant en défaut uniquement après que le prêteur aura informé le Ministre de ce manquement.

Détails techniques et précisions

L'agent de l'établissement d'enseignement désigné a été défini de manière à préciser la personne qui, dans l'établissement, peut signer les confirmations d'inscription.

Les définitions de contrat de prêt consolidé et de contrats de prêt simple d'étudiant à temps plein et d'étudiant à temps partiel ont été révisées de manière à permettre aux prêteurs de combiner les exigences réglementaires de chaque contrat dans un seul, ce qui simplifiera la paperasserie et pour les étudiants et pour les prêteurs.

Une disposition a été ajoutée dans le certificat d'admissibilité pour que les étudiants puissent autoriser les établissements d'enseignement à envoyer tout remboursement de frais de scolarité directement à leur prêteur. Cette disposition avait été accidentellement omise du *Règlement fédéral sur l'aide financière aux étudiants*.

La disposition rendant les prêteurs responsables des erreurs sera supprimée, de sorte que la correction de ces erreurs sera subordonnée aux procédures de vérification et de contre-vérification du gouvernement.

Les modifications préciseront que la durée maximale de dix-huit mois des exemptions d'intérêt s'applique aux étudiants, et non pas aux prêts. Par exemple, un étudiant qui a déjà bénéficié d'une exemption d'intérêt de six mois pour un prêt ne sera plus admissible qu'à douze mois d'exemption d'intérêt.

Les dispositions qui traitent des restrictions touchant l'aide supplémentaire ont été reformulées pour coïncider avec le libellé des ententes conclues avec les prêteurs, afin de faire en sorte que les étudiants insolvables se voient empêchés d'obtenir de l'aide uniquement si des prêts d'études étaient inclus dans la faillite, et pour préciser que ces dispositions s'appliquent tant aux étudiants à temps partiel qu'aux étudiants à temps plein.

Les quatre annexes (table des revenus pour l'exemption d'intérêt, services et matériel pédagogiques pour les étudiants ayant une invalidité permanente, domaines d'études de doctorat et seuils de revenu pour les étudiants à temps partiel ayant de gros besoins) sont retirées du règlement. Les critères ayant servi à établir les annexes sont maintenant énoncés dans le règlement; les annexes elles-mêmes seront publiées à l'occasion dans la *Gazette du Canada Partie I*.

Étant donné que nul nouveau prêt ne peut être accordé en vertu de la *Loi fédérale sur les prêts aux étudiants*, les dispositions du *Règlement fédéral sur les prêts aux étudiants* qui traitent des certificats d'admissibilité sont abrogés. De même, les modifications proposées indiquent que l'information obtenue en application de la *Loi fédérale sur l'aide financière aux étudiants* peut être utilisée pour l'exécution de la *Loi fédérale sur les prêts aux étudiants* et inversement.

Solutions envisagées

La *Loi fédérale sur l'aide financière aux étudiants* prévoit la mise en place d'un régime d'aide financière aux étudiants par le truchement de règlements. Aucune autre option n'est envisagée.

Benefits and Costs

The amendments result in a clarification and simplification of the Canada Student Loans Program, which eliminates any uncertainty in the process of applying for, maintaining, and repaying Canada student loans. Therefore, the amendments minimize the costs of administering the Canada Student Loans Program, while maximizing simplicity for students.

Consultation

Written summaries of the content of these Regulations were provided to interested groups for comment, including:

- the Intergovernmental Consultative Committee on Student Financial Assistance (ICCSFA), comprising federal, provincial and territorial student aid directors.
- the National Advisory Group on Student Financial Assistance (NAGSFA), comprising:
 - Canadian Federation of Students
 - Canadian Alliance of Student Associations
 - Canadian Graduate Council
 - National Education Association of Disabled Students
 - National Association of Career Colleges
 - Association of University and Colleges of Canada
 - Canadian Association of University Teachers
 - Canadian Association of University Business Officers
 - Association of Canadian Community Colleges
 - Canadian Association of Student Financial Aid Administrators (CASFAA)
 - Canadian Association for University Continuing Education
 - Credit Union Central of Canada
 - Canadian Bankers Association
- Financial Arrangements Working Group, comprising:
 - Canadian Imperial Bank of Commerce
 - Royal Bank of Canada
 - Bank of Nova Scotia
 - National Bank of Canada
 - Credit Union Central of Canada
 - L'Alliance des caisses populaires de l'Ontario for participating members
 - La Fédération des caisses populaires acadiennes for participating members
 - La Fédération des caisses populaires de l'Ontario for participating members
 - La Fédération des caisses populaires du Manitoba for participating members.

Early notice was also provided through the 1995 Federal Regulatory Plan, under Proposal No. HRDC/95-35.

Compliance and Enforcement

The regulations primarily set out the criteria and procedures for the administration of the Canada Student Financial Assistance

Avantages et coûts

Les modifications ont pour effet de clarifier et de simplifier le Programme canadien de prêts aux étudiants, éliminant ainsi toute incertitude quant aux modalités de demande, de conservation et de remboursement d'un prêt d'études canadien. Par conséquent, elles réduisent le coût d'administration du Programme et en accroissent considérablement la simplicité.

Consultations

Des résumés écrits de la teneur de ce règlement ont été communiqués aux groupes intéressés dont la liste suit pour qu'ils les commentent :

- le Comité consultatif intergouvernemental sur l'aide financière aux étudiants (CCIAFF), composé des directeurs de l'aide aux étudiants des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux;
- le Groupe consultatif national sur l'aide financière aux étudiants (GCNAFE), constitué des membres suivants :
 - la Fédération canadienne des étudiantes et étudiants;
 - la Canadian Alliance of Student Associations;
 - le Conseil national des étudiants diplômés;
 - l'Association nationale des étudiants handicapés au niveau postsecondaire;
 - l'Association nationale des Collèges Carrières;
 - l'Association des universités et collèges du Canada;
 - l'Association canadienne des professeurs d'université;
 - l'Association canadienne du personnel administratif universitaire;
 - l'Association des collèges communautaires du Canada;
 - l'Association canadienne des responsables de l'aide financière aux étudiants;
 - l'Association pour l'éducation permanente dans les universités du Canada;
 - la Centrale des caisses de crédit du Canada;
 - l'Association des banquiers canadiens;
- le Groupe de travail sur la nouvelle structure financière, composé des membres suivants :
 - la Banque Canadienne Impériale de Commerce;
 - la Banque Royale du Canada;
 - la Banque de Nouvelle-Écosse;
 - la Banque nationale du Canada;
 - la Centrale des caisses de crédit du Canada;
 - l'Alliance des caisses populaires de l'Ontario pour les membres participants;
 - la Fédération des caisses populaires acadiennes pour les membres participants;
 - la Fédération des caisses populaires de l'Ontario pour les membres participants;
 - la Fédération des caisses populaires du Manitoba pour les membres participants.

Un préavis a également été fourni par l'intermédiaire du Projet de réglementation fédérale DRHC/95-35.

Respect et exécution

Le Règlement énonce essentiellement les critères et les procédures administratives du Programme fédéral d'aide financière aux

Program. Accordingly, the regulations do not require any formal compliance mechanism.

étudiants. Il ne nécessite par conséquent aucun mécanisme officiel permettant d'en vérifier l'observation.

Contact

Jo Anne Denis
Sr. Policy Analyst
Learning and Literacy Directorate
Human Resources Development Canada
25 Eddy Street, 10th Floor
Hull, Quebec
K1A 0M5
Telephone: (819) 994-5018
FAX: (819) 953-8147

Personne-ressource

Jo Anne Denis
Analyste principale des politiques
Direction de l'apprentissage et de l'alphabétisation
Développement des ressources humaines Canada
25, rue Eddy, 10^e étage
Hull (Québec)
K1A 0M5
Téléphone : (819) 994-5018
TÉLÉCOPIEUR : (819) 953-8147

Registration
SOR/96-369 10 July, 1996

CANADA STUDENT LOANS ACT

Canada Student Loans Regulations, amendment

P.C. 1996-1084 10 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Employment and Immigration, pursuant to sections 11^a and 17^b of the *Canada Student Loans Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canada Student Loans Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE CANADA STUDENT
LOANS REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) The definitions "full-time student"¹ and "part-time student"¹ in subsection 2(1) of the *Canada Student Loans Regulations*² are replaced by the following:

"full-time student" means a person

(a) who, during a confirmed period within a period of studies, is enrolled in courses that constitute

(i) at least 40 per cent and less than 60 per cent of a course load recognized by the specified educational institution as constituting a full course load, in the case of a person who has a permanent disability and elects to be considered as a full-time student, or

(ii) at least 60 per cent of a course load recognized by the specified educational institution as constituting a full course load, in any other case,

(b) whose primary occupation during the confirmed periods within that period of studies is the pursuit of studies in those courses, and

(c) who complies with the requirements of subsection 3(1); (*étudiant à temps plein*)

"part-time student" means a person who, during a confirmed period within a period of studies, is enrolled in courses that constitute at least 20 per cent and less than 60 per cent of a course load recognized by the specified educational institution as constituting a full course load and, where that person has a permanent disability and is enrolled in at least 40 per cent of such a full course load, that person has elected to be considered as a part-time student; (*étudiant à temps partiel*)

(2) The definition "consolidated guaranteed student loan agreement"¹ in subsection 2(2) of the Regulations is replaced by the following:

"consolidated guaranteed student loan agreement" means a contract that is entered into between a borrower who has ceased to

Enregistrement
DORS/96-369 10 juillet 1996

LOI FÉDÉRALE SUR LES PRÊTS AUX ÉTUDIANTS

Règlement fédéral sur les prêts aux étudiants
—Modification

C.P. 1996-1084 10 juillet 1996

Sur recommandation du ministre de l'Emploi et de l'Immigration et en vertu des articles 11^a et 17^b de la *Loi fédérale sur les prêts aux étudiants*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement fédéral sur les prêts aux étudiants*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT FÉDÉRAL
SUR LES PRÊTS AUX ÉTUDIANTS

MODIFICATIONS

1. (1) Les définitions de « étudiant à temps partiel »¹ et « étudiant à temps plein »¹, au paragraphe 2(1) du *Règlement fédéral sur les prêts aux étudiants*², sont respectivement remplacées par ce qui suit :

« étudiant à temps partiel » Personne qui, durant une période confirmée d'une période d'études, est inscrite à des cours qui représentent, par rapport au nombre de cours que l'établissement d'enseignement agréé exige pour reconnaître que des études sont suivies à temps plein, au moins 20 pour cent et moins de 60 pour cent de ce nombre et, dans le cas où elle a une invalidité permanente et est inscrite à des cours représentant au moins 40 pour cent de ce nombre, qui choisit d'être considérée comme un étudiant à temps partiel. (*part-time student*)

« étudiant à temps plein » Personne :

a) qui, durant une période confirmée d'une période d'études, est inscrite à des cours qui représentent, par rapport au nombre de cours que l'établissement d'enseignement agréé exige pour reconnaître que des études sont suivies à temps plein :

(i) soit au moins 40 pour cent et moins de 60 pour cent de ce nombre, dans le cas où elle a une invalidité permanente et choisit d'être considérée comme un étudiant à temps plein,

(ii) soit au moins 60 pour cent de ce nombre, dans les autres cas;

b) dont la principale activité pendant les périodes confirmées de cette période d'études est de suivre ces cours;

c) qui se conforme aux exigences du paragraphe 3(1). (*full-time student*)

(2) La définition de « contrat de prêt garanti consolidé »¹, au paragraphe 2(2) du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

« contrat de prêt garanti consolidé » Contrat conclu entre l'emprunteur qui a cessé d'être étudiant à temps plein selon

¹ S.C. 1994, c. 28, s. 25

² S.C. 1994, c. 28, s. 26

¹ SOR/95-331

² SOR/93-392

¹ L.C. 1994, ch. 28, art. 25

² L.C. 1994, ch. 28, art. 26

¹ DORS/95-331

² DORS/93-392

be a full-time student pursuant to section 4.1 and the lender to whom the borrower is indebted under any outstanding guaranteed student loan agreements entered into as a full-time student, and

- (a) that is in the prescribed form,
- (b) that includes the borrower's social insurance number,
- (c) in which the principal amount is the aggregate of the outstanding principal amounts under those agreements,
- (d) that replaces those agreements, and
- (e) that includes the provisions in respect of repayment of the principal amount of the loan and interest payable thereunder; (*contrat de prêt garanti consolidé*)

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

"officer of the specified educational institution" means a person authorized by a specified educational institution to sign confirmations of enrolment on behalf of the institution and who

- (a) is the registrar of that institution or a person authorized by the registrar to act on behalf of the registrar,
- (b) is a student aid officer in that institution, or
- (c) has the *de facto* capacity of the registrar or of a student aid officer in that institution; (*agent de l'établissement d'enseignement agréé*)

2. Sections 3¹ and 4¹ of the Regulations are replaced by the following:

3. (1) Subject to section 9, a borrower shall, in order to continue to be or again become a full-time student,

(a) obtain, on a confirmation of enrolment, the signature of an officer of the specified educational institution at which the borrower is enrolled or the signature of the appropriate authority for the province in which that institution is located, where that institution has authorized that authority to act as an agent of that institution for such a purpose and has notified the Minister of that authorization;

(b) sign the consent and certification portion, which includes a statement to the effect that the borrower ratifies any guaranteed student loans made to the borrower while a minor, of the confirmation of enrolment;

(c) within 30 days after the signing of the confirmation of enrolment but before the end of the confirmed period, submit the confirmation of enrolment to the branch of the lender that holds the borrower's outstanding guaranteed student loans;

(d) pay to the lender any interest accrued to the day before the beginning of the confirmed period, where more than six months have elapsed between the day on which a borrower ceased to be a full-time student pursuant to section 4.1 and the beginning of the current confirmed period; and

(e) where the borrower submits the confirmation of enrolment after four months after the beginning of the confirmed period indicated on the confirmation of enrolment but before the end of that confirmed period, either

- (i) pay to the lender any interest accrued from the day on which the borrower ceased to be a full-time student, or
- (ii) enter into a consolidated guaranteed student loan agreement in which the unpaid accrued interest referred to in subparagraph (i) is added to the principal amount.

(2) Where the borrower referred to in subsection (1) meets the requirements set out in that subsection,

l'article 4.1 et le prêteur à qui il est redevable aux termes des contrats de prêt garanti impayé conclus à titre d'étudiant à temps plein qui :

- a) est en la forme établie par le ministre;
- b) indique le numéro d'assurance sociale de l'emprunteur;
- c) prévoit comme principal le total des montants impayés au titre du principal de ces contrats;
- d) remplace ces contrats;
- e) contient les dispositions relatives au remboursement du principal et des intérêts du prêt. (*consolidated guaranteed student loan agreement*)

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

« agent de l'établissement d'enseignement agréé » Personne qu'un établissement d'enseignement agréé a autorisée à signer les confirmations d'inscription en son nom et qui est :

- a) soit le greffier de cet établissement ou son mandataire;
- b) soit un agent du bureau d'assistance financière de cet établissement;
- c) soit habilitée de fait à agir à titre de greffier ou d'agent du bureau d'assistance financière dans cet établissement. (*officer of the specified educational institution*)

2. Les articles 3¹ et 4¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

3. (1) Sous réserve de l'article 9, l'emprunteur doit, pour continuer d'être ou redevenir étudiant à temps plein, remplir les conditions suivantes :

a) faire signer une confirmation d'inscription par un agent de l'établissement d'enseignement agréé auquel il est inscrit ou, lorsque cet établissement a autorisé l'autorité compétente de la province où il est situé à agir en son nom à cette fin et en a avisé le ministre, la faire signer par cette autorité;

b) signer la confirmation d'inscription dans l'espace réservé au consentement et à l'attestation, lequel comprend une déclaration selon laquelle il ratifie tous les prêts garantis qui lui ont été consentis pendant qu'il était mineur, le cas échéant;

c) dans les trente jours suivant la signature de la confirmation d'inscription et au plus tard le dernier jour de la période confirmée, remettre la confirmation d'inscription à la succursale du prêteur à qui il est redevable de ses prêts garantis impayés;

d) verser au prêteur les intérêts courus jusqu'au jour précédant le début de la période confirmée, s'il s'est écoulé plus de six mois entre le jour où il a cessé d'être étudiant à temps plein selon l'article 4.1 et le début de la période confirmée en cours;

e) lorsqu'il remet la confirmation d'inscription après l'expiration des quatre mois suivant le début de la période confirmée qui y est indiquée et au plus tard à la fin de cette période :

- (i) soit verser au prêteur les intérêts courus depuis le lendemain du jour où il a cessé d'être étudiant à temps plein,
- (ii) soit conclure un contrat de prêt garanti consolidé dans lequel les intérêts impayés visés au sous-alinéa (i) sont ajoutés au principal.

(2) Lorsque l'emprunteur visé au paragraphe (1) remplit les conditions qui y sont prévues :

(a) the borrower again becomes a full-time student on the day on which the borrower meets those requirements, where paragraph (1)(d) or (e) applies in respect of the borrower; and
 (b) the borrower continues to be a full-time student on and after the day following the day on which the borrower would otherwise have ceased to be a full-time student. in any other case.

(3) Where a borrower continues to be or again becomes a full-time student in accordance with subsection (2), the lender shall suspend the obligations of the borrower with respect to principal and interest

(a) subject to subsections 4(1) and (3) of the Act and section 15, in respect of any guaranteed student loan made and consolidated before August 1, 1993, for the period beginning on the applicable day referred to in subsection (2) and ending on the last day of the sixth month after the month in which the borrower again ceases to be a full-time student; and

(b) subject to subsections 4(2) and (4) of the Act and sections 14 and 15, in respect of any guaranteed student loan made before, on or after August 1, 1993 and consolidated after that date, for the period beginning on the applicable day referred to in subsection (2) and ending on the last day of the month in which the borrower again ceases to be a full-time student.

Ceasing to be a Full-time Student

3. (1) The portion of section 4.1¹ of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

4.1 Subject to paragraph 3(2)(b), a borrower ceases to be a full-time student on the earliest of

(2) Paragraph 4.1(c)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(c) the day on which

(i) a receiving order is made or an assignment is filed with the official receiver, where the borrower, under the *Bankruptcy and Insolvency Act*, makes an assignment that is filed and not cancelled, is deemed to have made an assignment, or is the subject of a receiving order,

(ii) a proposal under Division I of Part III of the *Bankruptcy and Insolvency Act* is approved by a court under that Act, where the borrower makes such a proposal,

(iii) a consumer proposal under Division II of Part III of the *Bankruptcy and Insolvency Act* is approved or deemed approved by a court under that Act, where the borrower makes such a consumer proposal,

(iv) a consolidation order under Part X of the *Bankruptcy and Insolvency Act* is issued, where the borrower files for such a consolidation order that includes a guaranteed student loan or student loan, or

(v) a document seeking relief under a provincial law relating to the orderly payment of debts is filed, where the borrower includes a guaranteed student loan or student loan as a debt for which that borrower seeks relief.

4. Sections 4.2 to 6¹ of the Regulations are repealed.

5. Subsections 7(2)¹ and (3)¹ of the Regulations are replaced by the following:

a) il redevient étudiant à temps plein le jour où il remplit ces conditions, dans les cas visés aux alinéas (1)d) ou e);

b) il continue d'être étudiant à temps plein à compter du lendemain du jour où il aurait autrement cessé de l'être, dans les autres cas.

(3) Lorsque l'emprunteur continue d'être étudiant à temps plein ou le redevient aux termes du paragraphe (2), le prêteur suspend les obligations de celui-ci :

a) sous réserve des paragraphes 4(1) et (3) de la Loi et de l'article 15, à l'égard du principal et des intérêts de tout prêt garanti consenti et consolidé avant le 1^{er} août 1993, à partir du jour applicable mentionné au paragraphe (2) jusqu'au dernier jour du sixième mois suivant celui où l'emprunteur cesse de nouveau d'être étudiant à temps plein;

b) sous réserve des paragraphes 4(2) et (4) de la Loi et des articles 14 et 15, à l'égard du principal et des intérêts de tout prêt garanti consenti avant ou après le 1^{er} août 1993, ou à cette date, et consolidé après cette date, à partir du jour applicable mentionné au paragraphe (2) jusqu'au dernier jour du mois où l'emprunteur cesse de nouveau d'être étudiant à temps plein.

Perte du statut d'étudiant à temps plein

3. (1) Le passage de l'article 4.1¹ du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

4.1 Sous réserve de l'alinéa 3(2)b), l'emprunteur cesse d'être étudiant à temps plein au premier en date des jours suivants :

(2) L'alinéa 4.1c)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) le jour où, selon le cas :

(i) l'ordonnance de séquestre est rendue ou le jour où l'acte de cession est déposé auprès du séquestre officiel, lorsque l'emprunteur, sous le régime de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité*, fait une cession qui n'est pas annulée, est réputé en avoir fait une ou fait l'objet d'une ordonnance de séquestre,

(ii) la proposition visée à la section I de la partie III de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité* est acceptée par un tribunal conformément à cette loi, lorsque l'emprunteur a déposé une telle proposition,

(iii) la proposition de consommateur visée à la section II de la partie III de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité* est acceptée ou réputée acceptée par un tribunal conformément à cette loi, lorsque l'emprunteur a déposé une telle proposition,

(iv) l'ordonnance de fusion visée à la partie X de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité* est rendue, lorsque l'emprunteur a demandé une telle ordonnance qui vise notamment un prêt garanti ou un prêt d'études,

(v) le jour du dépôt de la demande visant à bénéficier d'une loi provinciale relative au paiement méthodique des dettes, lorsque l'emprunteur a déposé une telle demande qui vise notamment un prêt garanti ou un prêt d'études.

4. Les articles 4.2 à 6¹ du même règlement sont abrogés.

5. Les paragraphes 7(2)¹ et (3)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(2) Where a borrower who has entered into a consolidated guaranteed student loan agreement again becomes a full-time student and the borrower's obligations are suspended in accordance with subsection 3(3), the borrower shall, whether or not an additional full-time guaranteed loan is made to the borrower, before the first day of the seventh month after the month in which the borrower again ceases to be a full-time student, enter into a new consolidated guaranteed student loan agreement with the lender in place of the former consolidated guaranteed student loan agreement.

(3) A consolidated guaranteed student loan agreement entered into in accordance with subsection (1) or (2) shall set out, in accordance with section 8, the principal amount of the loan and the period and frequency of the payments to be made to discharge that amount and the interest thereon calculated at the rate determined in accordance with sections 14 and 15 or sections 16.2 to 16.4, as the case may be.

(4) Repayment provisions included in a consolidated guaranteed student loan agreement entered into in accordance with subsection (1) or (2) shall be consistent with the lender's standard practices in relation to unsecured consumer loans and shall take into account the borrower's capacity to pay instalments as they become due.

6. The Regulations are amended by adding the following before section 8:

Guaranteed Student Loan Agreements and Alterations

7. (1) Paragraph 8(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) repay, in accordance with subsection (3), the principal with interest, at the rate determined in accordance with sections 14 and 15 or sections 16.2 to 16.4, as the case may be; and

(2) Paragraph 8(3)(a)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(a) in respect of a full-time guaranteed loan, shall commence on the first day of the seventh month after the month in which the borrower ceases to be a full-time student; and

(3) Subsections 8(4) to (6)¹ of the Regulations are replaced by the following:

(4) Where a lender has reason to believe that a borrower is or will be unable to comply with the repayment provisions of a guaranteed student loan agreement, the lender shall, before the day on which the outstanding balance of the principal amount of the loan and any accrued interest becomes payable in accordance with paragraph 9(1)(a) or (b), offer to alter, with the consent of the borrower and in writing, the provisions of the agreement that relate to the period in which the loan is to be repaid and the frequency and the amount of the instalments.

(5) Where an alteration is made to a guaranteed student loan agreement as a result of an offer to alter made pursuant to subsection (4) and the altered guaranteed student loan agreement remains in compliance with the Act and these Regulations, the alteration does not discharge the liability of the Minister to the lender under the Act.

(4) Subsections 8(8) and (9) of the Regulations are replaced by the following:

(9) Nothing in these Regulations prevents the lender and the borrower of a part-time guaranteed loan from agreeing at any time

(2) Lorsque l'emprunteur ayant conclu un contrat de prêt garanti consolidé redevient étudiant à temps plein et que ses obligations sont suspendues en application du paragraphe 3(3), il doit, avant le premier jour du septième mois suivant celui où il cesse de nouveau d'être étudiant à temps plein, qu'un nouveau prêt garanti à temps plein lui ait été consenti ou non, conclure avec le prêteur un nouveau contrat de prêt garanti consolidé en remplacement du contrat précédent.

(3) Le contrat de prêt garanti consolidé conclu aux termes des paragraphes (1) ou (2) doit indiquer, conformément à l'article 8, le principal du prêt ainsi que la fréquence et la durée des paiements à effectuer pour acquitter ce montant et les intérêts y afférents calculés au taux déterminé conformément aux articles 14 et 15 ou aux articles 16.2 à 16.4, selon le cas.

(4) Les dispositions relatives au remboursement stipulées dans le contrat de prêt garanti consolidé conclu aux termes des paragraphes (1) ou (2) doivent être conformes aux pratiques habituelles du prêteur à l'égard des prêts à la consommation non garantis et tenir compte de la capacité de l'emprunteur d'effectuer les paiements au fur et à mesure de leur échéance.

6. Le même règlement est modifié par adjonction, avant l'article 8, de ce qui suit :

Contrats de prêt garanti et modifications

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

a) effectués conformément au paragraphe (3) au titre du principal et de l'intérêt dont le taux est déterminé conformément aux articles 14 et 15 ou aux articles 16.2 à 16.4, selon le cas;

(2) L'alinéa 8(3)a)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) dans le cas d'un prêt garanti à temps plein, commence le premier jour du septième mois suivant celui où l'emprunteur cesse d'être étudiant à temps plein;

(3) Les paragraphes 8(4) à (6)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(4) Lorsqu'il a des raisons de croire que l'emprunteur est ou sera incapable de respecter les dispositions relatives au remboursement stipulées dans le contrat de prêt garanti, le prêteur doit, avant la date à laquelle le principal impayé du prêt et l'intérêt couru y afférent deviennent exigibles selon les alinéas 9(1)a) ou b), offrir de modifier par écrit, avec le consentement de l'emprunteur, les dispositions de ce contrat relatives au délai de remboursement ainsi qu'à la fréquence et au montant des paiements.

(5) Lorsqu'une modification est apportée à un contrat de prêt garanti à la suite d'une offre faite selon le paragraphe (4) et que le contrat modifié demeure conforme à la Loi et au présent règlement, la modification ne dégage pas le ministre de ses responsabilités envers le prêteur aux termes de la Loi.

(4) Les paragraphes 8(8) et (9) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(9) Le présent règlement n'a pas pour effet d'empêcher le prêteur et l'emprunteur de convenir, à l'égard d'un prêt garanti à

to a repayment period that is shorter than the period specified in paragraph (3)(b).

8. (1) Paragraph 9(1)(b)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(b) where the borrower fails to make a payment pursuant to the borrower's guaranteed student loan agreement or these Regulations and the borrower does not fulfil the requirements of subsection 3(1) before a judgment is obtained against the borrower and such that the confirmed period on the confirmation of enrolment referred to in paragraph 3(1)(a) begins on or before the day that is two months after the day of that failure, on the day following the last day of that two-month period;

(2) Paragraphs 9(1)(d) to (f)¹ of the Regulations are replaced by the following:

(d) where the borrower makes a proposal under Division I of Part III of the *Bankruptcy and Insolvency Act* that is annulled by a court under that Act, on the day on which that proposal is annulled;

(e) where the borrower makes a consumer proposal under Division II of Part III of the *Bankruptcy and Insolvency Act* that is annulled or deemed annulled by a court under that Act, on the day on which the consumer proposal is annulled or deemed annulled;

(f) where the borrower applies for a consolidation order under Part X of the *Bankruptcy and Insolvency Act* that includes a guaranteed student loan or student loan, on the day on which the application for that order is filed;

(3) Paragraph 9(1)(i)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(i) where the borrower fails to comply with paragraph 21.1(1)(c), on the last day of the period referred to in that paragraph; or

(4) Paragraph 9(3)(a)¹ of the Regulations is repealed.

(5) Subsection 9(4)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(4) Where the outstanding balance of the principal amount of a guaranteed student loan and any accrued interest become payable pursuant to any of paragraphs (1)(c) to (j), the Minister shall, effective on the day referred to in that paragraph, terminate an interest-free period in respect of all of the borrower's outstanding full-time guaranteed loans.

(6) Subsections 9(6)¹ and (7)¹ of the Regulations are replaced by the following:

(6) Where an event referred to in paragraph (1)(a) or (b) occurs in respect of a borrower's full-time guaranteed loan and, subsequent to that event, the borrower erroneously receives a certificate of eligibility under the *Canada Student Financial Assistance Act* and at least one disbursement on the basis of that certificate, the measure referred to in paragraph (3)(c) shall take effect on the last day of the period of studies for which that certificate was issued.

9. The Regulations are amended by adding the following before section 10:

Removal of Restrictions

10. Section 12 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

temps partiel, d'un délai de remboursement plus court que celui prévu à l'alinéa (3)b).

8. (1) L'alinéa 9(1)b)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) lorsque l'emprunteur omet de faire un paiement exigé aux termes du contrat de prêt garanti ou du présent règlement et qu'il ne remplit pas les conditions prévues au paragraphe 3(1) avant qu'un jugement soit rendu contre lui et de telle sorte que la période confirmée indiquée sur la confirmation d'inscription visée à l'alinéa 3(1)a) débute au plus tard le jour où expire la période de deux mois suivant la date de cette omission, le lendemain du jour d'expiration de cette période;

(2) Les alinéas 9(1)d) à f)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

d) lorsque l'emprunteur dépose, en vertu de la section I de la partie III de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité*, une proposition qui est annulée par un tribunal conformément à cette loi, le jour de l'annulation de cette proposition;

e) lorsque l'emprunteur dépose, en vertu de la section II de la partie III de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité*, une proposition de consommateur qui est annulée ou réputée annulée par un tribunal conformément à cette loi, le jour où cette proposition est annulée ou réputée annulée;

f) lorsque l'emprunteur demande, en vertu de la partie X de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité*, une ordonnance de fusion qui vise notamment un prêt garanti ou un prêt d'études, le jour du dépôt de la demande d'ordonnance;

(3) L'alinéa 9(1)i)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

i) lorsque l'emprunteur omet de se conformer à l'alinéa 21.1(1)c), le dernier jour de la période visée à cet alinéa;

(4) L'alinéa 9(3)a)¹ du même règlement est abrogé.

(5) Le paragraphe 9(4)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Lorsque le principal impayé du prêt garanti et les intérêts courus deviennent exigibles en application de l'un des alinéas (1)c) à j), le ministre annule la période d'exemption d'intérêts à l'égard de tous les prêts garantis à temps plein impayés de l'emprunteur, laquelle mesure prend effet le jour mentionné à cet alinéa.

(6) Les paragraphes 9(6)¹ et (7)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(6) Lorsque l'événement décrit aux alinéas (1)a) ou b) est survenu à l'égard d'un prêt garanti à temps plein et que par la suite l'emprunteur reçoit par erreur un certificat d'admissibilité sous le régime de la *Loi fédérale sur l'aide financière aux étudiants* et au moins un versement en vertu de ce certificat, la mesure prévue à l'alinéa (3)c) prend effet le dernier jour de la période d'études pour laquelle ce certificat a été délivré.

9. Le même règlement est modifié par adjonction, avant l'article 10, de ce qui suit :

Levée des restrictions

10. L'article 12 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(3) Lenders, appropriate authorities, specified educational institutions and the Minister shall collect, use and disclose any information and records necessary for the purposes of carrying out their powers and duties in accordance with the Act, these Regulations, the *Canada Student Financial Assistance Act* and any regulations made thereunder, and for the purposes of the administration and enforcement of those Acts and Regulations.

11. The Regulations are amended by adding the following before section 12.1:

Interest Rates Applicable to Lenders that are not Lenders Under the Canada Student Financial Assistance Act

12. The heading before section 13 of the Regulations is repealed.

13. The Regulations are amended by adding the following before section 16.1:

Interest Rates Applicable to Lenders Under the Canada Student Financial Assistance Act

14. Subsection 16.3(4)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(4) Unless the borrower agrees to pay the full amount of the interest accrued pursuant to subsection (1) together with the borrower's first instalment referred to in paragraph 8(7)(a), that interest shall be added to the principal amount of the full-time guaranteed loan

(a) where the borrower enters into a consolidated guaranteed student loan agreement within the period referred to in subsection 7(1) or (2), on the day on which that agreement is entered into, and thereafter shall be treated as prescribed by section 16.4; or

(b) where the borrower fails to enter into a consolidated guaranteed student loan agreement within the period referred to in subsection 7(1) or (2), on the day after the end of that period, and thereafter shall be treated as prescribed by section 16.4.

15. (1) Subsection 16.4(1)¹ of the Regulations is replaced by the following:

16.4 (1) The annual rate of interest payable by a borrower to a lender on all of the borrower's full-time guaranteed loans, including any interest added to the principal amount of all such loans pursuant to subsection 16.3(4), for the period beginning on the first day of the seventh month after the month in which the borrower ceased to be a full-time student, is

(a) such rate per annum as the lender and the borrower agree to on the day on which the lender and the borrower enter into a consolidated guaranteed student loan agreement in accordance with subsection 7(1) or (2), not greater than the maximum floating rate of interest in effect on that day, where the borrower chooses a floating rate of interest upon consolidation;

(b) such rate per annum as the lender and the borrower agree to on the day on which the lender and the borrower enter into a consolidated guaranteed student loan agreement in accordance with subsection 7(1) or (2), not greater than the maximum fixed rate of interest in effect on that day, where the borrower chooses a fixed rate of interest upon consolidation; or

(c) the maximum floating rate of interest in effect on the first day of the seventh month after the month in which the borrower ceased to be a full-time student, where the borrower has an outstanding guaranteed student loan agreement and the bor-

(3) Les prêteurs, les autorités compétentes, les établissements d'enseignement agréés et le ministre recueillent, utilisent et communiquent les renseignements et documents nécessaires à l'exercice de leurs attributions conformément à la Loi, au présent règlement, à la *Loi fédérale sur l'aide financière aux étudiants* et à ses règlements d'application, ainsi que ceux nécessaires à l'exécution et au contrôle d'application de ces lois et règlements.

11. Le même règlement est modifié par adjonction, avant l'article 12.1, de ce qui suit :

Taux d'intérêt applicables aux prêteurs autres que ceux visés par la Loi fédérale sur l'aide financière aux étudiants

12. L'intertitre précédant l'article 13 du même règlement est abrogé.

13. Le même règlement est modifié par adjonction, avant l'article 16.1, de ce qui suit :

Taux d'intérêt applicables aux prêteurs visés par la Loi fédérale sur l'aide financière aux étudiants

14. Le paragraphe 16.3(4)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) À moins que l'emprunteur ne consente à en payer la totalité avec le premier paiement qu'il effectue aux termes de l'alinéa 8(7)(a), les intérêts courus en application du paragraphe (1) sont ajoutés au principal du prêt garanti à temps plein :

a) lorsqu'il conclut un contrat de prêt garanti consolidé au cours de la période prévue aux paragraphes 7(1) ou (2), le jour de la conclusion de ce contrat, après quoi ils sont traités conformément à l'article 16.4;

b) lorsqu'il omet de conclure un tel contrat, le lendemain du dernier jour de la période prévue aux paragraphes 7(1) ou (2), après quoi ils sont traités conformément à l'article 16.4.

15. (1) Le paragraphe 16.4(1)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

16.4 (1) Le taux d'intérêt annuel payable par l'emprunteur au prêteur à l'égard de tous ses prêts garantis à temps plein, y compris les intérêts ajoutés au principal de ces prêts conformément au paragraphe 16.3(4), pour la période débutant le premier jour du septième mois suivant celui où il a cessé d'être étudiant à temps plein, est égal :

a) au taux annuel dont l'un et l'autre conviennent le jour où ils concluent un contrat de prêt garanti consolidé conformément aux paragraphes 7(1) ou (2), lequel ne peut dépasser le maximum du taux d'intérêt variable en vigueur le même jour, dans le cas où l'emprunteur choisit un taux d'intérêt variable au moment de la consolidation;

b) au taux annuel dont l'un et l'autre conviennent le jour où ils concluent un contrat de prêt garanti consolidé conformément aux paragraphes 7(1) ou (2), lequel ne peut dépasser le maximum du taux d'intérêt fixe en vigueur le même jour, dans le cas où l'emprunteur choisit un taux d'intérêt fixe au moment de la consolidation;

c) au maximum du taux d'intérêt variable en vigueur le premier jour du septième mois suivant celui où l'emprunteur a cessé d'être étudiant à temps plein, dans le cas où celui-ci a un contrat de prêt garanti impayé et omet de conclure un contrat de

rower fails to enter into a consolidated guaranteed student loan agreement in accordance with subsection 7(1) or (2).

(1.1) Notwithstanding subsections (1) and 16.3(2), where a borrower enters into a consolidated guaranteed student loan agreement after the period referred to in subsection 7(1) or (2) or where the borrower and lender agree to revise the repayment provisions of a consolidated guaranteed student loan agreement entered into pursuant to subsection 7(1) or (2), the annual rate of interest payable by the borrower to a lender on all of the borrower's full-time guaranteed loans is

(a) such rate per annum as the lender and the borrower agree to on the day on which the lender and the borrower enter into a consolidated guaranteed student loan agreement or a revised consolidated guaranteed student loan agreement, not greater than the maximum floating rate of interest in effect on that day, where the borrower chooses a floating rate of interest; or

(b) such rate per annum as the lender and the borrower agree to on the day on which the lender and the borrower enter into a consolidated guaranteed student loan agreement or a revised consolidated guaranteed student loan agreement, not greater than the maximum fixed rate of interest in effect on that day, where the borrower chooses a fixed rate of interest.

(2) Subsection 16.4(3)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(3) Nothing in this section shall be construed as preventing the lender and the borrower from agreeing to an annual rate of interest that is lower than the rate prescribed by subsection (1), (1.1) or (2).

16. (1) Subparagraph 17(b)(ii)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(ii) part-time guaranteed loans, a part-time guaranteed loan agreement;

(2) Section 17¹ of the Regulations is amended by adding the word "and" at the end of paragraph (d) and by replacing paragraphs (e) and (f) with the following:

(e) the borrower's monthly family income is equal to or less than the applicable amount indicated in the *Special Interest-Free Period Income Table*, as amended from time to time, published in the *Canada Gazette* Part I, taking into consideration

(i) the number of persons comprising the borrower, the borrower's spouse and their dependants, and

(ii) the total amount of all monthly instalments required from the borrower and, if applicable, the borrower's spouse, in accordance with their outstanding guaranteed student loan agreements and loan agreements.

17. Subsection 18(2)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(2) The aggregate of the special interest-free period and any other special interest-free periods in respect of which section 21.1 does not apply, that have been granted to a borrower and for which the Minister paid interest pursuant to the Act or any regulations made thereunder, shall not exceed 18 months.

(2.1) For the purpose of subsection (2),

(a) where the aggregate of all special interest-free periods granted to the borrower under the Act and these Regulations before August 1, 1995 does not equal a complete number of months, the Minister shall not count the fraction of a month; and

prêt garanti consolidé conformément aux paragraphes 7(1) ou (2).

(1.1) Malgré les paragraphes (1) et 16.3(2), lorsque l'emprunteur conclut un contrat de prêt garanti consolidé après la période prévue aux paragraphes 7(1) ou (2) ou lorsque l'emprunteur et le prêteur conviennent de réviser les dispositions relatives au remboursement stipulées dans le contrat de prêt garanti consolidé conclu conformément aux paragraphes 7(1) ou (2), le taux d'intérêt annuel payable par l'emprunteur au prêteur à l'égard de tous ses prêts garantis à temps plein est égal :

a) au taux annuel dont l'un et l'autre conviennent le jour où ils concluent un contrat de prêt garanti consolidé ou un contrat de prêt garanti consolidé révisé, lequel ne peut dépasser le maximum du taux d'intérêt variable en vigueur le même jour, dans le cas où l'emprunteur choisit un taux d'intérêt variable au moment de la consolidation;

b) au taux annuel dont l'un et l'autre conviennent le jour où ils concluent un contrat de prêt garanti consolidé ou un contrat de prêt garanti consolidé révisé, lequel ne peut dépasser le maximum du taux d'intérêt fixe en vigueur le même jour, dans le cas où l'emprunteur choisit un taux d'intérêt fixe au moment de la consolidation.

(2) Le paragraphe 16.4(3)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Le présent article n'a pas pour effet d'empêcher le prêteur et l'emprunteur de convenir d'un taux d'intérêt annuel qui est inférieur à celui prescrit aux paragraphes (1), (1.1) ou (2).

16. (1) Le sous-aligné 17b)(ii)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) à l'égard de ses prêts garantis à temps partiel, un contrat de prêt garanti à temps partiel;

(2) Les alignés 17e) et f)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

e) son revenu familial mensuel est égal ou inférieur au montant applicable indiqué dans la *Table des revenus pour l'admissibilité à la période spéciale d'exemption d'intérêts*, compte tenu de ses modifications successives, publiée dans la *Gazette du Canada* Partie I, lequel montant tient compte :

(i) du nombre de personnes représenté par lui, son conjoint et les personnes à leur charge.

(ii) du montant global des paiements mensuels exigés de lui et, le cas échéant, de son conjoint, aux termes de leurs contrats de prêt garanti impayé et de leurs contrats de prêt impayé.

17. Le paragraphe 18(2)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) La durée totale de la période spéciale d'exemption d'intérêts et de toute autre période spéciale d'exemption d'intérêts qui ont été accordées à l'emprunteur, auxquelles l'article 21.1 ne s'applique pas et pour lesquelles le ministre a payé des intérêts conformément à la Loi ou à ses règlements d'application ne peut excéder 18 mois.

(2.1) Pour l'application du paragraphe (2) :

a) lorsque la durée totale des périodes spéciales d'exemption d'intérêts accordées avant le 1^{er} août 1995 en vertu de la Loi et du présent règlement comporte une fraction de mois, le ministre ne tient pas compte de cette fraction de mois;

(b) where the borrower's special interest-free period ends due to a circumstance referred to in paragraph 21.2(1)(a) or (c) or is terminated pursuant to section 21.1, the Minister shall count as a full month any part of a month for which the Minister paid interest to the lender due to that special interest-free period.

18. (1) Subparagraph 20(2)(a)(iii)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(iii) the first day of the month in which the borrower meets the criterion set out in paragraph 17(e);

(2) Subparagraph 20(2)(b)(i)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(i) the day on which the 18-month maximum period referred to in subsection 18(2) would be exceeded, and

(3) Paragraphs 20(3)(a)¹ and (b)¹ of the Regulations are replaced by the following:

(a) if the borrower has unpaid accrued interest pursuant to a consolidated guaranteed student loan agreement, pay to the lender all of that unpaid accrued interest, or,

(i) enter into a revised consolidated guaranteed student loan agreement in which the unpaid interest accrued during the three-month period immediately before the day determined in accordance with paragraph (2)(a) is added to the principal amount of the borrower's guaranteed student loan, and the effective date of which is that day, and

(ii) pay to the lender any unpaid accrued interest before the three-month period referred to in subparagraph (i); and

(b) if the borrower has unpaid interest accrued pursuant to a part-time guaranteed loan agreement, pay to the lender that unpaid accrued interest.

19. (1) Paragraph 21(1)(a)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(a) the borrower's application has been rejected for the sole reason that the borrower did not meet the criterion set out in paragraph 17(e);

(2) Subsection 21(2)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(2) Where the Minister reconsiders an application in accordance with subsection (1), the Minister, after taking into consideration the value of the expenses referred to in paragraph (1)(c) and the monthly instalments referred to in subparagraph 17(e)(ii), shall make a decision and provide notice in accordance with section 20.

20. Section 21.1¹ of the Regulations is replaced by the following:

21.1 (1) Where the Minister determines that a special interest-free period was granted because of an error made by the borrower in applying for the special interest-free period or that the borrower's income no longer meets the criterion set out in paragraph 17(e),

(a) the Minister shall provide, to the borrower and the lender, a notice of that determination, specifying

(i) the date of the notice, and

(ii) the day on which the special interest-free period is terminated;

(b) forthwith after receiving the notice referred to in paragraph (a), the lender shall repay to the Minister any amount of

b) lorsque la période spéciale d'exemption d'intérêts de l'emprunteur prend fin parce qu'un événement visé aux alinéas 21.2(1)a) ou c) est survenu ou parce qu'elle a été annulée conformément à l'article 21.1, le ministre considère comme un mois entier toute fraction de mois pour laquelle il a payé des intérêts au prêteur en raison de cette période spéciale d'exemption d'intérêts.

18. (1) Le sous-alinéa 20(2)a)(iii)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iii) le premier jour du mois où l'emprunteur satisfait à la condition énoncée à l'alinéa 17e);

(2) Le sous-alinéa 20(2)b)(i)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(i) le jour où la limite de 18 mois prévue au paragraphe 18(2) serait dépassée,

(3) Les alinéas 20(3)a)¹ et b)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) s'il a des intérêts courus impayés aux termes d'un contrat de prêt garanti consolidé, verser ces intérêts au prêteur ou :

(i) d'une part, conclure un contrat de prêt garanti consolidé révisé dans lequel les intérêts courus durant la période de trois mois précédant immédiatement la date déterminée en application de l'alinéa (2)a) et qui demeurent impayés sont ajoutés au principal du prêt garanti de l'emprunteur, lequel contrat entre en vigueur à cette date,

(ii) d'autre part, verser au prêteur les intérêts courus jusqu'au jour précédant le début de la période de trois mois visée au sous-alinéa (i) et qui demeurent impayés;

b) s'il a des intérêts courus impayés aux termes d'un contrat de prêt garanti à temps partiel, verser ces intérêts au prêteur.

19. (1) L'alinéa 21(1)a)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) la demande a été rejetée pour l'unique motif que l'emprunteur ne répondait pas à la condition énoncée à l'alinéa 17e);

(2) Le paragraphe 21(2)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Lorsqu'il reconsidère une demande conformément au paragraphe (1), le ministre, après avoir tenu compte de la valeur des dépenses visées à l'alinéa (1)c) et des paiements mensuels visés au sous-alinéa 17e)(ii), procède conformément à l'article 20.

20. L'article 21.1¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

21.1 (1) Lorsque le ministre conclut qu'une période spéciale d'exemption d'intérêts a été accordée par suite d'une erreur commise par l'emprunteur dans sa demande ou que le revenu de celui-ci ne répond plus à la condition énoncée à l'alinéa 17e) :

a) il remet à l'emprunteur et au prêteur un avis de sa décision indiquant :

(i) la date de l'avis,

(ii) la date d'annulation de cette période;

b) dès qu'il reçoit cet avis, le prêteur rembourse au ministre tout intérêt que celui-ci lui a versé à l'égard de la période débutant à la date d'annulation de la période spéciale d'exemption d'intérêts;

interest paid by the Minister in respect of the period beginning on the day on which the special interest-free period is terminated; and

(c) the borrower shall, within 30 days after the date of the notice referred to in subparagraph (a)(i),

(i) in respect of the borrower's consolidated guaranteed student loan agreement, if any,

(A) pay to the lender any accrued interest payable, including any amount repaid by the lender in accordance with paragraph (b), or

(B) enter into a revised consolidated guaranteed student loan agreement in which the unpaid accrued interest on the day on which the borrower and the lender enter into that agreement, including any amount repaid by the lender in accordance with paragraph (b), is added to the principal amount of the borrower's guaranteed student loan, and

(ii) in respect of the borrower's part-time guaranteed loan agreement, pay to the lender any accrued interest payable, including any amount repaid by the lender in accordance with paragraph (b).

(2) Where the borrower fails to comply with subparagraph (1)(c)(i), any unpaid accrued interest on the day that is 30 days after the date of the notice referred to in subparagraph (1)(a)(i), including any amount repaid by the lender in accordance with paragraph (1)(b), shall be added to the principal amount of the borrower's guaranteed student loan on the day following that day.

21. (1) The portion of subsection 21.2(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

21.2 (1) Subject to subsection (2), where a special interest-free period has been granted to a borrower, the provisions of any guaranteed student loan agreement that was in effect between the borrower and the lender on the day on which the borrower applied for the special interest-free period shall be suspended until the earliest of

(2) Subsection 21.2(1) of the Regulations is amended by striking out the word "and" at the end of paragraph (a), by adding the word "and" at the end of paragraph (b) and by adding the following after paragraph (b):

(c) In respect of the borrower's consolidated guaranteed student loan agreement, if any, the day on which the borrower again becomes a full-time student in accordance with subsection 4(2).

(3) Paragraph 21.2(2)(b)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(b) the Minister shall pay to the lender, in respect of the special interest-free period, interest at the annual rate determined in accordance with section 15 or 16.4, as the case may be;

(4) Paragraph 21.2(2)(d)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(d) the period of repayment of a part-time guaranteed loan may be extended beyond the applicable period determined under paragraph 8(3)(b) by a period not longer than the special interest-free period and, notwithstanding paragraph 7(e) of the Act, such extension does not discharge the Minister of liability under section 7 of the Act.

c) dans les 30 jours suivant la date visée au sous-alinéa a)(i), l'emprunteur :

(i) à l'égard de son contrat de prêt garanti consolidé, le cas échéant :

(A) soit verse au prêteur les intérêts courus exigibles, y compris tout montant remboursé par celui-ci conformément à l'alinéa b),

(B) soit conclut un contrat de prêt garanti consolidé révisé dans lequel les intérêts courus impayés au jour de la conclusion du contrat, y compris tout montant remboursé par le prêteur conformément à l'alinéa b), sont ajoutés au principal de son prêt garanti,

(ii) à l'égard de son contrat de prêt garanti à temps partiel, verse au prêteur les intérêts courus exigibles, y compris tout montant remboursé par celui-ci conformément à l'alinéa b).

(2) Lorsque l'emprunteur ne se conforme pas au sous-alinéa (1)c)(i), les intérêts courus impayés au trentième jour suivant la date visée au sous-alinéa (1)a)(i), y compris tout montant remboursé par le prêteur conformément à l'alinéa (1)b), sont ajoutés le jour suivant au principal de son prêt garanti.

21. (1) Le passage du paragraphe 21.2(1) de la version anglaise du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

21.2 (1) Subject to subsection (2), where a special interest-free period has been granted to a borrower, the provisions of any guaranteed student loan agreement that was in effect between the borrower and the lender on the day on which the borrower applied for the special interest-free period shall be suspended until the earliest of

(2) Le paragraphe 21.2(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa b), de ce qui suit :

c) le jour où l'emprunteur redevient étudiant à temps plein selon le paragraphe 4(2), lorsqu'il a un contrat de prêt garanti consolidé.

(3) L'alinéa 21.2(2)b)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) le ministre verse au prêteur, pour cette période, des intérêts au taux annuel déterminé conformément à l'article 15 ou 16.4, selon le cas;

(4) L'alinéa 21.2(2)d)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) le délai de remboursement d'un prêt garanti à temps partiel peut être prolongé au-delà du délai établi selon l'alinéa 8(3)b), d'une durée non supérieure à la durée de la période spéciale d'exemption d'intérêts et, malgré l'alinéa 7e) de la Loi, cette prolongation n'a pas pour effet de dégager le ministre de sa responsabilité aux termes de l'article 7 de la Loi.

22. (1) The definition "assignee lender" in subsection 23(1) of the Regulations is replaced by the following:

"assignee lender" means a lender to which a borrower's outstanding guaranteed student loan agreements are assigned in accordance with this section; (*prêteur cessionnaire*)

(2) The portion of subsection 23(2)¹ of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) Subject to section 23.1, a borrower may request the assignment of all of the borrower's outstanding guaranteed student loan agreements by

(3) Subsections 23(3)¹ and (4)¹ of the Regulations are replaced by the following:

(3) Where subsection (2) is complied with, the assignor lender shall sign the assignment agreement and forthwith send to the assignee lender the borrower's guaranteed student loan agreements and all other documentation in respect of those agreements.

(4) Subject to subsection 23.1(3), on receipt of the agreements and other documentation referred to in subsection (3) and on verification that subsection 23.1(1) has been complied with, the assignee lender shall pay to the assignor lender an amount equal to the aggregate of the outstanding balance of the principal of the guaranteed student loans as of the day of the payment and any unpaid interest accrued on those loans to that day.

23. (1) Paragraph 23.1(1)(a)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(a) complied with paragraphs 3(1)(d) and (e), if applicable to the borrower; or

(2) Section 23.1¹ of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

(3) A lender that is not a lender under the *Canada Student Financial Assistance Act* may refuse to accept an assignment of a borrower's guaranteed loan agreements.

24. Section 23.2¹ of the Regulations is repealed.

25. Paragraph 23.3(5)(a)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(a) complied with paragraphs 3(1)(d) and (e), if applicable to the borrower; or

26. Paragraph 28(1)(c)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(c) subject to subsections (2) and (3), where the borrower is in default in the payment of an instalment, fails to enter into a consolidated guaranteed student loan agreement as required by subsection 7(1) or (2) or fails to comply with paragraph 21.1(1)(c), within the period beginning on the day that is three months after the day on which the default or failure began and ending 180 days after the day on which the default or failure began; and

27. The heading before section 31 and sections 31 and 32 of the Regulations are repealed.

28. Schedule I¹ to the Regulations is repealed.

COMING INTO FORCE

29. These Regulations come into force on August 1, 1996.

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 2500, following SOR/96-368.

22. (1) La définition de « prêteur cessionnaire »¹, au paragraphe 23(1) du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

« prêteur cessionnaire » Le prêteur à qui les contrats de prêt garanti impayé de l'emprunteur sont cédés conformément au présent article. (*assignee lender*)

(2) Le passage du paragraphe 23(2)¹ du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) Sous réserve de l'article 23.1, l'emprunteur peut demander la cession de tous ses contrats de prêt garanti impayé s'il remplit les conditions suivantes :

(3) Les paragraphes 23(3)¹ et (4)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(3) Lorsque les conditions prévues au paragraphe (2) ont été remplies, le prêteur cédant signe le contrat de cession et envoie sans délai au prêteur cessionnaire les contrats de prêt garanti de l'emprunteur et tout autre document pertinent.

(4) Sous réserve du paragraphe 23.1(3), une fois qu'il a reçu les contrats et autres documents visés au paragraphe (3) et vérifié que l'emprunteur s'est conformé au paragraphe 23.1(1), le prêteur cessionnaire verse au prêteur cédant un montant correspondant à la somme, à la date du versement, du principal impayé des prêts garantis de l'emprunteur et des intérêts courus impayés.

23. (1) L'alinéa 23.1(1)a)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) s'est conformé aux alinéas 3(1)d) et e), s'il y est assujéti;

(2) L'article 23.1¹ du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(3) Le prêteur qui n'est pas visé par la *Loi fédérale sur l'aide financière aux étudiants* peut refuser d'accepter la cession des prêts garantis de l'emprunteur.

24. L'article 23.2¹ du même règlement est abrogé.

25. L'alinéa 23.3(5)a)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) s'est conformé aux alinéas 3(1)d) et e), s'il y est assujéti;

26. L'alinéa 28(1)c)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) sous réserve des paragraphes (2) et (3), lorsqu'il y a défaut de la part de l'emprunteur d'effectuer un paiement, de conclure un contrat de prêt garanti consolidé comme le prévoient les paragraphes 7(1) ou (2) ou de se conformer aux exigences de l'alinéa 21.1(1)c), au cours de la période commençant le jour qui suit de trois mois le premier jour de défaut et se terminant le 180^e jour suivant le premier jour de défaut;

27. L'intertitre précédant l'article 31 et les articles 31 et 32 du même règlement sont abrogés.

28. L'annexe I¹ du même règlement est abrogée.

ENTRÉE EN VIGUEUR

29. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} août 1996.

N.B. Le résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 2500, suite au DORS/96-368.

Registration
SOR/96-370 10 July, 1996

CUSTOMS TARIFF

Non-residents' Temporary Importation of Baggage and Conveyances Regulations, amendment

P.C. 1996-1085 10 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to Notes 2^a and 5^a to Chapter 98 of Schedule I to the *Customs Tariff*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Non-residents' Temporary Importation of Baggage and Conveyances Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE NON-RESIDENTS' TEMPORARY IMPORTATION OF BAGGAGE AND CONVEYANCES REGULATIONS

AMENDMENTS

1. The definition "temporary resident" in section 2 of the *Non-residents' Temporary Importation of Baggage and Conveyances Regulations*¹ is replaced by the following:

"temporary resident" means

(a) a person who is not a resident of Canada and who resides temporarily in Canada for the purpose of

(i) studying at an educational institution,

(ii) employment for a period not exceeding 36 months, or

(iii) performing preclearance activities on behalf of the Government of the United States under the terms of the *Agreement between the Government of Canada and the Government of the United States of America on Air Transport Preclearance*, dated May 8, 1974, and who produces on arrival in Canada a valid card or employment authorization issued by the Government of Canada certifying that person to be an employee of the Government of the United States performing those activities in Canada,

(b) the spouse or any dependant of a person described in subparagraph (a)(i) or (ii), and

(c) the spouse or any dependant of a person described in subparagraph (a)(iii), if the spouse or dependant produces on arrival in Canada a valid card or employment authorization issued by the Government of Canada certifying the spouse or dependant to be the spouse or dependant of a person described in subparagraph (a)(iii); (*résident temporaire*)

2. (1) Paragraph 3(d) of the Regulations is replaced by the following:

(d) in the case of consumable goods

(i) that are imported by a person, spouse or dependant who is a temporary resident as described in subparagraph (a)(i) or

Enregistrement
DORS/96-370 10 juillet 1996

TARIF DES DOUANES

Règlement sur l'importation temporaire de bagages et de moyens de transport par un non-résident—Modification

C.P. 1996-1085 10 juillet 1996

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu des notes 2^a et 5^a du chapitre 98 de l'annexe I du *Tarif des douanes*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'importation temporaire de bagages et de moyens de transport par un non-résident*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'IMPORTATION TEMPORAIRE DE BAGAGES ET DE MOYENS DE TRANSPORT PAR UN NON-RÉSIDENT

MODIFICATIONS

1. La définition de « résident temporaire », à l'article 2 du *Règlement sur l'importation temporaire de bagages et de moyens de transport par un non-résident*¹, est remplacée par ce qui suit :

« résident temporaire »

a) Personne qui n'est pas un résident et qui réside temporairement au Canada pour :

(i) y travailler pendant une période d'au plus 36 mois,

(ii) y étudier dans un établissement d'enseignement,

(iii) y exercer des fonctions de prédédouanement pour le compte du gouvernement des États-Unis, aux termes de l'*Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d'Amérique relatif au prédédouanement dans le domaine du transport aérien*, signée le 8 mai 1974, si elle produit à son arrivée au Canada une carte ou une autorisation d'emploi valide délivrée par le gouvernement du Canada et certifiant que le titulaire est un employé du gouvernement des États-Unis exerçant ces fonctions au Canada;

b) le conjoint ou une personne à la charge de la personne visée aux alinéas a)(i) ou (ii);

c) le conjoint ou une personne à la charge de la personne visée au sous-alinéa a)(iii) qui produit à son arrivée au Canada une carte ou une autorisation d'emploi valide délivrée par le gouvernement du Canada certifiant qu'il est le conjoint ou une personne à la charge de cette personne.

2. (1) L'alinéa 3d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) dans le cas de marchandises consommables :

(i) importées par une personne visée aux sous-alinéas a)(i) ou (ii) de la définition « résident temporaire » ou un conjoint

^a S.C. 1993, c. 44, s. 137 (Sch., Part A)

^b R.S., c. 41 (3^e suppl.)

¹ SOR/87-720

^a L.C. 1993, ch. 44, art. 137, (ann., partie A)

^b L.R., ch. 41 (3^e suppl.)

¹ DORS/87-720

(ii) or paragraph (b) of the definition "temporary resident", they accompany that person, spouse or dependant at the time that person, spouse or dependant initially arrives in Canada, (ii) that are imported by any other temporary resident, they accompany the temporary resident at the time that temporary resident initially arrives in Canada or at any time that that temporary resident returns to Canada after an absence abroad, and

(iii) that are imported by a person other than a temporary resident, they accompany that person at the time the person arrives in Canada;

(2) Paragraph 3(f) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

f) dans le cas de moyens de transport ou de bagages autres que des marchandises consommables, ils sont exportés du Canada ou détruits sous la surveillance d'un agent des douanes avant l'expiration du délai prévu à l'article 5;

3. Section 4¹ of the Regulations is replaced by the following:

4. (1) Subject to subsection (2), the baggage that a person who is not a resident of Canada may temporarily import under tariff item No. 9803.00.00 consists of any goods that the person imports for their personal use and that are appropriate for their needs and consistent with the purpose, nature and duration of their intended stay in Canada, but does not include more than

(a) 1.14 L of spirits or wine or 8.5 L of beer or ale;

(b) 200 cigarettes, 50 cigars, 400 g of manufactured tobacco or 400 tobacco sticks; or

(c) 200 rounds of ammunition or, if they are for the use of that person at a meet held under the auspices of a recognized shooting or rifle association of Canada, 1,500 rounds of ammunition.

(2) Where a person, spouse or dependant who is a temporary resident as described in subparagraph (a)(iii) or paragraph (c) of the definition "temporary resident" has been absent from Canada for not less than 48 hours, the baggage that person, spouse or dependant may import under tariff item No. 9803.00.00 does not include alcoholic beverages or tobacco products.

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

(b) where they are imported by a person described in subparagraph (a)(i) of the definition "temporary resident", or by the person's spouse or dependant, until the date that that person completes their studies at an educational institution;

(c) where they are imported by a person described in subparagraph (a)(ii) of the definition "temporary resident", or by the person's spouse or dependant, the earlier of 36 months after

(i) the date that that person completes their employment in Canada, and

(ii) the date of that person's arrival in Canada; and

(d) where they are imported by a person described in subparagraph (a)(iii) of the definition "temporary resident", or by the person's spouse or dependant as described in paragraph (c) of that definition, until the date that that person completes their

ou un enfant visé à l'alinéa b) de cette définition, elles les accompagnent au moment de leur arrivée initiale au Canada,

(ii) importées par un autre résident temporaire, elles l'accompagnent au moment de son arrivée initiale au Canada ou chaque fois qu'il revient au Canada après une visite à l'étranger,

(iii) importées par une personne autre qu'un résident temporaire, elles l'accompagnent au moment de son arrivée au Canada;

(2) L'alinéa 3f) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

f) dans le cas de moyens de transport ou de bagages autres que des marchandises consommables, ils sont exportés du Canada ou détruits sous la surveillance d'un agent des douanes avant l'expiration du délai prévu à l'article 5;

3. L'article 4² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

4. (1) Sous réserve du paragraphe (2), les bagages qu'une personne qui n'est pas un résident peut importer temporairement en vertu du numéro tarifaire 9803.00.00 sont les marchandises destinées à son usage personnel qui correspondent à ses besoins ainsi qu'à l'objet, la nature et la durée de son séjour au Canada, y compris :

a) un maximum de 1,14 litre d'eau-de-vie ou de vin ou de 8,5 litres de bière ou d'ale;

b) un maximum de 200 cigarettes, de 50 cigares, de 400 grammes de tabac fabriqué ou de 400 bâtonnets de tabac;

c) un maximum de 200 cartouches ou, si elles sont destinées à être utilisées par la personne à des compétitions tenues sous les auspices d'une association canadienne de tir reconnue, un maximum de 1 500 cartouches.

(2) Lorsqu'une personne visée au sous-alinéa a)(iii) de la définition de « résident temporaire » ou un conjoint ou une personne à charge visés à l'alinéa c) de cette définition reviennent au Canada après une absence d'au moins 48 heures, sont exclus des bagages qu'ils peuvent importer en vertu du numéro tarifaire 9803.00.00 les boissons alcooliques et les produits du tabac.

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

b) s'ils sont importés par une personne visée au sous-alinéa a)(i) de la définition de « résident temporaire » ou le conjoint ou une personne à la charge de cette personne, jusqu'à ce que celle-ci termine ses études dans un établissement d'enseignement;

c) s'ils sont importés par une personne visée au sous-alinéa a)(ii) de la définition de « résident temporaire » ou son conjoint ou une personne à sa charge, jusqu'à l'expiration du premier des délais suivants :

(i) les 36 mois suivant la date à laquelle l'emploi de cette personne prend fin,

(ii) les 36 mois suivant la date d'arrivée de cette personne;

d) s'ils sont importés par une personne visée au sous-alinéa a)(iii) de la définition de « résident temporaire » ou

¹ SOR/94-784

² DORS/94-784

employment in Canada with the Government of the United States.

son conjoint ou une personne à sa charge visés à l'alinéa c) de cette définition, jusqu'à la date à laquelle la période d'emploi au Canada de cette personne comme employé du gouvernement des États-Unis prend fin.

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

5. These Regulations come into force on July 10, 1996.

5. Le présent règlement entre en vigueur le 10 juillet 1996.

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 des règlements.)

Description

Tariff item No. 9803.00.00 of the *Customs Tariff* provides duty-free treatment for baggages and conveyances imported temporarily by non-residents. The *Non-residents' Temporary Importation of Baggage and Conveyances Regulations* set out the terms and conditions under which non-residents may import goods under that tariff item. The Regulations make provisions for two categories of temporary residents: individuals residing temporarily in Canada for the purpose of studying at an educational institution, and their families; and individuals residing temporarily in Canada under a term of employment lasting less than 36 months, and their families.

One of the orders amends the Regulations to add U.S. government employees residing temporarily in Canada under the terms of the Air Preclearance Agreement between Canada and the United States of America (the "1974 Agreement") for the purpose of performing customs and immigration clearance activities in Canada ("U.S. preclearance officials"), and their families, to the definition of temporary resident.

The terms and conditions currently governing U.S. preclearance activities in Canada are set out in the 1974 Agreement and various related diplomatic notes. Under changes to this arrangement recently agreed upon between Canada and the U.S., Canada agreed to expand the duty-free import privileges available to U.S. preclearance officials and their families by providing the privileges for the full length of their term of employment in Canada, regardless of its duration, and on a per visit basis, with no limitation as to the duration of the absence from Canada or value of goods being imported. The Order amends the Regulations to implement this agreement.

The other Order makes amendments to the *Definition of "Settler" for the Purpose of Tariff Item 9807.00.00 Regulations* consequential upon the amendments to the *Non-residents' Temporary Importation of Baggage and Conveyances Regulations*. The Tariff Item 9807 Regulations currently exclude from the definition of a "settler" those meeting the definition of a "temporary resident". With the changes to the definition of "temporary resident", changes to the Tariff Item 9807 Regulations are necessary to continue this distinction.

Description

En vertu du numéro tarifaire 9803.00.00 du *Tarif des douanes*, les bagages et les moyens de transport importés temporairement par des non-résidents bénéficient d'une exemption des droits. Les modalités d'importation des marchandises visées par ce numéro tarifaire sont précisées dans le *Règlement sur l'importation temporaire de bagages et de moyens de transport par un non-résident*. Aux termes de ce règlement, il y a deux catégories de résidents temporaires : les personnes qui résident temporairement au Canada pour y étudier dans un établissement d'enseignement, et leurs familles; et les personnes qui résident temporairement au Canada pour y travailler pendant une période d'au plus 36 mois, et leurs familles.

Un des décrets modifie le règlement en question pour ajouter à la définition de « résident temporaire » les employés du gouvernement des États-Unis qui résident temporairement au Canada pour y exercer les fonctions de contrôle des douanes et de l'immigration (agents des services de prédédouanement des États-Unis) que prévoit l'« Accord de prédédouanement entre le Canada et les États-Unis d'Amérique » (« l'Accord de 1974 »), et leurs familles.

Les conditions régissant actuellement les activités de prédédouanement des États-Unis au Canada sont énoncées dans l'Accord de 1974 et dans les notes diplomatiques s'y référant. Dans le cadre de changements récents apportés à l'entente entre le Canada et les États-Unis, le Canada a convenu d'étendre la portée des privilèges d'importation en franchise accordés aux agents des services de prédédouanement des États-Unis et à leurs familles à toute la période de leur emploi au Canada, quelle que soit cette période, et à chaque visite effectuée, sans aucune restriction quant à la durée de leur absence du Canada ou de la valeur des marchandises importées. Le décret modifie les règlements en vue de la mise en oeuvre de cette entente.

L'autre décret modifie le *Règlement sur la définition de « immigrant » aux fins du numéro tarifaire 9807.00.00* suite aux modifications apportées de celles au *Règlement sur l'importation temporaire de bagages et de moyens de transport par un non-résident*. Ces modifications sont nécessaires afin de tenir compte de la nouvelle définition de « résident temporaire » qui exige un remaniement de la définition d'« immigrant » aux fins du numéro tarifaire 9807; ces résidents sont actuellement exclus de cette dernière définition et il faut donc s'assurer que l'exclusion traduit la nouvelle définition de « résident temporaire ».

Alternatives

One alternative to amending these Regulations is to create a separate tariff item in the *Customs Tariff* to cover the imports of U.S. preclearance officials and their families. As the current treatment for such officials is provided in these Regulations, it was considered more transparent to continue to cover their import privileges under these Regulations. Another alternative is to implement the duty-free import privileges by means of a remission order. Since this is a permanent change in policy, however, a remission order was not considered an appropriate means of implementing it.

Benefits and Costs

As a result of the new arrangement between Canada and the U.S. on U.S. customs and immigration preclearance facilities in Canada, the number of preclearance facilities at Canadian airports will be increased, thereby enhancing access to the U.S. market for Canadian businesses.

These Orders will result in minimal incremental amounts of revenue being foregone as it concerns those U.S. preclearance officials now stationed in Canada who, in the absence of the recent agreement, would have paid duty on some of the imports.

Consultation

The government consulted extensively with Canadian industry prior to entering into the preclearance agreement with the U.S.

Compliance and Enforcement

As Revenue Canada is responsible for administering the *Non-residents' Temporary Importation of Baggage and Conveyances Regulations* and the *Definition of "Settler" for the Purpose of Tariff Item 9807.00.00 Regulations*, it will be responsible for enforcing compliance with these orders.

Contact

Paul Murphy
Tariffs Division
Department of Finance
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
(613) 992-1533

Solutions envisagées

Au lieu de modifier ces règlements, on aurait pu choisir de créer, dans le *Tarif des douanes*, un numéro tarifaire distinct couvrant les importations des agents des services de prédédouanement des États-Unis et de leurs familles. Toutefois, comme ce sont les règlements en question qui prévoient le traitement actuel de ces importations, il semble plus transparent d'y regrouper toutes les dispositions concernant les privilèges connexes. Nous avons aussi envisagé la possibilité de prendre un décret de remise pour la mise en oeuvre des privilèges d'admission en franchise, mais comme il s'agit d'un changement de politique permanent, cette mesure n'est pas considérée comme un moyen approprié.

Avantages et coûts

En raison de la nouvelle entente entre le Canada et les États-Unis sur les activités de prédédouanement des États-Unis au Canada aux fins des douanes et de l'immigration, le nombre des postes de prédédouanement dans les aéroports canadiens augmentera, ce qui facilitera l'accès des entreprises canadiennes au marché américain.

Ces décrets auront un effet négatif marginal sur les recettes générées par les importations des agents des services de prédédouanement des États-Unis qui sont déjà en poste au Canada et qui, en l'absence de l'entente récente, auraient payé des droits sur certaines des importations.

Consultations

Avant de signer l'accord de prédédouanement avec les États-Unis, le gouvernement a procédé à une consultation sérieuse des représentants de l'industrie canadienne.

Respect et exécution

Comme l'application du *Règlement sur l'importation temporaire de bagages et de moyens de transport par un non-résident* et du *Règlement sur la définition de « immigrant » aux fins du numéro tarifaire 9807.00.00* relève de Revenu Canada, ce ministère se chargera également d'assurer l'observation des décrets.

Personne-ressource

Paul Murphy
Division des tarifs
Ministère des Finances
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
(613) 992-1533

Registration
SOR/96-371 10 July, 1996

CUSTOMS TARIFF

**Definition of "Settler" for the Purpose of Tariff
Item No. 9807.00.00 Regulations, amendment**

P.C. 1996-1086 10 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to Note 2¹ to Chapter 98 to Schedule I of the *Customs Tariff*², hereby makes the annexed *Regulations Amending the Definition of "Settler" for the Purpose of Tariff Item No. 9807.00.00 Regulations*.

**REGULATIONS AMENDING THE DEFINITION OF
"SETTLER" FOR THE PURPOSE OF TARIFF ITEM
NO. 9807.00.00 REGULATIONS**

AMENDMENT

1. Section 2 of the *Definition of "Settler" for the Purpose of Tariff Item No. 9807.00.00 Regulations*¹ is replaced by the following:

2. For the purpose of tariff item No. 9807.00.00 of Schedule I to the *Customs Tariff*, "settler" means any person who enters Canada with the intention of establishing, for the first time, a residence for a period of not less than 12 months, but does not include a person, or the spouse or dependants of a person, who enters Canada in order to reside temporarily in Canada for the purpose of

(a) employment for a temporary period not exceeding 36 months;

(b) studying at an educational institution; or

(c) performing preclearance activities on behalf of the Government of the United States under the terms of the *Agreement between the Government of Canada and the Government of the United States of America on Air Transport Preclearance*, dated May 8, 1974, and who produces on arrival in Canada a valid card or employment authorization issued by the Government of Canada certifying that person to be an employee of the Government of the United States performing those activities in Canada.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on July 10, 1996.

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for this Order appears at page 2517, following SOR/96-370.

Enregistrement
DORS/96-371 10 juillet 1996

TARIF DES DOUANES

**Règlement sur la définition de « immigrant » aux
fins du numéro tarifaire 9807.00.00—Modification**

C.P. 1996-1086 10 juillet 1996

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de la note 2¹ du chapitre 98 de l'annexe I du *Tarif des douanes*², Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la définition de « immigrant » aux fins du numéro tarifaire 9807.00.00*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA
DÉFINITION DE « IMMIGRANT » AUX FINS DU
NUMÉRO TARIFAIRE 9807.00.00**

MODIFICATION

1. L'article 2 du *Règlement sur la définition de « immigrant » aux fins du numéro tarifaire 9807.00.00*¹ est remplacé par ce qui suit :

2. Pour l'application du numéro tarifaire 9807.00.00 de l'annexe I du *Tarif des douanes*, « immigrant » s'entend de toute personne qui entre au Canada pour y prendre, pour la première fois, résidence pour une période d'au moins 12 mois. La présente définition exclut les personnes qui entrent au Canada pour y résider temporairement à l'une des fins suivantes, ainsi que leur conjoint et leurs personnes à charge :

a) travailler pendant une période d'au plus 36 mois;

b) étudier dans un établissement d'enseignement;

c) exercer des fonctions de prédédouanement pour le compte du gouvernement des États-Unis aux termes de l'*Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d'Amérique relatif au prédédouanement dans le domaine du transport aérien*, signé le 8 mai 1974, si elles produisent à leur arrivée au Canada une carte ou une autorisation d'emploi valide délivrée par le gouvernement du Canada certifiant que le titulaire est un employé du gouvernement des États-Unis exerçant ces fonctions au Canada.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 10 juillet 1996.

N.B. Le résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 2517, suite au DORS/96-370.

¹ S.C. 1993, c. 44, s. 137 (Sch., Part A)

² R.S., c. 41 (3rd Supp.)

³ SOR/90-226

¹ L.C. 1993, ch. 44, art. 137 (ann., partie A)

² L.R., ch. 41 (3^e suppl.)

³ DORS/90-226

Registration
SOR/96-372 10 July, 1996

Enregistrement
DORS/96-372 10 juillet 1996

CUSTOMS TARIFF

TARIF DES DOUANES

Schedule I and II to the Customs Tariff,
amendment
Harmonized System Conversion Order, 1996,
amendment

Annexes I et II du Tarif des douanes
—Modification
Décret sur la conversion fondée sur le Système
harmonisé (1996)—Modification

P.C. 1996-1087 10 July, 1996

C.P. 1996-1087 10 juillet 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to sections 12.1^a and 35 of the *Customs Tariff*^b, hereby makes the annexed *Order Amending the Customs Tariff and the Harmonized System Conversion Order, 1996*.

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu des articles 12.1^a et 35 du *Tarif des douanes*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret modifiant le Tarif des douanes et le Décret sur la conversion fondée sur le Système harmonisé (1996)*, ci-après.

ORDER AMENDING THE CUSTOMS TARIFF AND THE
HARMONIZED SYSTEM CONVERSION ORDER, 1996

DÉCRET MODIFIANT LE TARIF DES DOUANES ET LE
DÉCRET SUR LA CONVERSION FONDÉE SUR LE
SYSTÈME HARMONISÉ (1996)

CUSTOMS TARIFF

TARIF DES DOUANES

1. Tariff item Nos. 0202.30.10 and 0202.30.20 of Schedule I to the *Customs Tariff*¹ are amended by replacing the rates of customs duty set out in the column "Mexico Tariff" with "Free".

1. Dans les numéros tarifaires 0202.30.10 et 0202.30.20 de l'annexe I du *Tarif des douanes*¹, les taux de droits figurant dans la colonne « Tarif du Mexique » sont remplacés par « En fr. ».

2. The following tariff item Nos. in Schedule I to the Act are amended by replacing the rates of customs duty, other than the Australia and New Zealand rates of customs duty, in the column "Most-Favoured-Nation Tariff" with the rates of customs duty set out below and by replacing the letters in the column "MFN Staging Category" with the letters set out below:

Tariff Item	Most-Favoured-Nation Tariff	MFN Staging Category
0405.10.10 Base rate	23.96¢/kg	J
On and after August 1, 1996	21.43¢/kg	
On and after August 1, 1997	18.92¢/kg	
On and after August 1, 1998	16.41¢/kg	
On and after August 1, 1999	13.89¢/kg	
On and after August 1, 2000	11.38¢/kg	
0405.10.20 Base rate	342.7¢ but not less than \$4.59/kg	J
On and after August 1, 1996	333.8¢ but not less than \$4.47/kg	
On and after August 1, 1997	325.1¢ but not less than \$4.36/kg	
On and after August 1, 1998	316.3¢ but not less than \$4.24/kg	
On and after August 1, 1999	307.5¢ but not less than \$4.12/kg	
On and after August 1, 2000	298.7¢ but not less than \$4/kg	
0405.90.10 Base rate	15.8¢	J
On and after August 1, 1996	14.2¢	
On and after August 1, 1997	12.5¢	
On and after August 1, 1998	10.8¢	
On and after August 1, 1999	9.2¢	
On and after August 1, 2000	7.5¢	
0405.90.20 Base rate	359.7¢ but not less than \$5.88/kg	J
On and after August 1, 1996	350.5¢ but not less than \$5.73/kg	
On and after August 1, 1997	341.3¢ but not less than \$5.58/kg	
On and after August 1, 1998	332.1¢ but not less than \$5.42/kg	
On and after August 1, 1999	322.8¢ but not less than \$5.27/kg	
On and after August 1, 2000	313.6¢ but not less than \$5.12/kg	
1504.20.13 Base rate	9.1¢	J
On and after August 1, 1996	8.1¢	
On and after August 1, 1997	7.2¢	
On and after August 1, 1998	6.2¢	
On and after August 1, 1999	5.3¢	
On and after August 1, 2000	4.3¢	

^a S.C. 1993, c. 25, s. 1
^b R.S., c. 41 (3rd Supp.)
¹ R.S., c. 41 (3rd Supp.)

^a L.C. 1993, ch. 25, art. 1
^b L.R., ch. 41 (3^e suppl.)
¹ L.R., ch. 41 (3^e suppl.)

Tariff Item	Most-Favoured-Nation Tariff	MFN Sizing Category
1904 20 14 Base rate	11.41¢/kg plus 9.8%	J
On and after August 1, 1996	11.12¢/kg plus 9.5%	
On and after August 1, 1997	10.83¢/kg plus 9.3%	
On and after August 1, 1998	10.53¢/kg plus 9%	
On and after August 1, 1999	10.24¢/kg plus 8.8%	
On and after August 1, 2000	9.95¢/kg plus 8.5%	
1904 20 19 Base rate	9.4%	J
On and after August 1, 1996	8.8%	
On and after August 1, 1997	8.2%	
On and after August 1, 1998	7.6%	
On and after August 1, 1999	7%	
On and after August 1, 2000	6.4%	
1904 20 23 Base rate	6.8%	J
On and after August 1, 1996	6.1%	
On and after August 1, 1997	5.4%	
On and after August 1, 1998	4.6%	
On and after August 1, 1999	3.9%	
On and after August 1, 2000	3.2%	
1904 20 24 Base rate	11.41¢/kg plus 7.3%	J
On and after August 1, 1996	11.12¢/kg plus 7.1%	
On and after August 1, 1997	10.83¢/kg plus 7%	
On and after August 1, 1998	10.53¢/kg plus 6.8%	
On and after August 1, 1999	10.24¢/kg plus 6.6%	
On and after August 1, 2000	9.95¢/kg plus 6.4%	
1904 20 29 Base rate	7.1%	J
On and after August 1, 1996	6.6%	
On and after August 1, 1997	6.2%	
On and after August 1, 1998	5.7%	
On and after August 1, 1999	5.3%	
On and after August 1, 2000	4.8%	

2. Dans les numéros tarifaires suivants de l'annexe I de la même loi, les taux de droits de douane, autres que ceux relatifs à l'Australie et à la Nouvelle-Zélande, figurant dans la colonne « Tarif de la nation la plus favorisée », et les lettres figurant dans la colonne « Catégorie d'échelonnement NPF » sont remplacées par ce qui suit :

Numéro tarifaire	Tarif de la nation la plus favorisée	Catégorie d'échelonnement NPF
0405 10 10 Taux de base	23,96 ¢/kg	J
À compter du 1 ^{er} août 1996	21,43 ¢/kg	
À compter du 1 ^{er} août 1997	18,92 ¢/kg	
À compter du 1 ^{er} août 1998	16,41 ¢/kg	
À compter du 1 ^{er} août 1999	13,89 ¢/kg	
À compter du 1 ^{er} août 2000	11,38 ¢/kg	
0405 10 20 Taux de base	342,7 ¢ mais pas moins de 4,59 \$/kg	J
À compter du 1 ^{er} août 1996	333,8 ¢ mais pas moins de 4,47 \$/kg	
À compter du 1 ^{er} août 1997	325,1 ¢ mais pas moins de 4,36 \$/kg	
À compter du 1 ^{er} août 1998	316,3 ¢ mais pas moins de 4,24 \$/kg	
À compter du 1 ^{er} août 1999	307,5 ¢ mais pas moins de 4,12 \$/kg	
À compter du 1 ^{er} août 2000	298,7 ¢ mais pas moins de 4 \$/kg	
0405 90 10 Taux de base	15,8 ¢	J
À compter du 1 ^{er} août 1996	14,2 ¢	
À compter du 1 ^{er} août 1997	12,5 ¢	
À compter du 1 ^{er} août 1998	10,8 ¢	
À compter du 1 ^{er} août 1999	9,2 ¢	
À compter du 1 ^{er} août 2000	7,5 ¢	
0405 90 20 Taux de base	359,7 ¢ mais pas moins de 5,88 \$/kg	J
À compter du 1 ^{er} août 1996	350,5 ¢ mais pas moins de 5,73 \$/kg	
À compter du 1 ^{er} août 1997	341,3 ¢ mais pas moins de 5,58 \$/kg	
À compter du 1 ^{er} août 1998	332 ¢ mais pas moins de 5,42 \$/kg	
À compter du 1 ^{er} août 1999	322,8 ¢ mais pas moins de 5,27 \$/kg	
À compter du 1 ^{er} août 2000	313,6 ¢ mais pas moins de 5,12 \$/kg	
1904 20 13 Taux de base	9,1 ¢	J
À compter du 1 ^{er} août 1996	8,1 ¢	
À compter du 1 ^{er} août 1997	7,2 ¢	
À compter du 1 ^{er} août 1998	6,2 ¢	
À compter du 1 ^{er} août 1999	5,3 ¢	
À compter du 1 ^{er} août 2000	4,3 ¢	
1904 20 14 Taux de base	11,41 ¢/kg plus 9,8 ¢	J
À compter du 1 ^{er} août 1996	11,12 ¢/kg plus 9,5 ¢	
À compter du 1 ^{er} août 1997	10,83 ¢/kg plus 9,3 ¢	
À compter du 1 ^{er} août 1998	10,53 ¢/kg plus 9 ¢	
À compter du 1 ^{er} août 1999	10,24 ¢/kg plus 8,8 ¢	
À compter du 1 ^{er} août 2000	9,95 ¢/kg plus 8,5 ¢	
1904 20 19 Taux de base	9,4 ¢	J
À compter du 1 ^{er} août 1996	8,8 ¢	

Numéro tarifaire		Tarif de la nation la plus favorisée	Catégorie d'échelonnement NPF
	À compter du 1 ^{er} août 1997	8,2 %	
	À compter du 1 ^{er} août 1998	7,6 %	
	À compter du 1 ^{er} août 1999	7 %	
	À compter du 1 ^{er} août 2000	6,4 %	
1904.20.23	Taux de base	6,8 %	J
	À compter du 1 ^{er} août 1996	6,1 %	
	À compter du 1 ^{er} août 1997	5,4 %	
	À compter du 1 ^{er} août 1998	4,6 %	
	À compter du 1 ^{er} août 1999	3,9 %	
	À compter du 1 ^{er} août 2000	3,2 %	
1904.20.24	Taux de base	11,41 €/kg plus 7,3 %	J
	À compter du 1 ^{er} août 1996	11,12 €/kg plus 7,1 %	
	À compter du 1 ^{er} août 1997	10,83 €/kg plus 7 %	
	À compter du 1 ^{er} août 1998	10,53 €/kg plus 6,8 %	
	À compter du 1 ^{er} août 1999	10,24 €/kg plus 6,6 %	
	À compter du 1 ^{er} août 2000	9,95 €/kg plus 6,4 %	
1904.20.29	Taux de base	7,1 %	J
	À compter du 1 ^{er} août 1996	6,6 %	
	À compter du 1 ^{er} août 1997	6,2 %	
	À compter du 1 ^{er} août 1998	5,7 %	
	À compter du 1 ^{er} août 1999	5,3 %	
	À compter du 1 ^{er} août 2000	4,8 %	

3. Supplementary Note 3(a) to Chapter 7 of Schedule I to the Act is amended by replacing the reference to "0714.90.21" with a reference to "0714.90.31".

3. Dans la note supplémentaire 3a) du chapitre 7 de l'annexe I de la même loi, la mention « 0714.90.21 » est remplacée par « 0714.90.31 ».

4. Tariff Item Nos. 1602.32.95 and 1602.32.96 of Schedule I to the Act are amended by replacing the rates of customs duty set out in the column "United States Tariff" with "N/A".

4. Dans les numéros tarifaires 1602.32.95 et 1602.32.96 de l'annexe I de la même loi, les taux de droits figurant dans la colonne « Tarif des États-Unis » sont remplacés par « S/O ».

5. Code 0130 of Schedule II to the Act is replaced by the following:

Code	Provision	Most-Favoured-Nation Tariff	General Preferential Tariff	MFN Staging Category
0130	Prepared doughs, batter and mixes, whether or not frozen, in packages of a weight not exceeding 454 g, and prepared doughs, batters and mixes, frozen, for bread, buns, rolls and pizza crusts, in packages of a weight not exceeding 500 g, of tariff item No. 1901.20.14; Pasta products, in packages of a weight not exceeding 2.3 kg, of tariff item No. 1902.11.12 or 1902.30.12; Cereals of tariff item No. 1904.10.12, 1904.20.12 or 1904.90.12 and bread products of tariff item No. 1905.10.22 or 1905.90.14, in packages of a weight not exceeding 454 g; Fresh bread, buns and rolls, in packages of a weight not exceeding 1.36 kg, of tariff item No. 1905.90.14			J
	Base rate	9.1%	5%	
	On and after August 1, 1996	8.1%		
	On and after January 1, 1997		4%	
	On and after August 1, 1997	7.2%		
	On and after August 1, 1998	6.2%		
	On and after August 1, 1999	5.3%		
	On and after August 1, 2000	4.3%		

5. Le code 0130 de l'annexe II de la même loi est remplacé par ce qui suit :

Code	Disposition	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif de préférence général	Catégorie d'échelonnement NPF
0130	Pâtes et mélanges préparés, même congelés, en paquets d'un poids n'excédant pas 454 g, et pâtes et mélanges préparés, congelés, pour pains, petits pains, pains mollets et pâtes à pizza congelées, en paquets d'un poids n'excédant pas 900 g, du n° tarifaire 1901.20.14; Produits à base de pâtes alimentaires, en paquets d'un poids n'excédant pas 2,3 kg, des n° tarifaires 1902.11.12 ou 1902.30.12; Céréales des n° tarifaires 1904.10.12, 1904.20.12 ou 1904.90.12, et produits de pain des n° tarifaires 1905.10.22 ou 1905.90.14, en paquets d'un poids n'excédant pas 454 g; Pains, petits pains et pains mollets, frais, en paquets d'un poids n'excédant pas 1,36 kg, du n° tarifaire 1905.90.14			J
	Taux de base	9,1 %	5 %	
	À compter du 1 ^{er} août 1996	8,1 %		
	À compter du 1 ^{er} janvier 1997		4 %	
	À compter du 1 ^{er} août 1997	7,2 %		
	À compter du 1 ^{er} août 1998	6,2 %		
	À compter du 1 ^{er} août 1999	5,3 %		
	À compter du 1 ^{er} août 2000	4,3 %		

6. The Provision for Code 0131 of Schedule II to the Act is amended by striking out the reference to "Pasta products, in packages of a weight not exceeding 2.3 kg, of tariff item No. 1902.19.12;" and by striking out the reference to "including bread sticks and bread crumbs,".

6. Dans la disposition du code 0131 de l'annexe II de la même loi, les mentions « Produits à base de pâtes alimentaires, en paquets d'un poids n'excedant pas 2,3 kg, du n° tarifaire 1902.19.12; » et « y compris bâtonnets de pain et chapelure de pain, » sont supprimées.

7. Code 0132 of Schedule II to the Act is replaced by the following:

Code	Provision	Most-Favoured-Nation Tariff	General Preferential Tariff	MFN Staging Category
0132	Bread products, in packages of a weight not exceeding 454 g. of tariff item No. 1905.40.92			J
	Base rate	8%	4%	
	On and after August 1, 1996	7.1%		
	On and after January 1, 1997		3%	
	On and after August 1, 1997	6.3%		
	On and after August 1, 1998	5.5%		
	On and after August 1, 1999	4.6%		
	On and after August 1, 2000	3.8%		

7. Le code 0132 de l'annexe II de la même loi est remplacé par ce qui suit :

Code	Disposition	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif de préférence général	Catégorie d'échelonnement NPF
0132	Produits de pain, en paquets d'un poids n'excedant pas 454 g. du n° tarifaire 1905.40.92			J
	Taux de base	8%	4%	
	À compter du 1 ^{er} août 1996	7.1%		
	À compter du 1 ^{er} janvier 1997		3%	
	À compter du 1 ^{er} août 1997	6.3%		
	À compter du 1 ^{er} août 1998	5.5%		
	À compter du 1 ^{er} août 1999	4.6%		
	À compter du 1 ^{er} août 2000	3.8%		

8. The Provision for Code 0133 of Schedule II to the Act is amended by striking out the reference to "and crackers and biscuits of tariff item No. 1905.90.22,".

8. Dans la disposition du code 0133 de l'annexe II de la même loi, la mention « et craquelins et biscuits secs du numéro tarifaire 1905.90.22, » est supprimée.

9. The Provision for Code 0134 of Schedule II to the Act is amended by replacing the rate of customs duty set out in the column "General Preferential Tariff" with "2%".

9. Dans la disposition du code 0134 de l'annexe II de la même loi, le taux de droit dans la colonne « Tarif de préférence général » est remplacé par « 2 % ».

10. Code 0136 of Schedule II to the Act is replaced by the following:

Code	Provision	Most-Favoured-Nation Tariff	General Preferential Tariff	MFN Staging Category
0136	Breakfast cereals of barley, in packages of a weight not exceeding 454 g. of tariff item No. 1904.10.22 or 1904.20.14			J
	Base rate	9.1%	5%	
	On and after August 1, 1996	8.1%		
	On and after January 1, 1997		4%	
	On and after August 1, 1997	7.2%		
	On and after January 1, 1998		3%	
	On and after August 1, 1998	6.2%		
	On and after August 1, 1999	5.3%		
	On and after August 1, 2000	4.3%		

10. Le code 0136 de l'annexe II de la même loi, est remplacé par ce qui suit :

Code	Disposition	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif de préférence général	Catégorie d'échelonnement NPF
0136	Céréales de table d'orge, en paquets d'un poids n'excedant pas 454 g. du n° tarifaire 1904.10.22 ou 1904.20.14			J
	Taux de base	9.1%	5%	
	À compter du 1 ^{er} août 1996	8.1%		
	À compter du 1 ^{er} janvier 1997		4%	
	À compter du 1 ^{er} août 1997	7.2%		
	À compter du 1 ^{er} janvier 1998		3%	
	À compter du 1 ^{er} août 1998	6.2%		
	À compter du 1 ^{er} août 1999	5.3%		
	À compter du 1 ^{er} août 2000	4.3%		

11. Schedule II to the Act is amended by adding the following in numerical order:

Code	Provision	Most-Favoured-Nation Tariff	General Preferential Tariff	MFN Staging Category
0137	Biscuits of tariff item No. 1905.90.22, in packages of a weight not exceeding 1.36 kg			J
	Base rate	4.5%	2%	
		BPT Free		
	On and after August 1, 1996	4.1%		
	On and after August 1, 1997	3.6%		
	On and after August 1, 1998	3.1%		
	On and after August 1, 1999	2.7%		
	On and after August 1, 2000	2.2%		

11. L'annexe II de la même loi est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

Code	Dispositif	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif de préférence général	Catégorie d'échelonnement NPF
0137	Biscuits secs du n° tarifaire 1905.90.22, en paquets d'un poids n'excédant pas 1,36 kg			J
	Taux de base	4,5 %	2 %	
		TPB En fr.		
	À compter du 1 ^{er} août 1996	4,1 %		
	À compter du 1 ^{er} août 1997	3,6 %		
	À compter du 1 ^{er} août 1998	3,1 %		
	À compter du 1 ^{er} août 1999	2,7 %		
	À compter du 1 ^{er} août 2000	2,2 %		

HARMONIZED SYSTEM CONVERSION ORDER, 1996

DÉCRET SUR LA CONVERSION FONDÉE SUR LE SYSTÈME HARMONISÉ (1996)

12. (1) Subparagraphs 1(1)(d)(i) and (ii) of Part II of the schedule to the *Harmonized System Conversion Order, 1996*² are replaced by the following:

- (i) the General Preferential Tariff rate of customs duty that applied on December 31, 1995 to the tariff item No. which described the goods of that particular tariff item No. on December 31, 1995, less one per cent and any fraction of a per cent that results from the calculation, and
- (ii) a rate equal to two thirds of the Most-Favoured-Nation Tariff rate of customs duty that applied on December 31, 1995 to the tariff item No. which described the goods of that particular tariff item No. on December 31, 1995, less any fraction of a per cent that results from the calculation.

(2) Paragraph 1(3)(d) of Part II of the schedule to the Order is replaced by the following:

- (d) a rate equal to two thirds of the Most-Favoured-Nation Tariff rate of customs duty that applied on December 31, 1995 to the tariff item No. which described the goods of that particular tariff item No. on December 31, 1995, less any fraction of a per cent that results from the calculation.

COMING INTO FORCE

13. This Order comes into force on July 10, 1996.

12. (1) Les sous-alinéas 1(1)d(i) et (ii) de la partie II de l'annexe du *Décret sur la conversion fondée sur le Système harmonisé (1996)*³ sont remplacés par ce qui suit :

- (i) le taux de droits de douane du Tarif de préférence général applicable le 31 décembre 1995 au numéro tarifaire visant les marchandises de ce numéro le 31 décembre 1995, moins un pour cent et toute fraction de un pour cent résultant du calcul,
- (ii) un taux égal au deux tiers du taux de droits de douane du Tarif de la nation la plus favorisée applicable le 31 décembre 1995 au numéro tarifaire visant les marchandises de ce numéro le 31 décembre 1995, moins toute fraction de un pour cent résultant du calcul.

(2) L'alinéa 1(3)d) de la partie II de l'annexe du même décret est remplacé par ce qui suit :

- d) un taux égal au deux tiers du taux de droits de douane du Tarif de la nation la plus favorisée applicable le 31 décembre 1995 au numéro tarifaire visant les marchandises de ce numéro le 31 décembre 1995, moins toute fraction de un pour cent résultant du calcul.

ENTRÉE EN VIGUEUR

13. Le présent règlement entre en vigueur le 10 juillet 1996.

² SOR/96-20³ DORS/96-20

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

*(This statement is not part of the
Schedule to the Act nor the Order.)*

Description

The *Order Amending the Customs Tariff and the Harmonized System Conversion Order, 1996* amends certain customs duty rates under the General Preferential Tariff, the United States Tariff, and the Mexico Tariff in Schedule I to the *Customs Tariff*, as well as amends a supplementary chapter note to Schedule I. It also amends several tariff codes, introduces a new code to Schedule II to the *Customs Tariff*, and adjusts General Preferential Tariff rate calculations in the *Harmonized System Conversion Order, 1996*. These amendments correct minor errors resulting from the recent introduction of tariff related legislation and regulations.

Alternatives

No alternatives were considered, as an Order in Council pursuant to sections 12.1 and 35 of the *Customs Tariff* is the appropriate method of amending technical errors which exist in the schedules and orders.

Benefits and Costs

The amendments to the rates for the General Preferential Tariff, the United States Tariff, and the Mexico Tariff will ensure the correct application of duties for developing countries and Canada's trading partners under the North American Free Trade Agreement (NAFTA). As other amendments contained in this Order are of a technical nature to ensure proper administration by the Department of National Revenue, Customs and Excise, they should have no impact for importers.

Consultation

Since these amendments are primarily technical or will replace rates of duty to coincide with recent regulations, no consultations were conducted.

Compliance and Enforcement

Compliance is not an issue. The Department of National Revenue is responsible for the administration of the *Customs Tariff* legislation and regulations.

Contact

Paul Robichaud
Tariffs Division
Department of Finance
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
(613) 992-2510

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

*(Ce résumé ne fait pas partie des
annexes de la Loi ni du décret.)*

Description

Le Décret modifiant le Tarif des douanes et le Décret sur la conversion fondée sur le Système harmonisé (1996) modifie certains taux de droit du Tarif de préférence général, du Tarif des États-Unis et du Tarif du Mexique, dans l'annexe I du Tarif des douanes, ainsi qu'une note de chapitre supplémentaire de l'annexe I. Il modifie également plusieurs codes tarifaires, il introduit un nouveau code à l'annexe II du Tarif des douanes, et il rajuste les calculs des taux du Tarif de préférence général dans le Décret sur la conversion fondée sur le Système harmonisé (1996). Ces modifications corrigent de légères erreurs découlant de l'introduction récente de dispositions législatives et de règlements ayant trait aux tarifs.

Solutions de rechange

Aucune solution de rechange n'a été envisagée parce qu'un décret du conseil en vertu des articles 12.1 et 35 du Tarif des douanes est la méthode appropriée pour corriger les erreurs techniques dans les annexes et les décrets existants.

Avantages et coûts

Les modifications des taux du Tarif de préférence général, du Tarif des États-Unis et du Tarif du Mexique assureront la bonne utilisation des droits dans le cas des pays en développement et des partenaires commerciaux du Canada aux termes de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA). Étant donné que d'autres modifications dans le décret sont de nature technique et assurent une application appropriée par le ministère du Revenu national, Douanes et Accise, elles ne devraient pas avoir de répercussions sur les importateurs.

Consultations

Comme ces changements sont surtout d'ordre technique ou remplaceront des taux de droit afin de tenir compte de récents règlements, il n'y a pas eu de consultations.

Respect et exécution

Le respect n'est pas un problème. Le ministère du Revenu national est responsable de l'application des dispositions législatives et des règlements concernant le Tarif des douanes.

Personne-ressource

Paul Robichaud
Division des tarifs
Ministère des Finances
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
(613) 992-2510

Registration
SOR/96-373 10 July, 1996

Enregistrement
DORS/96-373 10 juillet 1996

CUSTOMS TARIFF

TARIF DES DOUANES

Customs Duties Reduction or Removal Order,
1988, amendmentDécret de 1988 sur la réduction ou la suppression
des droits de douane—Modification

P.C. 1996-1088 10 July, 1996

C.P. 1996-1088 10 juillet 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to paragraph 68(1)(a) of the Customs Tariff*, is pleased hereby to amend the Customs Duties Reduction or Removal Order, 1988, made by Order in Council P.C. 1987-2738 of December 31, 1987**, in accordance with the schedule hereto.

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'alinéa 68(1)a) du Tarif des douanes*, il plaît à Son Excellence le Gouverneur général en conseil de modifier, conformément à l'annexe ci-après, le Décret de 1988 sur la réduction ou la suppression des droits de douane, pris par le décret C.P. 1987-2738 du 31 décembre 1987**.

SCHEDULE

1. The schedule to the *Customs Duties Reduction or Removal Order, 1988* is amended by adding thereto, after code 3052, the following code:

Column I	Column II	Column III	Column IV	
Code	Description	Expiry Date D/M/Y	Most-Favoured-Nation Tariff	General Preferential Tariff
3053	Dehydrated vegetable flakes of tariff item No. 0712.90.90 for use in the manufacture of food products.....	31/12/97	Free	Free

ANNEXE

1. L'annexe du *Décret de 1988 sur la réduction ou la suppression des droits de douane* est modifiée par insertion, après le code 3052, du code suivant :

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	
Code	Description	Date d'expiration J/M/A	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif de préférence général
3053	Flocons de légumes déshydratés du n° tarifaire 0712.90.90 devant servir à la fabrication de produits alimentaires.....	31/12/97	En fr.	En fr.

2. The schedule to the said Order is further amended by adding thereto, after code 3150, the following code:

Column I	Column II	Column III	Column IV	
Code	Description	Expiry Date D/M/Y	Most-Favoured-Nation Tariff	General Preferential Tariff
3151	Hydrogenated castor oil of tariff item No. 1516.20.00 for use in the manufacture of sealants.....	31/12/97	Free	Free

2. L'annexe du même décret est modifiée par insertion, après le code 3150, du code suivant :

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	
Code	Description	Date d'expiration J/M/A	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif de préférence général
3151	Huile de ricin hydrogénée du n° tarifaire 1516.20.00 devant servir à la fabrication de produits d'étanchéité.....	31/12/97	En fr.	En fr.

* R.S., c. 41 (3rd Supp.)

** SOR/88-73, 1988 *Canada Gazette* Part II, p. 631* L.R., ch. 41 (3^e suppl.)** DORS/88-73, *Gazette du Canada* Partie II, 1988, p. 631

3. The schedule to the said Order is further amended by adding thereto, after code 4115, the following codes:

Column I Code	Column II Description	Column III Expiry Date D/M/Y	Column IV	
			Most-Favoured-Nation Tariff	General Preferential Tariff
4117	The following for use in the manufacture of knitted fabrics or knitted garments: Ring-spun yarns (other than mock twist), single, unbleached or bleached, solely of cotton or solely of cotton and polyester staple fibres, containing not more than 80% by weight of polyester staple fibres, measuring 190 decitex or less, of subheading No. 5205.14, 5205.15, 5205.24, 5205.26, 5205.27, 5205.28, 5206.14, 5206.15, 5206.24, 5206.25 or 5509.53	31/12/97	Free	Free
4118	Ring-spun yarns, two-ply, unbleached or bleached, solely of cotton, measuring less than 125 decitex per single yarn, of subheading No. 5205.35, 5205.46, 5205.47 or 5205.48	31/12/97	Free	Free

3. L'annexe du même décret est modifiée par insertion, après le code 4115, des codes suivants :

Colonne I Code	Colonne II Description	Colonne III Date d'expiration J/M/A	Colonne IV	
			Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif de préférence général
4117	Les produits suivants devant servir à la fabrication d'étoffes de bonneterie ou de vêtements en bonneterie : Fils filés sur anneau (autres que simili-retors), simples, écrus ou blanchis, uniquement de coton ou uniquement de fibres discontinues de coton et de polyester, contenant pas plus de 80 % en poids de fibres discontinues de polyester, titrant 190 décitex ou moins, des sous-positions n° 5205.14, 5205.15, 5205.24, 5205.26, 5205.27, 5205.28, 5206.14, 5206.15, 5206.24, 5206.25 ou 5509.53	31/12/97	En fr.	En fr.
4118	Fils filés sur anneau, deux brins, écrus ou blanchis, uniquement de coton, titrant moins de 125 décitex par fil simple, des sous-positions n° 5205.35, 5205.46, 5205.47 ou 5205.48	31/12/97	En fr.	En fr.

4. The schedule to the said Order is further amended by adding thereto, after code 4150, the following code:

Column I Code	Column II Description	Column III Expiry Date D/M/Y	Column IV	
			Most-Favoured-Nation Tariff	General Preferential Tariff
4155	Yarns, solely of acrylic staple fibres, unbleached, in hanks, measuring 450 decitex or less per single ply, of subheading No. 5509.32, for use in the manufacture of bulk dyed, acrylic yarn for use in Canadian manufactures	31/12/97	Free	Free

4. L'annexe du même décret est modifiée par insertion, après le code 4150, du code suivant :

Colonne I Code	Colonne II Description	Colonne III Date d'expiration J/M/A	Colonne IV	
			Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif de préférence général
4155	Fils, uniquement de fibres discontinues acryliques, écrues, en écheveaux, titrant 450 décitex ou moins par retors simple, de la sous-position n° 5509.32, devant servir à la fabrication de fils acryliques teints gonflants devant servir à la fabrication de produits canadiens	31/12/97	En fr.	En fr.

5. The schedule to the said Order is further amended by adding thereto, after code 4215, the following code:

Column I Code	Column II Description	Column III Expiry Date D/M/Y	Column IV	
			Most-Favoured-Nation Tariff	General Preferential Tariff
4218	Woven fabrics, of cellulose triacetate filaments mixed solely with polyester filaments, containing 70% or more by weight of cellulose triacetate filaments, with a yarn twist of 900 or more turns per metre, of a weight of 165 g/m ² or more but not exceeding 310 g/m ² , of subheading No. 5408.31 or 5408.32, for use in the manufacture of women's jackets, blazers, dresses, skirts, trousers or waistcoats (vests)	31/12/97	Free	Free

5. L'annexe du même décret est modifiée par insertion, après le code 4215, du code suivant :

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	
Code	Description	Date d'expiration J/M/A	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif de préférence général
4218	Tissus, de filaments de triacétate de cellulose, mélangés uniquement avec des filaments de polyester, contenant au moins 70 % en poids de filaments de triacétate de cellulose, d'une torsion de 900 tours ou plus par mètre, d'un poids de 165 g/m ² ou plus mais n'excédant pas 310 g/m ² , des sous-positions n° 5408.31 ou 5408.32, devant servir à la fabrication de vestes, robes, jupes, pantalons ou gilets pour femmes.....	31/12/97	En fr.	En fr.

6. The schedule to the said Order is further amended by adding thereto, after code 4245, the following codes:

Column I	Column II	Column III	Column IV	
Code	Description	Expiry Date D/M/Y	Most-Favoured-Nation Tariff	General Preferential Tariff
4250	The following for use in the manufacture of women's, boys' or girls' nightshirts, nightdresses, pyjamas, negligés, bathrobes, dressing gowns and similar articles. Woven fabrics, solely of cotton, brushed on both sides, of tariff item No. 5208.12.00 or 5208.52.90.....	31/12/97	Free	Free
4251	Woven fabrics, of polyester staple fibres mixed solely with cotton, of a seersucker or similar crinkle stripe appearance, of a weight not exceeding 100 g/m ² , of subheading No. 5513.11 or 5513.41.....	31/12/97	Free	Free

6. L'annexe du même décret est modifiée par l'insertion, après le code 4245, des codes suivants :

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	
Code	Description	Date d'expiration J/M/A	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif de préférence général
4250	Les produits suivants devant servir à la fabrication de chemises de nuit, robes de nuit, pyjamas, déshabillés, peignoirs de bain, robes de chambre et articles similaires pour femmes, garçonnets ou fillettes : Tissus, uniquement de coton, brossés des deux côtés, des n° tarifaires 5208.12.00 ou 5208.52.90.....	31/12/97	En fr.	En fr.
4251	Tissus, en fibres discontinues de polyester mélangées, uniquement avec du coton, d'aspect gaufré ou rayé et crépé semblable, d'un poids n'excédant pas 100 g/m ² , des sous-positions n° 5513.11 ou 5513.41.....	31/12/97	En fr.	En fr.

7. The schedule to the said Order is further amended by adding thereto, after code 4290, the following codes:

Column I	Column II	Column III	Column IV	
Code	Description	Expiry Date D/M/Y	Most-Favoured-Nation Tariff	General Preferential Tariff
4291	Spunbonded nonwovens of polyethylene fibres of tariff item No. 5603.11.99 for use in the manufacture of industrial disposable garments.....	31/12/97	Free	Free
4293	Strips of wadding of tariff item No. 5601.21.10 or 5601.22.10 for use in the manufacture of tampons.....	31/12/97	Free	Free

7. L'annexe du même décret est modifiée par insertion, après le code 4290, des codes suivants :

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	
Code	Description	Date d'expiration J/M/A	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif de préférence général
4291	Nontissés en fibres de polyéthylène, de procédé voie fondue, du n° tarifaire 5603.11.99, devant servir à la fabrication de vêtements de travail jetables.....	31/12/97	En fr.	En fr.
4293	Bandes des ouates des n° tarifaires 5601.21.10 ou 5601.22.10 devant servir à la fabrication de tampons.....	31/12/97	En fr.	En fr.

8. The schedule to the said Order is further amended by adding thereto, after code 4940, the following code:

Column I	Column II	Column III	Column IV	
Code	Description	Expiry Date D/M/Y	Most-Favoured-Nation Tariff	General Preferential Tariff
4943	Powders, of cobalt-based alloys, of tariff item No. 8105.10.10, for use in Canadian manufactures.....	31/12/97	Free	Free

8. L'annexe du même décret est modifiée par insertion, après le code 4940, du code suivant :

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	
Code	Description	Date d'expiration J/M/A	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif de préférence général
4943	Poudres, à base de cobalt allié, du n° tarifaire 8105.10.10, devant servir à la fabrication de produits canadiens.....	31/12/97	En fr.	En fr.

9. The schedule to the said Order is further amended by adding thereto, after code 5990, the following code:

Column I	Column II	Column III	Column IV	
Code	Description	Expiry Date D/M/Y	Most-Favoured-Nation Tariff	General Preferential Tariff
5993	Acrylic modified, unsaturated polyester panels reinforced with glass fibres, of a width of 152 cm or more, of tariff item No. 3921.90.90, for use in the manufacture of motor-homes of heading No. 87.03 or travel trailers of tariff item No. 8716.10.21.....	31/12/97	Free	Free

9. L'annexe du même décret est modifiée par insertion, après le code 5990, du code suivant :

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	
Code	Description	Date d'expiration J/M/A	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif de préférence général
5993	Panneaux renforcés de fibres de verre, en polyester acrylique modifié non saturé, d'une largeur d'au moins 152 cm, du n° tarifaire 3921.90.90, devant servir à la fabrication des minibus de camping de la position n° 87.03 ou des roulottes de tourisme du n° tarifaire 8716.10.21.....	31/12/97	En fr.	En fr.

10. The schedule to the said Order is further amended by adding thereto, after code 6055, the following code:

Column I	Column II	Column III	Column IV	
Code	Description	Expiry Date D/M/Y	Most-Favoured-Nation Tariff	General Preferential Tariff
6058	Sheets of corrosion-resistant steel, with a zinc iron coating and a subsequent iron rich flash coating imposed electrolytically, of heading No. 72.10 or 72.12, for use in the manufacture of non-exposed parts for motor vehicles.....	31/12/97	Free	Free

10. L'annexe du même décret est modifiée par insertion, après le code 6055, du code suivant :

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	
Code	Description	Date d'expiration J/M/A	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif de préférence général
6058	Tôles d'acier résistant à la corrosion, à revêtement initial de zinc et de fer suivi d'un revêtement flash riche en fer appliqué par électrolyse, des positions n° 72.10 ou 72.12, devant servir à la fabrication de parties non exposées de véhicules automobiles.....	31/12/97	En fr.	En fr.

11. The schedule to the said Order is further amended by adding thereto, after code 6140, the following code:

Column I	Column II	Column III	Column IV	
Code	Description	Expiry Date D/M/Y	Most-Favoured-Nation Tariff	General Preferential Tariff
6143	Stranded wire, of alloyed steel, of a diameter not exceeding 5 mm, of tariff item No. 7312.10.90, for use in the manufacture of tires	31/12/97	Free	Free

11. L'annexe du même décret est modifiée par insertion, après le code 6140, du code suivant :

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	
Code	Description	Date d'expiration J/M/A	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif de préférence général
6143	Torons en aciers alliés, d'un diamètre n'excédant pas 5 mm, du n° tarifaire 7312.10.90, devant servir à la fabrication de pneumatiques	31/12/97	En fr.	En fr.

12. The schedule to the said Order is further amended by revoking code 6190¹ thereof and by substituting the following therefor:

Column I	Column II	Column III	Column IV	
Code	Description	Expiry Date D/M/Y	Most-Favoured-Nation Tariff	General Preferential Tariff
6190	All unserviceable vehicle parts for remanufacturing in Canada	31/12/97	Free	Free

12. L'annexe du même décret est modifiée par l'abrogation du code 6190¹ et par l'insertion de ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	
Code	Description	Date d'expiration J/M/A	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif de préférence général
6190	Toutes les parties inutilisables de véhicules devant être reconstruites au Canada	31/12/97	En fr.	En fr.

13. The schedule to the said Order is further amended by adding thereto, after code 6227, the following code:

Column I	Column II	Column III	Column IV	
Code	Description	Expiry Date D/M/Y	Most-Favoured-Nation Tariff	General Preferential Tariff
6229	The following for use in the manufacture of off-highway utility vehicles, of a weight not exceeding 680 kg, of tariff item No. 8704.21.00 or 8704.31.00: Engine assemblies of tariff item No. 8407.33.00, Rack and pinion steering assemblies of tariff item No. 8708.99.95, Transaxle assemblies of tariff item No. 8708.50.90, Spring shock assemblies of tariff item No. 8708.80.10 or 8708.80.90	31/12/97	Free	Free

13. L'annexe du même décret est modifiée par insertion, après le code 6227, du code suivant :

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	
Code	Description	Date d'expiration J/M/A	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif de préférence général
6229	Les produits suivants devant servir à la fabrication de véhicules utilitaires utilisés en dehors du réseau routier, d'un poids n'excédant pas 680 kg, des n° tarifaires 8704.21.00 ou 8704.31.00: Assemblages de moteurs du n° tarifaire 8407.33.00; Assemblages de directions à crémaillère du n° tarifaire 8708.99.95; Assemblages de boîtes-ponts du n° tarifaire 8708.50.90; Assemblages d'amortisseurs à ressort des n° tarifaires 8708.80.10 ou 8708.80.90.....	31/12/97	En fr.	En fr.

¹ SOR/94-476, 1994 Canada Gazette Part II, p. 2719¹ DORS/94-476, Gazette du Canada Partie II, 1994, p. 2719

14. The schedule to the said Order is further amended by adding thereto, after code 6345, the following code:

Column I	Column II	Column III	Column IV	
Code	Description	Expiry Date D/M/Y	Most-Favoured-Nation Tariff	General Preferential Tariff
6346	Parts, articles and accessories for use in the manufacture of personal watercraft, of an overall length not exceeding 5 m, inboard, water-jet driven, designed to be operated in a sitting on, standing or kneeling position, rather than sitting in as in conventional vessels, of tariff item No. 8903.92.00.....	31/12/97	Free	Free

14. L'annexe du même décret est modifiée par insertion, après le code 6345, du code suivant :

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	
Code	Description	Date d'expiration J/M/A	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif de préférence général
6346	Parties, articles et accessoires devant servir à la fabrication d'embarcations individuelles, d'une longueur hors-tout n'excedant pas 5 m, à moteur intérieur et hydropropulsées, conçues pour la conduite en position assise, debout ou à genoux sur l'embarcation, par opposition à la conduite en position assise traditionnelle, du n° tarifaire 8903.92.00.....	31/12/97	En fr.	En fr.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Order.)

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

(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)

Description

The *Customs Duties Reduction or Removal Order, 1988*, introduces temporary tariff codes, which are designed to rectify structural problems in the *Customs Tariff* and/or to assist Canadian manufacturers in competing more effectively with imports by providing Free or reduced rates of duty on inputs. This Order amends the *Customs Duties Reduction or Removal Order, 1988* by introducing sixteen new temporary codes and amending one existing code.

Alternatives

It has been the longstanding practice to use Order in Council authority to reduce or remove customs duties on articles used as materials in Canadian manufacturing operations. No other practical alternatives are available.

Benefits and Costs

No negative impact is expected as a result of these amendments. The estimate of revenue foregone to the Government as a result of this Order is \$7,443,500.

Consultation

Detailed consultations were undertaken with parties that were foreseen to be affected by these codes.

Compliance and Enforcement

Since the *Customs Duties Reduction or Removal Order, 1988*, grants tariff relief, compliance is not an issue.

Description

Le Décret de 1988 sur la réduction ou la suppression des droits de douane vise la mise en vigueur des codes tarifaires temporaires, en vue de régler certains problèmes structurels contenus dans le *Tarif des douanes* ou de rendre les fabricants canadiens plus concurrentiels en leur permettant d'importer leurs intrants en franchise ou à taux réduits. Le présent décret modifie le *Décret de 1988 sur la réduction ou la suppression des droits de douane*, en mettant en vigueur seize nouveaux codes temporaires et en modifiant un code existant.

Solutions envisagées

Le recours au décret afin de réduire ou de supprimer les droits de douane sur les articles utilisés comme intrants dans des opérations de fabrication au Canada est une pratique bien établie. Il n'existe aucune autre option pratique.

Avantages et coûts

On ne s'attend pas à ce que des répercussions négatives découlent de ces modifications. Le manque à gagner en recettes douanières pour le gouvernement est de 7 443 500 \$.

Consultations

Des consultations approfondies ont été tenues auprès des parties pouvant être touchées par les codes.

Respect et exécution

Étant donné que le *Décret de 1988 sur la réduction ou la suppression des droits de douane* accorde un allégement tarifaire, le respect n'est pas en cause.

Contact

Deborah Hoeg
Tariffs Division
Department of Finance
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
(613) 996-7099

Personne-ressource

Deborah Hoeg
Division des tarifs
Ministère des Finances
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
(613) 996-7099

Registration
SOR/96-374 10 July, 1996

CUSTOMS TARIFF

Knitting Yarns Remission Order, 1996

P.C. 1996-1089 10 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 101 of the Customs Tariff*, is pleased hereby to make the annexed Order respecting the remission of customs duties on certain knitting yarns.

ORDER RESPECTING THE REMISSION OF CUSTOMS DUTIES ON CERTAIN KNITTING YARNS

Short Title

1. This Order may be cited as the *Knitting Yarns Remission Order, 1996*.

Interpretation

2. In this Order, "knitted children's wear" means knitted babies' garments, knitted girls' garments up to girls' size 16, and knitted boys' garments up to boys' size 18; (*vêtements pour enfants en bonneterie*)

"garments" means t-shirts and tank tops of subheading No. 6109.90, shirts of subheading No. 6105.20 or 6106.20, sweatshirts of subheading No. 6110.30, shorts, pants or overalls of subheading No. 6103.43 or 6104.63, dresses of subheading No. 6104.43, track suits of subheading No. 6112.12, two-piece ensembles of subheading No. 6103.23 or 6104.23 and babies' garments of subheading No. 6111.30; (*vêtements*)

"specified blended yarns (other than mock twist), singles, unbleached or bleached, solely of polyester staple fibres and cotton" means

(a) combed, ring-spun yarns, of 50% polyester and 50% cotton, measuring 492 decitex, 328 decitex and 246 decitex (12s, 18s, and 24s cotton count);

(b) combed, ring-spun yarns, of 52% polyester and 48% cotton, measuring 492 decitex, 328 decitex and 246 decitex (12s, 18s, and 24s cotton count); or,

(c) combed, ring-spun yarns, of 55% polyester and 45% cotton, measuring 492 decitex, 328 decitex and 246 decitex (12s, 18s, and 24s cotton count). (*certaines fils jaspés (autres que les simili-retors), simples, écrus ou blanchis et faits uniquement de coton et de fibres discontinues de polyester*)

Remission

3. Subject to sections 5, 7 and 8, remission is hereby granted of the customs duties paid or payable on specified blended yarns

* R.S., c. 41 (3rd Suppl.)

Enregistrement
DORS/96-374 10 juillet 1996

TARIF DES DOUANES

Décret de remise de 1996 sur les fils de bonneterie

C.P. 1996-1089 10 juillet 1996

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 101 du Tarif des douanes*, il plaît à Son Excellence le Gouverneur général en conseil de prendre le Décret concernant la remise des droits de douane sur certains fils de bonneterie, ci-après.

DÉCRET CONCERNANT LA REMISE DES DROITS DE DOUANE SUR CERTAINS FILS DE BONNETERIE

Titre abrégé

1. *Décret de remise de 1996 sur les fils de bonneterie.*

Définitions

2. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent décret. « vêtements pour enfants en bonneterie » S'entend des vêtements en bonneterie pour bébés, pour fillettes, jusqu'à la pointure 16, et pour garçonnets, jusqu'à la pointure 18; (*knitted children's wear*)

« vêtements » S'entend des t-shirts et des maillots de corps de la sous-position n° 6109.90, des chemises, chemisettes et chemisiers des sous-positions n° 6105.20 ou 6106.20, des pulls d'entraînement de la sous-position n° 6110.30, des shorts, pantalons et salopettes des sous-positions n° 6103.43 ou 6104.63, des robes de la sous-position n° 6104.43, des survêtements de sport de la sous-position n° 6112.12, des ensembles deux-pièces des sous-positions n° 6103.23 ou 6104.23 et des vêtements pour bébés de la sous-position n° 6111.30; (*garments*)

« certaines fils jaspés (autres que les simili-retors), simples, écrus ou blanchis et faits uniquement de coton et de fibres discontinues de polyester » Les fils entrant dans l'une ou l'autre des catégories suivantes :

a) les fils de filature à anneaux, en fibres peignées contenant 50 % de polyester et 50 % de coton et titrant 492 décitex, 328 décitex et 246 décitex (comptes cotonniers 12, 18 et 24);

b) les fils de filature à anneaux, en fibres peignées contenant 52 % de polyester et 48 % de coton et titrant 492 décitex, 328 décitex et 246 décitex (comptes cotonniers 12, 18 et 24);

c) les fils de filature à anneaux, en fibres peignées contenant 55 % de polyester et 45 % de coton et titrant 492 décitex, 328 décitex et 246 décitex (comptes cotonniers 12, 18 et 24). (*specified blended yarns (other than mock twist), singles, unbleached or bleached, solely of polyester staple fibres and cotton*)

Remise

3. Sous réserve des articles 5, 7 et 8, remise est accordée par la présente des droits de douane payés ou payables sur certains fils

* L.R., ch. 41 (3^e suppl.)

(other than mock twist), singles, unbleached or bleached, solely of polyester staple fibres and cotton, for use in the manufacture of knitted children's wear.

4. Subject to sections 6 and 8, remission is hereby granted of the customs duties paid or payable on ring-spun yarns (other than mock twist), single, unbleached or bleached, solely of cotton or solely of cotton and polyester staple fibres, containing not more than 80% by weight of polyester staple fibres, measuring 190 decitex or less, of subheading No. 5205.14, 5205.15, 5205.24, 5205.26, 5205.27, 5205.28, 5206.14, 5206.15, 5206.24, 5206.25 or 5509.53, for use in the manufacture of knitted fabrics or knitted articles of apparel.

Conditions

5. The remission is granted, pursuant to section 3, on the condition that the goods are imported during the period beginning on December 1, 1995 and ending on June 30, 1999.

6. The remission is granted, pursuant to section 4, on the condition that the goods are imported during the period beginning on December 1, 1995 and ending on July 31, 1996.

7. The remission is granted, pursuant to section 3, on the condition that:

(a) the importer of record, the manufacturer of knitted children's wear and any intermediate person provide the Minister of National Revenue with such information or reports as are necessary for the purpose of administering this Order;

(b) where the importer of record is not the person who uses the specified blended yarns, which are solely of polyester staple fibres and cotton in the manufacture of knitted children's wear, the importer of record must obtain a certificate, in the manner specified by the Minister of National Revenue, from the manufacturer, and any intermediate person, certifying that the specified blended yarns, which are solely of polyester staple fibres and cotton, have been used in the manufacture of knitted children's wear.

8. The remission is granted pursuant to sections 3 and 4 on the condition that an application for remission is made to the Minister of National Revenue within two years of the date of importation of the goods for which remission is claimed.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Description

This Order remits the customs duties on certain ring-spun yarns imported by knit manufacturers to make children's wear or other knitted fabrics or knitted articles of apparel.

Alternative

No alternatives were considered. The use of Order in Council authority, pursuant to the *Customs Tariff*, is the most appropriate means by which to provide tariff relief in this instance.

jaspés (autres que les simili-retors), simples, écrus ou blanchis, faits uniquement de coton et de fibres discontinues de polyester et devant servir à la confection de vêtements pour enfants en bonneterie.

4. Sous réserve des articles 6 et 8 remise est accordée par la présente des droits de douane payés ou payables sur les fils de filature à anneaux (autres que les simili-retors), simples, écrus ou blanchis, uniquement de coton ou uniquement de coton et de fibres discontinues de polyester, contenant au plus 80 % en poids de fibres discontinues de polyester, titrant 190 décitex ou moins, des sous-positions n^{os} 5205.14, 5205.15, 5205.24, 5205.26, 5205.27, 5205.28, 5206.14, 5206.15, 5206.24, 5206.25 ou 5509.53 et devant servir à la fabrication de tissus en bonneterie ou d'habillement en bonneterie.

Conditions

5. La remise visée à l'article 3 est accordée à condition que les marchandises soient importées au cours de la période commençant le 1^{er} décembre 1995 et se terminant le 30 juin 1999.

6. La remise visée à l'article 4 est accordée à condition que les marchandises soient importées au cours de la période commençant le 1^{er} décembre 1995 et se terminant le 31 juillet 1996.

7. La remise visée à l'article 3 est accordée à condition :

a) que l'importateur officiel, le fabricant des vêtements pour enfants en bonneterie et tout intermédiaire présente au ministre du Revenu national les renseignements ou les rapports nécessaires à l'application du présent décret;

b) que l'importateur officiel, s'il n'est pas la personne utilisant les fils jaspés faits uniquement de coton et de fibres discontinues de polyester dans la confection de vêtements pour enfants en bonneterie, obtienne du fabricant et de tout intermédiaire, de la manière déterminée par le ministre du Revenu national, un certificat attestant de cette utilisation.

8. La remise visée aux articles 3 et 4 est accordée à condition qu'une demande de remise soit présentée au ministre du Revenu national dans les deux ans suivant la date d'importation des marchandises pour lesquelles la remise est demandée.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)

Description

Par ce décret, une remise des droits de douane est accordée à l'égard de certains fils de filature à anneaux qui sont importés par des bonnetiers en vue de la confection de vêtements pour enfants ou d'autres tissus en bonneterie ou de vêtements en bonneterie.

Solutions envisagées

Aucune autre solution n'a été envisagée puisque la prise de ce décret, en application du *Tarif des douanes*, est en l'occurrence le meilleur moyen d'accorder l'exonération prévue.

Benefits and Costs

Under this Order, duties will be eliminated, by remission, on the specified blends of yarns, solely of cotton and polyester staple fibres, measuring 492 decitex, 328 decitex and 246 decitex (12s, 18s, and 24s cotton counts) for a period of about three years, including retroactive relief for about six months. In addition, retroactive relief will also be provided to December 1, 1995, on certain other finer ring-spun yarns, measuring 190 decitex or less. The cost of the duties foregone are estimated to be about \$1 million annually.

Consultation

Extensive industry consultations were carried out by the Canadian Textiles Institute and the Department of Finance with domestic spinners, knitters, including integrated knitted apparel producers.

Compliance and Enforcement

Revenue Canada will administer the provisions of this Order in the normal course of its administration of customs and tariff legislation.

Contact

Osborne E. Todd
Tariffs Division
Department of Finance
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: (613) 996-6479
FAX: (613) 992-6761
Internet at Todd.Osborne@fin.gc.ca

Avantages et coûts

En vertu du décret, les droits de douane sur certains fils jaspés, faits uniquement de coton et de fibres discontinues de polyester et titrant 492 décitex, 328 décitex et 246 décitex (comptes cotonniers 12, 18 et 24) seront supprimés par voie de remise pendant une période approximative de trois ans comprenant environ six mois d'exonération rétroactive. De plus, l'exonération rétroactive au 1^{er} décembre 1995 sera également accordée pour certains autres fils de filature à anneaux, titrant 190 décitex ou moins. Le coût annuel des droits qui seront ainsi remis est évalué à un million de dollars environ.

Consultations

L'Institut canadien des textiles et le ministère des Finances ont procédé à une consultation sérieuse des filateurs et bonnetiers du Canada, y compris les producteurs intégrés d'articles de vêtement en bonneterie.

Respect et exécution

Revenu Canada assurera le respect des dispositions du décret dans le cadre de l'application courante de la législation douanière et tarifaire.

Personne-ressource

Osborne E. Todd
Division des tarifs
Ministère des Finances
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : (613) 996-6479
TÉLÉCOPIEUR : (613) 992-6761;
Internet : Todd.Osborne@fin.gc.ca

Registration
SOR/96-375 10 July, 1996

FOOD AND DRUGS ACT

Food and Drug Regulations, amendment

P.C. 1996-1090 10 July 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of National Health and Welfare, pursuant to subsection 30(1) of the Food and Drugs Act, is pleased hereby to amend the Food and Drug Regulations, C.R.C., c. 870, in accordance with the schedule hereto marked Schedule No. 1008.

SCHEDULE NO. 1008

1. Item L.2 of Table V to section B.16.100 of the *Food and Drug Regulations* is amended by adding, in columns II¹ to IV², the following:

	Column II	Column III	Column IV
Item No.	Permitted Source	Permitted In or Upon	Maximum Level of Use
L.2	<i>Penicillium camembertii</i>	(1) Edible fats and oils	(1) Good Manufacturing Practice

REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Lipases are enzymes that can be used to improve the characteristics of fats and oils that are widely used in the food industry. Fats and oils are predominantly triglycerides but may also contain mono- and diacylglycerols as minor components. The level of mono- and diacylglycerols can affect the thermal stability of the fat and have undesirable effects on the crystallization of fats in specific applications such as in confectioneries. A lipase enzyme from a specific strain of *Penicillium camembertii* has been developed to selectively hydrolyse mono- and diacylglycerols to glycerol and free fatty acids, both of which are removed during the oil refining process. This process would permit the food industry to prepare edible fats and oils that have improved characteristics for specific applications in the manufacture of various food products.

Provision already exists in the *Food and Drug Regulations* for the use of lipase from *Mucor miehei* var. Cooney and Emmerson, from *Aspergillus oryzae* MLT-2 and from *Rhizopus niveus*. However, at present there is no provision for a lipase that selectively hydrolyses mono- and diacylglycerols in edible fats and oils.

¹ SOR/95-525, 1995 Canada Gazette Part II, p. 3107
² SOR/91-691, 1991 Canada Gazette Part II, p. 4650

Enregistrement
DORS/96-375 10 juillet 1996

LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES

Règlement sur les aliments et drogues—
Modification

C.P. 1996-1090 10 juillet 1996

Sur recommandation du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social et en vertu du paragraphe 30(1) de la Loi sur les aliments et drogues, il plaît à Son Excellence le Gouverneur général en conseil de modifier, conformément à l'annexe n° 1008 ci-après, le Règlement sur les aliments et drogues, C.R.C., ch. 870.

ANNEXE N° 1008

1. Les colonnes II¹ à IV² de l'article L.2 du tableau V de l'article B.16.100 du *Règlement sur les aliments et drogues* sont modifiées par adjonction de ce qui suit :

	Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Source permise	Permis dans ou sur	Limites de tolérance
L.2	<i>Penicillium camembertii</i>	(1) Graisses et huiles comestibles	(1) Bonnes pratiques industrielles

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Les lipases sont des enzymes qui peuvent être utilisées pour améliorer les caractéristiques des corps gras (huiles et graisses) qui sont largement utilisées dans l'industrie alimentaire. Les huiles et les graisses sont surtout constituées de triglycérides, mais elles peuvent également contenir des mono- et des diacylglycérols comme constituants secondaires, dont la concentration peut affecter la stabilité thermique des graisses et avoir des effets indésirables sur la cristallisation de ces dernières dans des applications précises comme la confiserie. Une lipase provenant d'une souche spécifique de *Penicillium camembertii* a été élaborée afin d'hydrolyser sélectivement les mono- et les diacylglycérols en glycérol et en acides gras libres, lesquels sont ensuite extraits lors du raffinage des huiles. L'industrie alimentaire pourrait ainsi préparer des huiles et des graisses comestibles ayant des caractéristiques améliorées aux fins d'applications précises dans la fabrication de divers produits alimentaires.

Le *Règlement sur les aliments et drogues* autorise actuellement l'utilisation des lipases obtenues à partir de *Mucor miehei* var. Cooney et Emmerson, d'*Aspergillus oryzae* MLT-2 et de *Rhizopus niveus*, mais ne prévoit pas l'utilisation d'une lipase capable d'hydrolyser sélectivement les mono- et les diacylglycérols en huiles et en graisses comestibles.

¹ DORS/95-525, Gazette du Canada Partie II, 1995, p. 3107
² DORS/91-691, Gazette du Canada Partie II, 1991, p. 4650

Extensive studies have determined the safety and efficacy of lipase prepared using the *Penicillium camembertii* strain. Therefore, the *Food and Drug Regulations* are amended to provide for the use of lipase from this source for the purposes outlined above, and at levels consistent with "Good Manufacturing Practice".

Alternatives

Under the *Food and Drug Regulations*, enzymes are considered to be food additives. In the case of lipase, provision for the use of this enzyme from a new source can only be accommodated by regulatory amendment. Maintaining the status quo was rejected as this would deny a food additive source which is beneficial to both the food industry and consumers.

Benefits and Costs

The potential reduction of manufacturing costs through the introduction of additional sources of lipase will benefit both industry and consumers.

There are not anticipated to be any increased costs to government from the administration of this amendment to the regulations.

Compliance costs for industry are not a factor as this is an option for food production or processing requested by the manufacturer.

Consultation

The amendment was developed in consultation with the petitioner and falls within the Routine Enabling Amendments under the *Food and Drug Regulations*: Food Additives announced in the 1996 Federal Regulatory Plan.

Because of the proprietary nature of submissions which deal with food additives, consultation prior to publication in the *Canada Gazette* is not carried out.

Compliance and Enforcement

Compliance will be monitored by ongoing domestic and import inspection programs.

Contact

Director
Bureau of Food Regulatory,
International and Interagency Affairs
Health Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0L2
Telephone: (613) 957-1828
FAX: (613) 941-3537

Des études poussées ayant permis d'établir l'innocuité et l'efficacité de la lipase préparée à partir de la souche *Penicillium camembertii*, le *Règlement sur les aliments et drogues* est modifié afin d'autoriser l'utilisation de cette lipase aux fins précitées et aux concentrations compatibles avec les « bonnes pratiques de fabrication ».

Solutions envisagées

Dans le cadre du *Règlement sur les aliments et drogues*, les enzymes sont considérées comme des additifs alimentaires. En ce qui concerne la lipase, on ne peut autoriser son usage lorsqu'elle provient d'une nouvelle source que par une modification au *Règlement*. Le maintien du statu quo a été rejeté pour ne pas empêcher l'utilisation d'une source d'additif alimentaire avantageuse tant pour l'industrie de l'alimentation que pour les consommateurs.

Avantages et coûts

La réduction des coûts de production qui pourrait entraîner l'introduction de nouvelles sources de lipase sera profitable à l'industrie et aux consommateurs.

Le gouvernement ne devrait subir aucune augmentation de ses dépenses par suite de cette modification au *Règlement*.

Les coûts de conformité pour l'industrie n'entrent pas en ligne de compte, étant donné que la modification offre une option de production ou de transformation alimentaire demandée par le fabricant.

Consultations

La modification a été élaborée en consultation avec le requérant et s'inscrit dans le cadre des modifications habilitantes courantes en application du *Règlement sur les aliments et drogues* : additifs alimentaires, annoncées dans les Projets de réglementation fédérale de 1996.

Comme les additifs alimentaires faisant l'objet de présentations sont protégés par des droits de propriété exclusive, il n'est pas nécessaire de consulter la population avant la publication dans la *Gazette du Canada*.

Respect et exécution

La conformité aux règlements sera contrôlée dans le cadre des programmes permanents d'inspection des denrées alimentaires canadiennes et des importations.

Personne-ressource

Directeur
Bureau de la réglementation des aliments
et des affaires internationales et interagences
Santé Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0L2
Téléphone : (613) 957-1828
TÉLÉCOPIEUR : (613) 941-3537

Registration
SOR/96-376 10 July, 1996

FOOD AND DRUGS ACT

Food and Drug Regulations, amendment

P.C. 1996-1091 10 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of National Health and Welfare, pursuant to subsection 30(1) of the Food and Drugs Act, is pleased hereby to amend the Food and Drug Regulations, C.R.C., c. 870, in accordance with the schedule hereto marked Schedule No. 1009.

SCHEDULE NO. 1009

1. Item P.2 of Table IV to section B.16.100 of the *Food and Drug Regulations* is amended by adding, in columns II¹ and III¹ after subitem (18), the following:

	Column II	Column III
Item No.	Permitted In or Upon	Maximum Level of Use
P.2	(19) Unstandardized salad dressing	(19) 0.25%

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Provision currently exists in the *Food and Drug Regulations* for the use of polysorbate 80 as an emulsifying and stabilizing agent in a wide range of food products. A submission has been received to permit the use of this food additive in unstandardized salad dressings at a maximum level of 0.25%. This additional use of polysorbate 80 was evaluated from the standpoint of safety and efficacy and is considered acceptable.

Therefore, the regulations are amended to permit the use of polysorbate 80 in unstandardized salad dressings at a maximum level of 0.25%.

Alternatives

Under the *Food and Drug Regulations*, provision for an extension of use of a food additive can only be accommodated by regulatory amendment. Maintaining the status quo was rejected as this would preclude the use of this additive which has been shown to be both safe and effective.

Benefits and Costs

This amendment will provide for the addition of polysorbate 80 to unstandardized salad dressings facilitating the production of products with the quality that the consumer has come to expect.

¹ SOR/94-567, 1994 Canada Gazette Part II, p. 3117

Enregistrement
DORS/96-376 10 juillet 1996

LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES

Règlement sur les aliments et drogues —Modification

C.P. 1996-1091 10 juillet 1996

Sur recommandation du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social et en vertu du paragraphe 30(1) de la Loi sur les aliments et drogues, il plaît à Son Excellence le Gouverneur général en conseil de modifier, conformément à l'annexe n° 1009 ci-après, le Règlement sur les aliments et drogues, C.R.C., ch. 870.

ANNEXE N° 1009

1. Les colonnes II¹ et III¹ de l'article P.2 du tableau IV de l'article B.16.100 du *Règlement sur les aliments et drogues* sont modifiées par adjonction, après le paragraphe (18), de ce qui suit :

	Colonne II	Colonne III
Article	Permis dans ou sur	Limites de tolérance
P.2	(19) Sauce à salade non normalisée	(19) 0,25 %

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le *Règlement sur les aliments et drogues* autorise actuellement l'utilisation du polysorbate 80 dans toute une gamme de produits alimentaires. Une présentation a été reçue demandant que soit autorisé l'utilisation de cet additif alimentaire comme agent émulsifiant et stabilisant dans les sauces à salades non normalisées à une limite maximale de 0,25 %. Cet emploi additionnel du polysorbate 80 a été évalué du point de vue de l'innocuité et de l'efficacité et a été jugé acceptable.

Le *Règlement* est modifié afin d'autoriser l'utilisation du polysorbate 80 dans les sauces à salades non normalisées à une limite maximale de 0,25 %.

Solutions envisagées

En vertu du *Règlement sur les aliments et drogues*, la gamme des utilisations d'un additif alimentaire ne peut être étendue que par une modification du *Règlement*. Le maintien du statu quo a été rejeté. La révision au *Règlement* est nécessaire afin de permettre l'utilisation du polysorbate 80 dans les sauces à salades non normalisées.

Avantages et coûts

La modification permettra d'étendre l'utilisation du polysorbate 80 dans les sauces à salades non normalisées, ce qui améliorera la qualité des produits vendus aux consommateurs.

¹ DORS/94-567, *Gazette du Canada* Partie II, 1994, p. 3117

It is not anticipated that there will be any increased costs to government from the administration of this amendment to the regulations.

Compliance costs are not a factor as the use of polysorbate 80 by manufacturers is optional.

Consultation

The amendment was developed in consultation with the petitioner and falls within the Routine Enabling Amendments under the *Food and Drug Regulations: Food Additives* announced in the 1996 Federal Regulatory Plan.

Because of the proprietary nature of submissions which deal with food additives, consultation prior to publication in the *Canada Gazette* is not carried out.

Compliance and Enforcement

Compliance will be monitored by ongoing domestic and import inspection programs.

Contact

Director
Bureau of Food Regulatory,
International and Interagency Affairs
Health Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0L2
Telephone: (613) 957-1748
FAX: (613) 941-3537

L'application de la modification ne devrait occasionner aucune augmentation de coûts pour le gouvernement.

Les coûts liés à la surveillance de la conformité n'entrent pas en ligne de compte étant donné que l'utilisation du polysorbate 80 par les fabricants est facultative.

Consultations

La modification a été élaborée en consultation avec le requérant et s'inscrit dans le cadre des modifications habilitantes courantes en application du *Règlement sur les aliments et drogues* : additifs alimentaires, annoncées dans les Projets de réglementation fédérale de 1996.

Comme les additifs alimentaires faisant l'objet de présentations sont protégés par des droits de propriété exclusive, il n'est pas nécessaire de consulter la population avant la publication dans la *Gazette du Canada*.

Respect et exécution

Le respect des dispositions réglementaires sera assurée par les programmes courants d'inspection des produits domestiques et des importations.

Personne-ressource

Directeur
Bureau de la réglementation des aliments et des affaires internationales et interagences
Santé Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0L2
Téléphone : (613) 957-1748
TÉLÉCOPIEUR : (613) 941-3537

Registration
SOR/96-377 10 July, 1996

FOOD AND DRUGS ACT

Food and Drug Regulations, amendment

P.C. 1996-1092 10 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of National Health and Welfare, pursuant to subsection 30(1) of the Food and Drug Act, is pleased hereby to amend the Food and Drug Regulations, C.R.C., c. 870, in accordance with the schedule hereto marked Schedule No. 1018.

SCHEDULE NO. 1018

1. Item 3.1 of Table XV to section B.16.100 of the *Food and Drug Regulations* is amended by adding in columns II¹ and IV¹ the following after subitem (3):

	Column II	Column IV
Item No.	Permitted In or Upon	Maximum Level of Use
3.1	(4) Cocoa powder	(4) Good Manufacturing Practice

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Health Canada has received a submission to permit the use of carbon dioxide in the extraction of cocoa butter from cocoa powder. This method of extraction is more efficient than normal pressing procedures and results in a lower fat cocoa powder.

Provision currently exists in the *Food and Drug Regulations* for the use of carbon dioxide in supercritical fluid extraction for decaffeination of coffee and tea, and in the preparation of flavour, spice and hop extracts, and natural colours. Evaluation of available data supports the effectiveness and safety of the new use for carbon dioxide.

This amendment to the *Food and Drug Regulations* will therefore permit the addition of carbon dioxide to cocoa powder at levels commensurate with "Good Manufacturing Practice" for the purpose of cocoa butter extraction.

Alternatives

Under the *Food and Drug Regulations*, provision for new uses of an approved food additive can only be accommodated by regulatory amendment. Maintaining the status quo was rejected as this would preclude the use of a food additive which has shown to be both safe and effective.

¹ SOR/94-689, 1994 *Canada Gazette Part II*, p. 3855

Enregistrement
DORS/96-377 10 juillet 1996

LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES

Règlement sur les aliments et drogues —Modification

C.P. 1996-1092 10 juillet 1996

Sur recommandation du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social et en vertu du paragraphe 30(1) de la Loi sur les aliments et drogues, il plaît à Son Excellence le Gouverneur général en conseil de modifier, conformément à l'annexe n° 1018 ci-après, le Règlement sur les aliments et drogues, C.R.C., ch. 870.

ANNEXE N° 1018

1. Les colonnes II¹ et IV¹ de l'article 3.1 du tableau XV de l'article B.16.100 du *Règlement sur les aliments et drogues* sont modifiées par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

	Colonne II	Colonne IV
Article	Permis dans ou sur	Limites de tolérance
3.1	(4) Poudre de cacao	(4) Bonnes pratiques industrielles

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Santé Canada a reçu une demande pour que soit autorisé l'usage de l'anhydride carbonique (gaz carbonique) dans la poudre de cacao aux fins de l'extraction du beurre de cacao. Cette méthode d'extraction est plus efficace que le procédé normal de pressage et donne une poudre de cacao moins grasse.

Le *Règlement sur les aliments et drogues* autorise déjà l'anhydride carbonique dans l'extraction supercritique de liquide pour la décaféination du café et du thé et la préparation d'essences aromatisantes, d'extraits d'épices et de houblon et de colorants naturels. L'évaluation des données disponibles corrobore l'innocuité et l'efficacité de la nouvelle application de l'anhydride carbonique.

La modification au *Règlement sur les aliments et drogues* autorisera l'addition d'anhydride carbonique à la poudre de cacao à des concentrations compatibles avec les « bonnes pratiques de fabrication » afin de permettre l'extraction du beurre de cacao.

Solutions envisagées

En vertu du *Règlement sur les aliments et drogues*, il faut une modification réglementaire pour permettre de nouvelles applications d'un additif alimentaire approuvé. On a écarté le statu quo, car son maintien empêcherait l'utilisation d'un additif qui s'est révélé à la fois sûr et efficace.

¹ DORS/94-689, *Gazette du Canada Partie II*, 1994, p. 3855

Benefits and Costs

This amendment will provide manufacturers with an alternative and more efficient method for extracting cocoa butter from cocoa powder. Consumers will benefit from a wider choice of cocoa containing foods which are reduced in fat. This may be of benefit to the public in general, and in particular to individuals with hyperlipidemias who have been advised by their physicians to reduce their intake of fat.

The cost of administering this amendment is not anticipated to be greater than the cost of administering the existing regulations. Compliance costs for industry are not a factor as the use of carbon dioxide to extract cocoa butter from cocoa powder is an option for food production or processing requested by the manufacturer.

Consultation

This amendment was developed in consultation with the firm making the submission and falls within the Routine Enabling Amendments under the *Food and Drug Regulations: Food Additives* announced in the 1996 Federal Regulatory Plan.

Because of the proprietary nature of food additive submissions, public consultation prior to publication in the *Canada Gazette* is not carried out.

Compliance and Enforcement

Compliance will be monitored by ongoing domestic and import inspection programs.

Contact

Director
Bureau of Food Regulatory,
International and Interagency Affairs
Health Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0L2
Telephone: (613) 957-1828
FAX: (613) 941-3537

Avantages et coûts

La modification fournira une solution de rechange aux fabricants ainsi qu'une méthode plus efficace pour l'extraction du beurre de cacao dans la poudre de cacao. Les consommateurs disposeront d'un plus vaste choix d'aliments contenant du cacao à teneur réduite en matières grasses. La modification pourrait être avantageuse pour la population en général, notamment pour les personnes qui ont été averties par leur médecin de réduire leurs apports en matières grasses.

Le coût d'application de la modification ne devrait pas être supérieur à ce qu'il en coûte pour appliquer les règlements actuels. Les dépenses de conformité de l'industrie n'entrent pas en ligne de compte, puisqu'il s'agit d'une option de production ou de transformation alimentaire demandée par le fabricant.

Consultations

La modification a été élaborée de concert avec la firme qui a soumis la demande et elle s'inscrit dans le cadre des Modifications habilitantes courantes en application du *Règlement sur les aliments et drogues*: additifs alimentaires, annoncées dans les Projets de réglementation fédérale de 1996.

En raison de la protection des droits d'exclusivité rattachés aux demandes visant à autoriser des additifs alimentaires, il n'y aura pas de consultations publiques avant le stade de la publication dans la *Gazette du Canada*.

Respect et exécution

La conformité sera contrôlée dans le cadre des programmes courants d'inspection des aliments canadiens et importés.

Personne-ressource

Directeur
Bureau de la réglementation des aliments et
affaires internationales et interagences
Santé Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0L2
Téléphone : (613) 957-1828
TÉLÉCOPIEUR : (613) 941-3537

Registration
SOR/96-378 10 July, 1996

FOOD AND DRUGS ACT

Food and Drug Regulations, amendment

P.C. 1996-1093 10 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of National Health and Welfare, pursuant to subsection 30(1) of the Food and Drugs Act, is pleased hereby to amend the Food and Drug Regulations, C.R.C., c. 870, in accordance with the schedule hereto marked Schedule No. 1026.

SCHEDULE NO. 1026

1. The portion of item D.3 of Table VIII to section B.16.100 of the *Food and Drug Regulations* in columns II to IV is replaced by the following:

	Column II	Column III	Column IV
Item No.	Permitted In or Upon	Purpose of Use	Maximum Level of Use
D.3	(1) Fumaric acid-acidulated dry beverage bases	(1) Wetting agent	(1) 10 p.p.m. in the finished drink
	(2) Sausage casings	(2) Reduce casing breakage	(2) 200 p.p.m. of the casing

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

A submission has been received to permit the use of dioctyl sodium sulfosuccinate in edible sausage casing at levels up to 200 parts per million (ppm) to facilitate the deshirring of folded sausage casings and thus reduce casing breakage during the manufacture of sausage. Provision already exists in the *Food and Drug Regulations* to permit this food additive in certain dry beverage bases.

This additional use of dioctyl sodium sulfosuccinate was evaluated from the standpoint of safety and efficacy and is considered acceptable.

Therefore, this amendment to the Regulations will extend the use of dioctyl sodium sulfosuccinate to edible sausage casings to a maximum level of 200 ppm.

Alternatives

Under the *Food and Drug Regulations*, provision for new uses for an approved food additive can only be accommodated by regulatory amendment. Maintaining the status quo was rejected as this would prevent the new use of a food additive which has been shown to be both safe and effective.

Enregistrement
DORS/96-378 10 juillet 1996

LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES

Règlement sur les aliments et drogues —Modification

C.P. 1996-1093 10 juillet 1996

Sur recommandation du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social et en vertu du paragraphe 30(1) de la Loi sur les aliments et drogues, il plaît à Son Excellence le Gouverneur général en conseil de modifier, conformément à l'annexe n° 1026 ci-après, le Règlement sur les aliments et drogues, C.R.C., ch. 870.

ANNEXE N° 1026

1. Les colonnes II à IV de l'article D.3 du tableau VIII du *Règlement sur les aliments et drogues* sont remplacées par ce qui suit :

	Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Permis dans ou sur	But de l'emploi	Limites de tolérance
D.3	(1) Bases sèches de boissons, acidulées à l'acide fumarique	(1) Agent humidifiant	(1) 10 p.p.m. dans la boisson finie
	(2) Boyaux de saucisse	(2) Réduit la rupture du boyau	(2) 200 p.p.m. du boyau

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Une présentation a été reçue demandant que soit autorisée l'utilisation du dioctylsulfosuccinate de sodium dans les boyaux de saucisse comestibles à des concentrations maximales de 200 parties par millions afin de faciliter le dépliage des boyaux de saucisse pliés et ainsi réduire la rupture des boyaux au cours de la fabrication des saucisses. Le *Règlement sur les aliments et drogues* autorise actuellement l'utilisation de cet additif alimentaire dans certaines bases de boisson sèches.

Cet emploi additionnel du dioctylsulfosuccinate de sodium a été évalué du point de vue de l'innocuité et de l'efficacité et a été jugé acceptable.

Le règlement est modifié afin d'autoriser l'utilisation du dioctylsulfosuccinate de sodium dans les boyaux de saucisse à des concentrations maximales de 200 parties par million.

Solutions envisagées

En vertu du *Règlement sur les aliments et drogues*, la gamme des utilisations d'un additif alimentaire approuvé ne peut être étendue que par une modification du Règlement. Le maintien du statu quo a été rejeté car il empêcherait la nouvelle utilisation d'additif alimentaire qui a été jugé à la fois sécuritaire et efficace.

Benefits and Costs

This amendment will benefit both consumers and industry by reducing cost and facilitating the manufacturing of sausages.

There is not anticipated to be any increased costs to government from the administration of this amendment to the regulations.

Compliance costs are not a factor as the use of dioctyl sodium sulfosuccinate by sausage manufacturers is optional.

Consultation

This amendment was developed in consultation with the petitioner and falls within the Routine Enabling Amendments under the *Food and Drug Regulations: Food Additives* announced in the 1996 Federal Regulatory Plan.

Because of the proprietary nature of food additive submissions, public consultation prior to publication in the *Canada Gazette* is not carried out.

Compliance and Enforcement

Compliance will be monitored by ongoing domestic and import inspection programs.

Contact

Director
Bureau of Food Regulatory,
International and Interagency Affairs
Health Canada
Room 200, Health Protection Bldg
Postal Locator 0702C
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0L2
Telephone: (613) 957-1828
FAX: (613) 941-3537

Avantages et coûts

La modification profiterait aux consommateurs et à l'industrie car elle permettrait de réduire le coût et de faciliter la fabrication des saucisses.

L'application de la modification ne devrait occasionner aucune augmentation de coûts pour le gouvernement.

Les coûts liés à la surveillance de la conformité n'entrent pas en ligne de compte étant donné que l'utilisation du dioctylsulfosuccinate de sodium par les fabricants de saucisses est facultative.

Consultations

La modification a été élaborée en consultation avec le requérant et s'inscrit dans le cadre des Modifications habilitantes courantes en application du *Règlement sur les aliments et drogues: additifs alimentaires*, annoncées dans les Projets de réglementation fédérale de 1996.

Comme les additifs alimentaires faisant l'objet de présentations sont protégés par des droits de propriété exclusive, il n'est pas nécessaire de consulter la population avant la publication dans la *Gazette du Canada*.

Respect et exécution

Le respect des dispositions réglementaires sera assuré par les programmes courants d'inspection des produits domestiques et des importations.

Personne-ressource

Directeur
Bureau de la réglementation des aliments
et des affaires internationales et interagences
Santé Canada
Pièce 200, Immeuble protection de la Santé
Localisateur postal 0702C
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0L2
Téléphone : (613) 957-1828
TÉLÉCOPIEUR : (613) 941-3537

Registration
SOR/96-379 10 July, 1996

TERRITORIAL LANDS ACT

**Government Employees Land Acquisition Order,
1996, No. 3**

P.C. 1996-1094 10 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to paragraph 29(1)(a) of the Territorial Lands Act, is pleased hereby to make the annexed Order authorizing a certain employee of the Government of Canada to acquire an interest in territorial lands in the Yukon Territory.

**ORDER AUTHORIZING A CERTAIN EMPLOYEE OF THE
GOVERNMENT OF CANADA TO ACQUIRE AN INTEREST
IN TERRITORIAL LANDS IN THE YUKON TERRITORY**

Short Title

1. This Order may be cited as the *Government Employees Land Acquisition Order, 1996, No. 3*.

Authorization

2. The employee of the Government of Canada named in the schedule is hereby authorized to acquire an interest in territorial lands in the Yukon Territory as described in the schedule.

SCHEDULE

To Patrick Michael Habiluk, of the Village of Haines Junction in the Yukon Territory, engineer, an employee of the Department of Public Works and Government Services, to purchase, for commercial purposes, the whole of a parcel of land situated near kilometre 229 of the Haines Road, Y.T. Highway No. 3, and adjoining Lot numbered 1004 in Quad numbered 115 A/11 in the Yukon Territory, as said lot is shown on a plan of survey of record number 66086 in the Canada Lands Surveys Records at Ottawa, a copy of which is filed in the Land Titles Office for the Yukon Land Registration District at Whitehorse under number 56908, as said parcel is shown outlined in red on a sketch plan on file 33-1-12 in the Land Management Division of the Department of Indian Affairs and Northern Development at Ottawa, saving and excepting therefrom and reserving thereout all mines and minerals, including hydrocarbons, whether solid, liquid or gaseous and the right to work them.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Order.)

Description

Paragraph 29(1)(a) of the *Territorial Lands Act*, designed to ensure no conflict of interest, provides that no employee of the Government of Canada may acquire an interest in territorial lands

Enregistrement
DORS/96-379 10 juillet 1996

LOI SUR LES TERRES TERRITORIALES

**Décret n° 3 de 1996 autorisant l'acquisition de
terres par des agents de l'État**

C.P. 1996-1094 10 juillet 1996

Sur recommandation du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'alinéa 29(1)a) de la Loi sur les terres territoriales, il plaît à Son Excellence le Gouverneur général en conseil de prendre le Décret autorisant un agent de l'État à acquérir des droits sur des terres territoriales situées dans le territoire du Yukon, ci-après.

**DÉCRET AUTORISANT UN AGENT DE L'ÉTAT À
ACQUÉRIR DES DROITS SUR DES TERRES
TERRITORIALES SITUÉES DANS LE TERRITOIRE
DU YUKON**

Titre abrégé

1. *Décret n° 3 de 1996 autorisant l'acquisition de terres par des agents de l'État.*

Autorisation

2. L'agent de l'État nommé à l'annexe est autorisé à acquérir des droits sur des terres territoriales situées dans le territoire du Yukon, selon la description qui en est donnée à l'annexe.

ANNEXE

L'achat, à des fins commerciales, par Patrick Michael Habiluk, du village de Haines Junction dans le territoire du Yukon, ingénieur et employé du ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux, de la totalité d'une parcelle de terre située près de la borne kilométrique 229 de la route de Haines, route du Yukon n° 3, et adjacente au lot n° 1004 dans le quadrilatère n° 115 A/11 dans le territoire du Yukon, ce lot étant indiqué sur le plan d'arpentage n° 66086 des Archives d'arpentage des terres du Canada à Ottawa, dont une copie a été versée aux dossiers du bureau des titres de biens-fonds du district d'enregistrement des terres du Yukon à Whitehorse, sous le n° 56908, cette parcelle étant délimitée en rouge sur le plan sommaire versé au dossier n° 33-1-12 de la Division de la gestion foncière du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien à Ottawa, à l'exception des mines et minéraux qui s'y trouvent, incluant les hydrocarbures, à l'état solide, liquide ou gazeux, ainsi que du droit de les exploiter.

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

(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)

Description

L'alinéa 29(1)a) de la *Loi sur les terres territoriales*, conçu pour éviter tout conflit d'intérêt, prévoit qu'aucun agent de l'État ne peut acquérir un droit sur des terres territoriales sauf sous

except under the authority of an order of the Governor in Council. This Order will grant the following employee authority to acquire an interest in territorial lands located in the Yukon Territory:

Patrick Michael Habiluk, an employee of the Department of Public Works and Government Services, to purchase, for commercial purposes, the whole of a parcel of land situated near kilometre 229 of the Haines Road, Y.T. Highway No. 3, and adjoining Lot 1004 in Quad 115 A/11.

Alternatives

The employee wishes to acquire an interest in the lands and the *Territorial Lands Act* stipulates that an order of the Governor in Council is needed. There are therefore no alternatives to consider.

Benefits and Costs

There are no costs connected with this federal employee land acquisition Order. However, there will be a benefit to the Crown in the form of annual payment fees.

Environmental consideration of this transaction has taken place and no adverse conditions have been noted or foreseen that are not mitigable by known technology.

Consultation

The applicant's supervisor has certified that the acquisition of the interest applied for presents no conflict of interest with his employment and this has been confirmed by the Director General, Northern Affairs Program, Yukon Region.

Early notice was provided through the 1996 Federal Regulatory Plan, proposal no. R-5-1 INAC.

Compliance and Enforcement

The Conflict of Interest Guidelines require that the employee certify that there is no conflict of interest. The employee has provided the required certification.

Contact

Ian Sneddon
Chief, Land Management Division
Department of Indian Affairs and Northern Development
Les Terrasses de la Chaudière
10 Wellington Street
Ottawa, Ontario
K1A 0H4
(819) 997-9090

l'autorisation d'un décret du gouverneur en conseil. Ce Décret autorisera l'employé suivant à acquérir un droit dans des terres territoriales situées dans le territoire du Yukon :

L'achat, à des fins commerciales, par Patrick Michael Habiluk, employé du ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux, de la totalité d'une parcelle de terre située près de la borne kilométrique 229 de la route de Haines, route du Yukon n° 3, et adjacente au lot 1004 dans le quadrilatère 115 A/11.

Solutions envisagées

L'employé désire acquérir un droit sur les terres et la *Loi sur les terres territoriales* exige la délivrance d'un décret du gouverneur en conseil. Par conséquent, il n'y a pas d'autres mesures à envisager.

Avantages et coûts

Ce Décret autorisant l'acquisition de terres par un agent de l'État n'entraîne pas de coûts. Cependant, la Couronne bénéficiera d'un revenu grâce à la perception d'un paiement annuel pour ces terres.

Les répercussions sur l'environnement de cette transaction ont été considérées et aucun effet néfaste qui ne soit pas atténuable au moyen de la technologie actuelle n'a été noté ou prévu.

Consultations

Le superviseur du demandeur a certifié que l'acquisition de ce droit ne créera pas de conflit d'intérêt à l'égard de son emploi et cette déclaration a été confirmée par le Directeur général du Programme des affaires du Nord, région du Yukon.

Le préavis a été donné dans les Projets de réglementation fédérale pour 1996, proposition n° R-5-1, AINC.

Respect et exécution

Les directives sur les conflits d'intérêt exigent que l'employé certifie qu'il n'existe aucun conflit d'intérêt. L'employé a fourni la déclaration exigée.

Personne-ressource

Ian Sneddon
Chef, Division de la gestion foncière
Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien
Les Terrasses de la Chaudière
10, rue Wellington
Ottawa (Ontario)
K1A 0H4
(819) 997-9090

Registration
SOR/96-380 10 July, 1996

FEDERAL REAL PROPERTY ACT

**Ste-Scholastique Leasing Regulations, repeal
Toronto Harbourfront Leasing Regulations, repeal**

P.C. 1996-1095 10 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Supply and Services and of Public Works and the Treasury Board, pursuant to section 16 of the Federal Real Property Act, is pleased hereby to repeal the Ste-Scholastique Leasing Regulations, C.R.C., c. 1329, and the Toronto Harbourfront Leasing Regulations, made by Order in Council P.C. 1980-1623 of June 13, 1980*.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Federal Real Property Act*, S.C. 1991, c. 50, granted full leasing authority to the Minister of Public Works. However, this Act did not specifically repeal the *Ste-Scholastique Leasing Regulations*, C.R.C., c. 1329, and the *Toronto Harbourfront Leasing Regulations*, made by Order in Council P.C. 1980-1623 of June 13, 1980. These Regulations are therefore redundant and, as a matter of good housekeeping, it is expressly requested that these Regulations be repealed.

Consultations with the Department of Transport, the Department of Finance, and Queen's Quay West Lands Corporation (formerly Harbourfront Corporation) were conducted. They agree that these Regulations are no longer necessary and should be repealed.

Contact

Paula Green
Director
Corporate Policy Directorate
Corporate Policy and Planning
Public Works and Government Services Canada
15A1, Phase III, Place du Portage
11 Laurier Street
Hull, Quebec
K1A 0S5
Telephone: (819) 956-0893
FAX: (819) 956-4962

Enregistrement
DORS/96-380 10 juillet 1996

LOI SUR LES IMMEUBLES FÉDÉRAUX

**Règlement sur les cessions à bail à Sainte-Scholastique—Abrogation
Règlement sur les cessions à bail au port de Toronto—Abrogation**

C.P. 1996-1095 10 juillet 1996

Sur recommandation de la ministre des Approvisionnements et Services et des Travaux publics et du Conseil du Trésor et en vertu de l'article 16 de la Loi sur les immeubles fédéraux, il plaît à Son Excellence le Gouverneur général en conseil d'abroger le Règlement sur les cessions à bail à Sainte-Scholastique, C.R.C., ch. 1329, et le Règlement sur les cessions à bail au port de Toronto, pris par le décret C.P. 1980-1623 du 13 juin 1980*.

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

(Ce résumé ne fait pas partie des règlements.)

Description

En vertu de la *Loi sur les immeubles fédéraux*, L.C. 1991, ch. 50, le ministre des Travaux publics possède tous les pouvoirs au chapitre de la location à bail. Cependant, ladite loi ne prévoit pas l'abrogation du *Règlement sur les cessions à bail à Sainte-Scholastique*, C.R.C., ch. 1329, et le *Règlement sur les cessions à bail au port de Toronto*, pris par le décret C.P. 1980-1623 du 13 juin 1980. Puisque ces règlements sont donc devenus redondants, afin d'assurer le bon ordre, il est demandé d'autoriser l'abrogation expresse desdits règlements.

Les ministères des Transports et celui des Finances ainsi que la Queen's Quay West Lands Corporation (prénommée Harbourfront Corporation) furent consultés et sont en accord avec l'abrogation des deux règlements.

Personne-ressource

Paula Green
Directeur
Politique ministérielle
Politique et planification ministérielles
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
15A1, Phase III, Place du Portage
11, rue Laurier
Hull (Québec)
K1A 0S5
Téléphone : (819) 956-0893
TÉLÉCOPIEUR : (819) 956-4962

* SOR/80-452, 1980 *Canada Gazette Part II*, p. 2211

* DORS/80-452, *Gazette du Canada Partie II*, 1980, p. 2211

Registration
SOR/96-381 10 July, 1996

MOTOR VEHICLE TRANSPORT ACT, 1987

**Commercial Vehicle Drivers Hours of Service
Regulations, 1994, amendment**

P.C. 1996-1096 10 July, 1996

Whereas, pursuant to subsection 3(1) of the *Motor Vehicle Transport Act, 1987*^a, the Minister of Transport has consulted with the government of each province affected by the annexed Regulations;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 3(1) of the *Motor Vehicle Transport Act, 1987*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations, 1994*.

**REGULATIONS AMENDING THE COMMERCIAL
VEHICLE DRIVERS HOURS OF SERVICE
REGULATIONS, 1994**

AMENDMENTS

1. The definition "director" in subsection 2(1) of the *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations, 1994*¹ is replaced by the following:

"director", with respect to the Government of Canada, means the Director, Road Safety Programs, Department of Transport, and includes, with respect to any province or territory, any person who is designated to carry out the powers and functions of a director pursuant to subsection 3(1); (*directeur*)

2. The portion of Items 8 and 9 of Schedule III to the Regulations in column II is replaced by the following:

Column II	
Item	Position
8.	Director Transport Compliance Saskatchewan Highways and Transportation
9.	Executive Director Safety and Carrier Services Branch Safety and Technical Services Division Alberta Transportation and Utilities

COMING INTO FORCE

3. These Regulations come into force on July 10, 1996.

Enregistrement
DORS/96-381 10 juillet 1996

LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS

**Règlement de 1994 sur les heures de service des
conducteurs de véhicule utilitaire
—Modification**

C.P. 1996-1096 10 juillet 1996

Attendu que, conformément au paragraphe 3(1) de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*^a, le ministre des Transports a consulté le gouvernement de chaque province touchée par le projet de règlement ci-après,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*^a, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de 1994 sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE 1994
SUR LES HEURES DE SERVICE DES CONDUCTEURS
DE VÉHICULE UTILITAIRE**

MODIFICATIONS

1. La définition de « directeur », au paragraphe 2(1) du *Règlement de 1994 sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*¹, est remplacée par ce qui suit :

« directeur » Dans le cas du gouvernement du Canada, le directeur des Programmes de sécurité routière, ministère des Transports. S'entend en outre, à l'égard d'une province ou d'un territoire, de la personne désignée pour exercer les pouvoirs et fonctions de directeur aux termes du paragraphe 3(1). (*director*)

2. La colonne II des articles 8 et 9 de l'annexe III du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Colonne II	
Article	Poste
8.	Directeur Vérification de la conformité aux normes relatives au transport Voie et Transports - Saskatchewan
9.	Directeur administratif Direction de la sécurité et des services aux transporteurs Division de la sécurité et des services techniques Transports et Services publics - Alberta

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent règlement entre en vigueur le 10 juillet 1996.

^a R.S., c. 29 (3rd Supp.)
¹ SOR/94-716

^a L.R., ch. 29 (3^e suppl.)
¹ DORS/94-716

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

This amendment changes the position title of the federal Hours of Service Director for Alberta and Saskatchewan in Schedule III of the federal Hours of Service Regulations and for the Government of Canada by changing the definition of director in subsection 2(1). In Alberta, the change is the result of a reorganization within the Department of Transportation and Utilities and the Executive Director, Safety and Carrier Services Branch will now assume the duties of federal Hours of Service Director. In Saskatchewan, provincial Hours of Service Regulations were recently promulgated and provincial officials have requested that the Director, Transport Compliance, Department of Highways and Transportation, carry out the powers and functions of the federal Director. Previously, the Regional Director, Policy and Coordination, Transport Canada assumed this responsibility on behalf of Saskatchewan. A reorganization in Transport Canada has resulted in the Director, Road Safety Programs assuming responsibility for the Hours of Service Regulations.

Alternatives

The nature of the amendment precludes the consideration of other alternatives.

Benefits and Costs

Given the nature of this amendment its impact is neutral.

Consultation

Public consultation on this revision was not deemed necessary because the initiative is housekeeping in nature.

Compliance and Enforcement

Since compliance is not an issue in this regulation revision, a compliance mechanism is not required.

Contact

Milton House
Chief, Policy and Regulations
Motor Carrier Policy and Programs (ACGC)
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: (613) 998-1905
FAX: (613) 998-2686

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

La révision modifie le titre du poste de directeur chargé d'appliquer le règlement fédéral sur les heures de services pour les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan, indiqué à l'annexe III du Règlement fédéral sur les heures de service et du gouvernement fédéral par un changement à la définition de directeur au paragraphe 2(1). En Alberta, dû à une réorganisation au sein du ministère des Transports et des Services publics, le directeur administratif de la division de la Sécurité et des services aux transporteurs exercera désormais les pouvoirs et fonctions de directeur fédéral. En Saskatchewan, le Règlement provincial sur les heures de service a été promulgué récemment et les fonctionnaires provinciaux ont demandé que le directeur de la Vérification de la conformité aux normes relatives au transport, ministère de la Voierie et du Transport assume les pouvoirs et fonctions de directeur fédéral. Auparavant, le directeur régional du Groupe des politiques et de la coordination de Transports Canada en assumait la responsabilité au nom de la province de la Saskatchewan. Suite à une réorganisation à transports Canada, le directeur, programmes de sécurité routière assume la responsabilité du Règlement sur les heures de service.

Solutions envisagées

La nature de la révision écarte la possibilité d'envisager d'autres solutions.

Avantages et coûts

En raison de sa nature, la présente modification n'a pas d'impact.

Consultations

Comme il s'agit d'une révision d'ordre administratif de la réglementation, aucune consultation du public n'a été jugée nécessaire.

Respect et exécution

La révision n'affectant pas l'observation, aucun mécanisme d'observation n'est requis.

Personne-ressource

Milton House
Chef, Politique et réglementation
Politique et programmes des transporteurs routiers (ACGC)
Tranports Canada
Place de Ville, Tour C
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 998-1905
TÉLÉCOPIEUR : (613) 998-2686

Registration
SOR/96-382 10 July, 1996

CANADIAN WHEAT BOARD ACT

Canadian Wheat Board Regulations, amendment

P.C. 1996-1129 10 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to subparagraph 32(1)(b)(i), 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

AMENDMENTS

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

26. (1) The Board shall pay to producers selling and delivering wheat produced in the designated area to the Board the sum certain of \$246 per tonne, basis in storage Vancouver or Lower St. Lawrence, in respect of the grade No. 1 Canada Western Red Spring.

(2) The Board shall pay to producers selling and delivering wheat produced in the designated area to the Board the sum certain of \$261 per tonne, basis in storage Vancouver or Lower St. Lawrence, in respect of the grade No. 1 Canada Western Amber Durum.

(3) The Board shall pay to producers selling and delivering barley produced in the designated area to the Board the sum certain of \$197 per tonne, basis in storage Vancouver or Lower St. Lawrence, in respect of the grade No. 1 Canada Western.

(4) The Board shall pay to producers selling and delivering barley produced in the designated area to the Board the sum certain of \$237 per tonne, basis in storage 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.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on July 19, 1996.

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

¹ SOR/96-264

Enregistrement
DORS/96-382 10 juillet 1996

LOI SUR LA COMMISSION CANADIENNE DU BLÉ

Règlement sur la Commission canadienne du blé — Modification

C.P. 1996-1129 10 juillet 1996

Sur recommandation du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et en vertu du sous-alinéa 32(1)b)(i), du paragraphe 47(2) et de l'article 61 de la *Loi sur la Commission canadienne du blé*, Son Excellence le Gouverneur général 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

MODIFICATIONS

1. Les paragraphes 26(1) à (4) du *Règlement sur la Commission canadienne du blé*¹ 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 de 246 \$ la tonne métrique pour le blé de grade Blé roux de printemps n° 1 de l'Ouest canadien, en magasin à Vancouver ou dans le Bas-Saint-Laurent.

(2) La Commission paie aux producteurs qui lui vendent et lui livrent du blé produit dans la région désignée la somme de 261 \$ la tonne métrique pour le blé de grade Blé durum ambré n° 1 de l'Ouest canadien, en magasin à Vancouver ou dans le Bas-Saint-Laurent.

(3) La Commission paie aux producteurs qui lui vendent et lui livrent de l'orge produite dans la région désignée la somme de 197 \$ la tonne métrique pour l'orge de grade n° 1 de l'Ouest canadien, en magasin à Vancouver ou dans le Bas-Saint-Laurent.

(4) La Commission paie aux producteurs qui lui vendent et lui livrent de l'orge produite dans la région désignée la somme de 237 \$ la 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.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 19 juillet 1996.

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

¹ DORS/96-264

delivered to the Canadian Wheat Board (CWB). The amendment establishes a higher initial payment for the base grades of wheat (an increase of \$10 from \$236 to \$246 per metric tonne), amber durum wheat (an increase of \$15 from \$246 to \$261 per metric tonne), barley (an increase of \$7 from \$190 to \$197 per metric tonne) and designated barley (an increase of \$7 from \$230 to \$237 per metric tonne) for the 1995-96 crop year. The CWB 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 proposed increases, the option of retaining the existing initial payments for wheat, amber durum wheat, barley and designated barley was considered. Maintaining initial payments at current levels is not in keeping with the CWB'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 CWB. If producers deliver to the pool accounts 13.1 million tonnes of wheat, 3.8 million tonnes of amber durum wheat, 1.1 million tonnes of barley and 2.5 million tonnes of designated barley during the 1995-96 crop year, then these initial payment adjustments would represent about \$210 million in additional grain receipts for wheat and barley producers. The initial payments established by this regulation relates to the returns anticipated from the market and thus transmits the appropriate market signals to producers. There is no environmental impact of this amendment.

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
Commerce 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) 759-7697
FAX: (613) 759-7499

livrés à la Commission canadienne du blé (CCB). La modification prévoit une augmentation des acomptes à la livraison pour les grades de base de blé (une augmentation de 10 \$, soit de 236 \$ à 246 \$ la tonne métrique), de blé dur ambré (une augmentation de 15 \$, soit de 246 \$ à 261 \$ la tonne métrique), d'orge (une augmentation de 7 \$, soit de 190 \$ à 197 \$ la tonne métrique) et d'orge de premier choix (une augmentation de 7 \$, soit de 230 \$ à 237 \$ la tonne métrique) pour la campagne agricole 1995-1996. Après avoir examiné les comptes de mise en commun pour le blé, le blé dur ambré, l'orge et l'orge de premier choix, la CCB recommande une hausse des acomptes à la livraison.

Solutions envisagées

Outre la mesure proposée, on a envisagé le maintien des acomptes à la livraison pour le blé, le blé dur ambré, l'orge et l'orge de premier choix à ses niveaux actuels. Maintenir les acomptes à la livraison à leurs niveaux actuels ne serait pas en accord avec l'objectif que s'est fixé la CCB d'accroître les revenus des céréaliculteurs le plus vite possible, lorsque les ventes de mise en commun sont suffisantes pour permettre une telle augmentation sans trop de risque.

Avantages et coûts

La majoration des acomptes à la livraison entraînera une augmentation du revenu des producteurs de blé et d'orge en ce qui touche leurs livraisons destinées à la CCB. Si les livraisons aux comptes de mise en commun s'établissent à 13,1 millions de tonnes métriques de blé, 3,8 millions de tonnes métriques de blé dur ambré, 1,1 million de tonnes métriques d'orge et 2,5 millions de tonnes métriques d'orge de premier choix au cours de la campagne 1995-1996, l'ajustement des acomptes à la livraison se traduira par des recettes additionnelles d'environ 210 millions de dollars pour les producteurs de blé et d'orge. Les acomptes à livraison établis par ce règlement sont reliés aux profits anticipés des ventes de grain et, par conséquent, transmet aux producteurs des signaux du marché appropriés. Cette modification n'aura pas d'impact sur l'environnement.

Consultations

Cette modification a été recommandée par la Commission canadienne du blé et a été débattue avec le ministère des Finances.

Respect et exécution

Il n'y a pas de mécanisme d'application de la Loi et de conformité. Le Règlement détermine les acomptes versés aux céréaliculteurs pour les livraisons faites conformément au *Règlement sur la Commission canadienne du blé* régissant les carnets de livraison et les surfaces contingentes.

Personne-ressource

Craig Fulton
Agent commercial
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) 759-7697
TÉLÉCOPIEUR : (613) 759-7499

Registration
SOR/96-383 10 July, 1996

CANADA TRANSPORTATION ACT

Discontinuance and Continuance of Proceedings Order, 1996

P.C. 1996-1137 10 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 195(3) of the *Canada Transportation Act*¹, hereby makes the annexed *Discontinuance and Continuance of Proceedings Order, 1996*.

DISCONTINUANCE AND CONTINUANCE OF PROCEEDINGS ORDER, 1996

APPLICATION

1. This Order applies to proceedings in respect of classes of matters in respect of which no decision or order has been made by the National Transportation Agency before July 1, 1996.

DISCONTINUANCE OF PROCEEDINGS

2. Proceedings in respect of the following classes of matters shall be discontinued:

- (a) the reconsideration under section 171 of the *National Transportation Act, 1987* of any branch line abandonment application;
- (b) an application under section 232 of the *National Transportation Act, 1987* for a permit to construct and operate a commodity pipeline; and
- (c) the review under section 256 of the *National Transportation Act, 1987* of a proposed acquisition in a transportation undertaking.

CONTINUANCE OF PROCEEDINGS

3. (1) Proceedings in respect of the following classes of matters shall be continued in accordance with the provisions of the *Canada Transportation Act*:

- (a) a complaint under section 35 of the *National Transportation Act, 1987* in respect of a farm crossing referred to in section 215 of the *Railway Act*;
- (b) an exemption under section 70 of the *National Transportation Act, 1987*;
- (c) an application referred to in section 72 of the *National Transportation Act, 1987* for a domestic licence;
- (d) the suspension or cancellation under section 75 of the *National Transportation Act, 1987* of a domestic licence;
- (e) a complaint referred to in section 77 of the *National Transportation Act, 1987* with respect to the failure of a licensee to comply with section 76 of that Act;
- (f) a complaint referred to in section 80 of the *National Transportation Act, 1987* with respect to the imposition by a licensee of an unreasonable basic fare level or an unreasonable basic fare increase;

Enregistrement
DORS/96-383 10 juillet 1996

LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

Décret sur l'abandon et la poursuite des procédures, 1996

C.P. 1996-1137 10 juillet 1996

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 195(3) de la *Loi sur les transports au Canada*¹, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret sur l'abandon et la poursuite des procédures, 1996*, ci-après.

DÉCRET SUR L'ABANDON ET LA POURSUITE DES PROCÉDURES, 1996

CHAMP D'APPLICATION

1. Le présent décret s'applique aux procédures relatives aux catégories de questions à l'égard desquelles aucune décision n'a encore été rendue ni aucun arrêté pris par l'Office national des transports avant le 1^{er} juillet 1996.

ABANDON DES PROCÉDURES

2. Les procédures relatives aux catégories de questions suivantes sont abandonnées :

- a) le réexamen des demandes d'abandon d'exploitation d'un embranchement effectué en vertu de l'article 171 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*;
- b) les demandes de permis de construction et d'exploitation relatif à un productoduc présentées en vertu de l'article 232 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*;
- c) l'examen d'un projet d'acquisition dans une entreprise de transport effectué en vertu de l'article 256 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*.

POURSUIITE DES PROCÉDURES

3. (1) Les procédures relatives aux catégories de questions suivantes sont poursuivies conformément aux dispositions de la *Loi sur les transports au Canada* :

- a) les plaintes prévues à l'article 35 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* à l'égard des passages de ferme visés à l'article 215 de la *Loi sur les chemins de fer*;
- b) les exemptions prévues à l'article 70 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*;
- c) les demandes de licence intérieure visées à l'article 72 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*;
- d) la suspension ou l'annulation d'une licence intérieure effectuée en vertu de l'article 75 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*;
- e) les plaintes visées à l'article 77 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* à l'encontre d'un licencié qui ne s'est pas conformé à l'article 76 de cette loi;
- f) les plaintes relatives à l'imposition par un licencié d'un prix de base excessif ou d'une augmentation excessive du prix de base visées à l'article 80 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*;

¹S.C. 1996, c. 10

¹L.C. 1996, ch. 10

- (g) an application under section 88 of the *National Transportation Act, 1987* for a scheduled international licence;
- (h) terms and conditions referred to in section 91 of the *National Transportation Act, 1987*;
- (i) the suspension or cancellation under section 92 of the *National Transportation Act, 1987* of a scheduled international licence;
- (j) an application under section 94 of the *National Transportation Act, 1987* for a non-scheduled international licence;
- (k) terms and conditions referred to in section 96 of the *National Transportation Act, 1987*;
- (l) the suspension or cancellation under section 97 of the *National Transportation Act, 1987* of a non-scheduled international licence;
- (m) liability insurance referred to in section 98 of the *National Transportation Act, 1987*;
- (n) an application in accordance with sections 111 to 132 of the *Railway Act* for the construction of a railway line, branch line or industrial spur;
- (o) a proceeding referred to in sections 201 to 204 of the *Railway Act*; and
- (p) an application under section 326 of the *Railway Act* for leave to construct or maintain lines, wires, other conductors or other structures or appliances for telegraphic or telephonic purposes, or for the conveyance of power or electricity for other purposes.

(2) Proceedings in respect of the following classes of matters shall be continued in accordance with the provisions of the *Railway Act* as it read immediately before July 1, 1996:

- (a) an application or complaint under section 212 of the *Railway Act* in respect of drainage;
- (b) an approval under subsection 213(4) of the *Railway Act* of the character of works, specifications or plans in respect of drainage works;
- (c) an application for a farm crossing under section 216 of the *Railway Act*; and
- (d) a proceeding under section 230 of the *Railway Act*.

REPEAL

4. The *Discontinuance and Continuance of Proceedings Order*, as enacted by Order in Council P.C. 1996-1062 dated July 3, 1996 and registered as SOR/96-336, is repealed.

COMING INTO FORCE

5. This Order comes into force on July 10, 1996.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Description

The *Canada Transportation Act* (the CTA) reforms and modernizes transportation regulation formerly established by the *Na-*

- g) les demandes de licence internationale service régulier présentées en vertu de l'article 88 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*;
- h) les conditions visées à l'article 91 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*;
- i) la suspension ou l'annulation d'une licence internationale service régulier effectuée en vertu de l'article 92 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*;
- j) les demandes de licence internationale service à la demande présentées en vertu de l'article 94 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*;
- k) les conditions visées à l'article 96 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*;
- l) la suspension ou l'annulation d'une licence internationale service à la demande effectuée en vertu de l'article 97 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*;
- m) la police d'assurance responsabilité visée à l'article 98 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*;
- n) les demandes de construction d'une ligne, d'un embranchement ou d'un embranchement industriel de chemin de fer présentées conformément aux articles 111 à 132 de la *Loi sur les chemins de fer*;
- o) les procédures visées aux articles 201 à 204 de la *Loi sur les chemins de fer*;
- p) la demande d'autorisation d'ériger ou d'entretenir des lignes, fils métalliques, d'autres conducteurs, structures ou appareils de transmission téléphonique ou télégraphique, ou servant à la transmission de la force motrice ou de l'électricité employée à d'autres objets prévue à l'article 326 de la *Loi sur les chemins de fer*.

(2) Les procédures relatives aux catégories de questions suivantes sont poursuivies conformément aux dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* dans sa version antérieure au 1^{er} juillet 1996 :

- a) les requêtes ou les plaintes relatives au drainage formulées en vertu de l'article 212 de la *Loi sur les chemins de fer*;
- b) l'approbation de la nature des ouvrages de drainage ou de leurs plans ou devis accordée en vertu du paragraphe 213(4) de la *Loi sur les chemins de fer*;
- c) les demandes de passage de ferme prévues à l'article 216 de la *Loi sur les chemins de fer*;
- d) les procédures prévues à l'article 230 de la *Loi sur les chemins de fer*.

ABROGATION

4. Le *Décret sur l'abandon et la poursuite des procédures*, pris par le décret C.P. 1996-1062 du 3 juillet 1996 portant le numéro d'enregistrement DORS/96-336, est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

5. Le présent décret entre en vigueur le 10 juillet 1996.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)

Description

La *Loi sur les transports au Canada* (LTC) réforme et modernise la réglementation établie antérieurement par la *Loi de 1987*

tional Transportation Act, 1987 (the NTA 1987) and the *Railway Act*.

As a transitional provision, any matter being heard or investigated by the National Transportation Agency when the CTA comes into force is to be continued by the Canadian Transportation Agency. In general, the Agency must determine those matters in accordance with the provisions of the NTA 1987. In some cases, however, a different approach would be more appropriate and the legislation allows the Governor in Council to direct that a matter before the Agency either be discontinued or required to be dealt with by the Agency under terms and conditions that will protect the rights and interests of the parties and the general public.

The *Discontinuance and Continuance of Proceedings Order, 1996* specifies the various classes of matters that the Governor in Council has determined should be discontinued or continued by the Agency and the terms and conditions attached. The Order does not diminish the acquired right of any party to a matter before the Agency under the NTA 1987 or the *Railway Act*.

An example of a matter that would be discontinued is the Agency's periodic reconsideration of applications for abandonment of railway branch lines under the NTA 1987. The CTA has a different process that does not require Agency approval of abandonment applications. It is more appropriate, therefore, to discontinue those reconsiderations. Parties to matters that would be discontinued would follow the new process for transferring or abandoning rail lines and would be freed from the burden of obtaining regulatory approval for actions they wish to take. The Agency would not be required to rule on matters of no effect.

Similarly, where the CTA provisions are a refinement of the NTA 1987 provisions, it is more appropriate for the Agency to be directed to deal with the matter under the provisions of the new Act. For example, where a person has applied for a licence to operate a domestic air service under the provisions of the NTA 1987, requiring the Agency to deal with the application under the provisions of the CTA allows for the issuance of a licence where the applicant satisfies the more rigorous consumer protection requirements of the new legislation.

Finally, proceedings under the *Railway Act* where a party to the proceeding has an acquired right under that Act will be continued by the Agency with the condition that the Agency consider the matter under the provisions of the *Railway Act*. This administrative arrangement will ensure that the acquired right is protected.

Alternatives

There is no reasonable alternative for the treatment of the classes of matters set out in the Order. Applications for air licences could have been continued under the existing law, but this would have provided less consumer protection than under the CTA. Failure to implement the Order could result in the continuation of legal proceedings for which the Agency has no comparable decision making authority under the new law, unnecessary investigations of matters by the Agency and, ultimately, a difficult and uncertain transition from the NTA 1987 to the CTA.

sur les transports nationaux (LTN de 1987) et la *Loi sur les chemins de fer*.

À titre de disposition transitoire que toute question entendue ou examinée par l'Office national des transports lorsque la LTC entrera en vigueur recevra dorénavant l'attention de l'Office des transports du Canada. En général, ce dernier doit déterminer ce genre de questions conformément aux dispositions de la LTN de 1987. Mais dans certains cas, une approche différente serait plus appropriée, de sorte que la nouvelle loi permet au gouverneur en conseil d'ordonner qu'une question devant l'Office soit ou bien abandonnée, ou bien examinée par celui-ci selon des conditions et modalités qui protégeront les droits et les intérêts des parties et du public en général.

Le *Décret sur l'abandon et la poursuite des procédures, 1996* fait état des diverses catégories de questions que le gouverneur en conseil a déterminées comme devant être abandonnées ou maintenues par l'Office, ainsi que des conditions et modalités afférentes. Il ne diminue pas le droit acquis de toute partie à une question devant l'Office en vertu de la LTN de 1987 ou de la *Loi sur les chemins de fer*.

Un exemple de question qui serait abandonnée est le réexamen périodique par l'Office des demandes d'abandon d'embranchements ferroviaires en vertu de la LTN de 1987. La LTC prévoit un processus différent qui n'oblige pas l'Office à approuver les demandes en question. Il est par conséquent plus approprié de mettre fin à ces réexamens. Les parties aux questions qui seraient abandonnées suivraient le même processus pour céder ou abandonner des lignes de chemin de fer et seraient libérées du fardeau qui consiste à obtenir l'approbation réglementaire des mesures qu'elles désiraient prendre. L'Office ne serait pas tenu de se prononcer sur des questions inopérantes.

De même, lorsque les dispositions de la LTC représentent une amélioration par rapport à celles de la LTN de 1987 ou sont plus rigoureuses au chapitre de la protection des consommateurs, il vaut mieux que l'Office soit chargé d'examiner la question en vertu des premières. Par exemple, lorsqu'une personne a demandé une licence en vue d'exploiter un service aérien intérieur en vertu des dispositions de la LTN de 1987, le décret obligera l'Office à traiter la demande en vertu des dispositions de la LTC pour qu'on se conforme aux normes de protection des consommateurs plus rigoureuses de la nouvelle loi, telle l'interdiction de vendre un service avant de détenir une licence.

Enfin, les poursuites engagées en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*, lorsque l'une des parties a un droit acquis en vertu de cette dernière, seront maintenues par l'Office à condition que celui-ci examine la question à la lumière des dispositions de la *Loi sur les chemins de fer*. Cet arrangement administratif fera en sorte que le droit acquis soit protégé.

Solutions de rechange

Il n'existe aucune solution de rechange raisonnable pour le traitement des catégories de questions énoncées dans le décret. L'instruction des demandes de licence d'exploitation de services aériens aurait pu se poursuivre sous le régime de la loi actuelle, mais cette dernière protégerait moins les consommateurs que la LTC. Le fait de ne pas prendre le décret pourrait aboutir à la continuation de poursuites pour lesquelles l'Office n'a pas de pouvoir comparable de décision sous le régime de la nouvelle loi, à des enquêtes inutiles de l'Office et, en définitive, à une transition difficile et mal assurée de la LTN de 1987 à la LTC.

For proceedings under the *Railway Act* where a party has an acquired right, the process set out in the Order is the only way of ensuring the acquired right is protected.

Benefits and Costs

The benefits of this Order are primarily non-monetary. Where proceedings are discontinued, the parties will be relieved of the burden of providing information required to obtain approval of the Agency for actions no longer requiring regulatory approval under the new law. The Agency will not be required to use its resources to determine matters with no practical effect. Where proceedings are continued under the CTA, parties will have the benefit of the more streamlined process of the new legislation. Where proceedings are continued under the *Railway Act*, parties will retain any rights acquired under that Act.

Consultation

The National Transportation Agency was consulted to determine the classes of matters that are expected to be before it when the CTA is proclaimed and agreement was reached on the disposition of all classes of matters expected to be before the Agency when the CTA is proclaimed.

The National Transportation Agency has advised all parties with matters before it that will be discontinued by this order and no objections were made to the proposed continuance.

Compliance

The National Transportation Agency assisted in the preparation of the Order and, when continued as the Canadian Transportation Agency, will comply with the Order.

Contact

Jed Cochrane
Chief, Rail Freight
Policy Group
Transport Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
(613) 998-1888

Dans le cas des poursuites en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*, lorsqu'une partie a un droit acquis, le processus énoncé dans le décret est le seul moyen d'assurer la protection de ce droit.

Coûts et avantages

Les avantages de ce décret ne sont généralement pas monétaires. Lorsque des poursuites seront abandonnées, les parties seront déchargées du fardeau de fournir les renseignements nécessaires pour faire approuver par l'Office des mesures qui ne nécessitent plus son approbation sous le régime de la nouvelle loi. L'Office ne sera pas tenu d'utiliser ses ressources pour déterminer les affaires sans conséquences pratiques. Lorsque des poursuites seront maintenues en vertu de la LTC, les parties bénéficieront du processus plus simple instauré par la nouvelle loi. Et lorsque des poursuites seront maintenues en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*, les parties conserveront les droits qu'elles auront acquis en vertu de cette dernière.

Consultations

L'Office national des transports a été consulté pour permettre de déterminer les catégories de questions dont il aura probablement été saisi lorsque la LTC sera proclamée, et un accord a été conclu sur la suite à donner à toutes les catégories de questions dont il aura ainsi été saisi lorsque la LTC sera proclamée.

En ce qui concerne les poursuites qui seront abandonnées en application du décret, l'Office national des transports a consulté toutes les parties, qui n'ont élevé aucune objection au projet d'abandon.

Observations

L'Office national des transports a aidé à l'élaboration du décret et, sous son nouveau nom d'Office des transports du Canada, il se conformera au dit décret.

Personne-ressource

Jed Cochrane
Chef, Transport ferroviaire des marchandises
Groupe de la politique
Transports Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
(613) 998-1888

Registration
SOR/96-384 10 July, 1996

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Canadian Chicken Marketing Quota Regulations, 1990, amendment

Whereas the Governor in Council has, by the *Canadian Chicken Marketing Agency Proclamation*^a, established the Canadian Chicken Marketing Agency pursuant to subsection 16(1)^b of the *Farm Products Agencies Act*;

Whereas the Canadian Chicken Marketing Agency has been empowered to implement a marketing plan pursuant to the *Canadian Chicken Marketing Agency Proclamation*^a;

Whereas the Canadian Chicken Marketing Agency has taken into account the factors set out in paragraphs 7(a) to (e) of the schedule to the *Canadian Chicken Marketing Agency Proclamation*^a;

Whereas the proposed regulation entitled *Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations, 1990*, annexed hereto, is a regulation of a class to which paragraph 7(1)(d)^c of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies' Orders and Regulations Approval Order*, C.R.C., c. 648, and has been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 22(1)(f) of that Act;

And whereas, pursuant to paragraph 7(1)(d)^c 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 Chicken Marketing Agency is authorized to implement, and has approved the proposed regulation on June 11, 1996;

Therefore, the Canadian Chicken Marketing Agency, pursuant to paragraph 22(1)(f) of the *Farm Products Agencies Act* and subsection 6(1)^d of the schedule to the *Canadian Chicken Marketing Agency Proclamation*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations, 1990*.

Victoria, British Columbia, July 9, 1996

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

^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)

¹ SOR/91-139

² SOR/96-291

³ SOR/90-556

Enregistrement
DORS/96-384 10 juillet 1996

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

**Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets (1990)
—Modification**

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 poulets*, créé l'Office canadien de commercialisation des poulets;

Attendu que l'Office est habilité à mettre en œuvre 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)^c de cette loi, conformément à l'article 2 de l'*Ordonnance sur l'approbation des ordonnances et règlements des offices*, C.R.C., ch. 648, 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)^c 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 œuvre, a approuvé ce projet, le 11 juin 1996.

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)^d de l'annexe de la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des poulets*, l'Office canadien de commercialisation des poulets prend le *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets (1990)*, ci-après

Victoria (Colombie-Britannique), le 9 juillet 1996

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

^d L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)

¹ DORS/91-139

² DORS/96-291

³ DORS/90-556

SCHEDULE II
(Sections 2, 6 and 7)

**LIMITS FOR PRODUCTION OF CHICKEN
FOR THE PERIOD BEGINNING ON AUGUST 4, 1996 AND
ENDING ON SEPTEMBER 28, 1996**

Item	Province	Production Subject to Quotas (In Live Weight) (Kilograms)
1	Ont	49,251,000
2	Que	42,337,861
3	N.S.	5,400,000
4	N.B.	4,221,048
5	Man	5,783,887
6	P.E.I.	527,862
7	Sask	3,500,000
8	Alta	13,652,597
9	Nfld	2,430,540
Total		127,154,795

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on August 4, 1996.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Regulations.)

This amendment establishes the 1996 period allocation, for the period from August 4, 1996 to September 28, 1996, for producers who market chicken in interprovincial or export trade.

ANNEXE II
(articles 2, 6 et 7)

**LIMITES DE PRODUCTION DE POULET
POUR LA PÉRIODE COMMENÇANT LE 4 AOÛT 1996
ET SE TERMINANT LE 28 SEPTEMBRE 1996**

Article	Province	Production assujettie aux contingents (kg - poids vif)
1	Ont	49 251 000
2	QC	42 337 861
3	N.-É.	5 400 000
4	N.-B.	4 221 048
5	Man	5 783 887
6	P.-É.	527 862
7	Sask	3 500 000
8	Alb	13 652 597
9	N.-N.	2 430 540
Total		127 154 795

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 4 août 1996.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du règlement.)

La modification vise à fixer les contingents périodiques pour la période commençant le 4 août 1996 et se terminant le 28 septembre 1996 à l'égard des producteurs qui commercialisent le poulet sur les marchés interprovincial ou d'exportation.

Registration
SOR/96-385 10 July, 1996

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT

Domestic Substances List, amendment

Whereas, pursuant to subsection 30(1) of the *Canadian Environmental Protection Act*¹,

(a) the Minister of the Environment has been provided with information in respect of certain substances under section 26 of that Act,

(b) the Minister of the Environment and the Minister of National Health and Welfare are satisfied that the substances have been manufactured in or imported into Canada by the person who provided the information, in excess of the quantity prescribed for the purposes of section 30 of that Act, and

(c) no conditions specified under paragraph 29(1)(a) of that Act in respect of the substances remain in effect;

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsection 30(1) of the *Canadian Environmental Protection Act*¹, hereby makes the annexed *Order Amending the Domestic Substances List*.

July 3, 1996

SERGIO MARCHI
Minister of the Environment

ORDER AMENDING THE DOMESTIC SUBSTANCES LIST

AMENDMENT

1. Part I of the *Domestic Substances List*¹ is amended by adding the following in numerical order:

2657-94-7 T	65622-99-3 T	68650-88-4 T
25053-13-8 T	66028-25-9 T	70290-02-7 N
25214-38-4 T	66071-73-6 T	70879-77-5 N
25586-25-8 T	67709-53-2 T	79770-94-8 T
26916-24-3 T	67892-80-2 T	82539-93-3 T
27340-76-7 T	67923-27-7 T	113509-74-3 T
28377-44-8 T	68070-96-2 T	125643-61-0 T
28477-54-5 T	68083-23-8 T	127646-45-1 T
30586-93-7 T	68122-66-7 T	128509-06-8 T
32457-83-3 T	68131-29-3 T	132778-11-1 T
32677-47-7 T	68132-48-9 N	134737-24-9 T
33482-02-9 N	68152-88-5 T	138879-92-2 T
56602-76-7 T	68309-70-6 T	150226-34-9 T
59372-10-0 T	68410-53-7 T	152187-50-3 T
61809-81-2 T	68477-54-3 N	154835-41-3 T
64112-61-4 T	68513-41-7 T	157937-81-0 T
64653-86-7 T	68513-45-1 T	161346-97-0 T
65405-40-5 T	68607-61-4 T	170274-76-7 T

Enregistrement
DORS/96-385 10 juillet 1996

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE
L'ENVIRONNEMENT

Liste intérieure—Modification

Attendu que, conformément au paragraphe 30(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*¹:

a) le ministre de l'Environnement a reçu des renseignements concernant certaines substances en application de l'article 26 de cette loi;

b) le ministre de l'Environnement et le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social sont convaincus que les substances ont été fabriquées ou importées par la personne qui a fourni les renseignements en une quantité supérieure à la quantité fixée par règlement pour l'application de l'article 30 de cette loi;

c) les substances ne sont plus assujetties aux conditions prévues à l'alinéa 29(1)a) de cette loi.

À ces causes, en vertu du paragraphe 30(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*¹, le ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté modifiant la Liste intérieure*, ci-après.

Le 3 juillet 1996

Le ministre de l'Environnement
SERGIO MARCHI

ARRÊTÉ MODIFIANT LA LISTE INTÉRIEURE

MODIFICATION

1. La partie I de la *Liste intérieure*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

2657-94-7 T	65622-99-3 T	68650-88-4 T
25053-13-8 T	66028-25-9 T	70290-02-7 N
25214-38-4 T	66071-73-6 T	70879-77-5 N
25586-25-8 T	67709-53-2 T	79770-94-8 T
26936-24-3 T	67892-80-2 T	82539-93-3 T
27340-76-7 T	67923-27-7 T	113509-74-3 T
28377-44-8 T	68070-96-2 T	125643-61-0 T
28477-54-5 T	68083-23-8 T	127646-45-1 T
30586-93-7 T	68122-66-7 T	128509-06-8 T
32457-83-3 T	68131-29-3 T	132778-11-1 T
32677-47-7 T	68132-48-9 N	134737-24-9 T
33482-02-9 N	68152-88-5 T	138879-92-2 T
56602-76-7 T	68309-70-6 T	150226-34-9 T
59372-10-0 T	68410-53-7 T	152187-50-3 T
61809-81-2 T	68477-54-3 N	154835-41-3 T
64112-61-4 T	68513-41-7 T	157937-81-0 T
64653-86-7 T	68513-45-1 T	161346-97-0 T
65405-40-5 T	68607-61-4 T	170274-76-7 T

¹ R.S., c. 16 (4th Supp.)
¹ SOR/94-311

¹ L.R., ch. 16 (4^e suppl.)
¹ DORS/94-311

COMING INTO FORCE

2. This Order comes into force on July 10, 1996.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the List.)

Description

The purpose of the publication is to amend the *Domestic Substances List (DSL)*.

Subsection 25(1) of the *Canadian Environmental Protection Act (CEPA)* requires the Minister of the Environment to compile a list of substances, "to be known as the *Domestic Substances List*", which specifies "all substances that the Minister is satisfied were, between January 1, 1984 and December 31, 1986, (a) manufactured in or imported into Canada by any person in a quantity of not less than 100 kg in any one calendar year, or (b) in Canadian commerce or used for commercial manufacturing purposes in Canada.

The DSL thus defines existing substances for the purposes of the Act, and is the sole basis for determining whether a substance is "existing" or "new" to Canada. Substances on the DSL are not subject to the requirements of the *Regulations Respecting Notification of Substances New to Canada (New Substances Notification Regulations)* implemented under section 32 of the CEPA. Substances that are not on the DSL will require notification and assessment, as prescribed by these Regulations, before they can be manufactured in or imported into Canada.

The DSL was published in the *Canada Gazette Part II* in May 1994. However, the DSL is not a static list and is subject, from time to time, to additions, deletions and/or corrections that are published in the *Canada Gazette* as amendments of the List.

Subsection 30(1) of CEPA requires the Minister to add a substance to the DSL where (a) the Minister has been provided with information specified in the *New Substances Notification Regulations* and any additional information or test result required under subsection 29(1), (b) the substance was manufactured or imported in excess of the volumes prescribed in the *New Substances Notification Regulations*, and (c) no condition specified under paragraph 29(1)(a) in respect of the substance remains in effect.

Alternatives

No alternatives to amending the DSL were considered.

Benefits and Costs**Benefits**

This amendment to the *Domestic Substances List* will benefit the public, industry and governments by identifying additional substances that have been defined as "existing" under CEPA, and that are therefore exempt from all assessment and reporting requirements under the *New Substances Notification Regulations*.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent arrêté entre en vigueur le 10 juillet 1996.

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

(Ce résumé ne fait pas partie de la liste.)

Description

L'objectif de cette publication est de modifier la *Liste intérieure des substances (LIS)*.

Le paragraphe 25(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (LCPE)* stipule que le ministre de l'Environnement établit une liste de substances appelée « liste intérieure des substances » qui énumère toutes les « substances qu'il estime avoir été, entre le 1^{er} janvier 1984 et le 31 décembre 1986, a) soit fabriquées ou importées au Canada par une personne en des quantités d'au moins 100 kg au cours d'une année; b) soit commercialisées ou utilisées à des fins de fabrication commerciale au Canada.

La *Liste intérieure des substances (LIS)* définit donc ce qu'est une substance existante au sens de la Loi et elle est le seul document qui permet de déterminer si une substance est « existante » ou « nouvelle » au Canada. Les substances inscrites à la LIS ne sont pas assujetties aux exigences du Règlement concernant la fourniture de renseignements sur les substances nouvelles au Canada (*Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles*) lequel est en vigueur en vertu de l'article 32 de la LCPE. Les substances non énumérées à la LIS devront faire l'objet d'un préavis et d'une évaluation, tel qu'exigé par ce Règlement et ce, avant leur fabrication ou leur importation au Canada.

La LIS a été publiée dans la *Gazette du Canada Partie II* en mai 1994. Cependant, la LIS n'est pas fixe dans le temps puisqu'elle peut faire l'objet d'ajouts, d'éliminations et/ou de corrections lesquels sont publiés dans la *Gazette du Canada* sous forme de modifications à la LIS.

Le paragraphe 30(1) de la LCPE exige que le Ministre ajoute une substance à la LIS lorsque a) des renseignements additionnels ou des résultats des tests, requis en vertu du paragraphe 29(1) ont été fournis au Ministre tels que spécifiés au *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles*, b) le volume des substances qui ont été manufacturées ou importées est supérieur aux volumes prescrits au *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles*, et c) aucune condition mentionnée au paragraphe 29(1)(a) reliée à la substance demeure en vigueur.

Autres solutions envisagées

Aucune autre alternative n'a été considérée pour modifier la LIS.

Avantages et coûts**Avantages**

Cette modification à la *Liste intérieure des substances* entraînera des avantages pour le public, l'industrie et les gouvernements. Ces avantages sont reliés au fait que la LIS identifiera les substances additionnelles qui ont été identifiées comme « existantes » en vertu de la LCPE, et que ces substances sont par

Costs

There will be no incremental costs to the public, industry or governments associated with this amendment of the *Domestic Substances List*.

Competitiveness

All nominated substances are added to the DSL, if they have been determined to be consistent with the eligibility criteria specified in the CEPA. Thus no manufacturer or importer is disadvantaged by this amendment of the *Domestic Substances List*.

Consultation

As the content of the notices associated with this amendment do not contain any information that would be subject to comment or objection by the general public, no consultation was required.

Compliance and Enforcement

The *Domestic Substances List* (DSL) identifies substances which, for the purposes of the CEPA, are not subject to the requirements of the *New Substances Notification Regulations*. There are no compliance or enforcement requirements associated with the List itself.

Contacts

Danie Dubé
Head
New Substances Notification Section
New Substances Division
Commercial Chemicals Evaluation Branch
Department of the Environment
Hull, Quebec
K1A 0H3
(819) 997-3203

Arthur Sheffield
Acting Director
Regulatory and Economic Assessment Branch
Regulatory Affairs and Program Integration Directorate
Department of the Environment
Hull, Quebec
K1A 0H3
(819) 953-1172

conséquent exemptes de toutes exigences reliées à des évaluations et des rapports tels qu'exigés par le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles*.

Coûts

Aucun coût additionnel ne sera encouru par le public, l'industrie et les gouvernements suite à cette modification à la LIS.

Compétitivité

Toutes les substances désignées sont ajoutées à la LIS si elles ont été identifiées comme respectant le critère d'admissibilité mentionné à la LCPE. Par conséquent, aucun manufacturier ou importateur n'est pénalisé par cette modification à la LIS.

Consultation

Étant donné que l'avis relié à cette modification, mentionne qu'aucun renseignement ne fera l'objet de commentaire ou d'objection par le public en général, aucune consultation ne s'est avérée nécessaire.

Mise en application

La *Liste intérieure des substances* (LIS) identifie, tel que requis par la LCPE, les substances qui ne feront pas l'objet d'exigence en vertu du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles*. Par conséquent, il n'y a pas d'exigences de mise en application associées à la LIS.

Personnes-ressources

Danie Dubé
Chef
Section des déclarations
Division des nouvelles substances
Direction d'évaluation des produits chimiques commerciaux
Ministère de l'Environnement
Hull (Québec)
K1A 0H3
(819) 997-3203

Arthur Sheffield
Directeur intérimaire
Direction de l'évaluation réglementaire et économique
Direction générale des affaires réglementaires et de l'intégration des programmes
Ministère de l'Environnement
Hull (Québec)
K1A 0H3
(819) 953-1172

Registration
SOR/96-386 12 July, 1996

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Schedule I.1 to the Act, amendment

P.C. 1996-1147 12 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsection 3(1.1)¹ of the *Financial Administration Act*, hereby amends Schedule I.1 to that Act by striking out the reference to the Minister of Communications in column II opposite the name of the Office of the Co-ordinator, Status of Women, in column I and by substituting for it a reference to the Minister of Canadian Heritage, effective on July 12, 1996.

Enregistrement
DORS/96-386 12 juillet 1996

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Annexe I.1 de la Loi—Modification

C.P. 1996-1147 12 juillet 1996

Sur recommandation du premier ministre et en vertu du paragraphe 3(1.1)¹ de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil modifie, à compter du 12 juillet 1996, l'annexe I.1 de cette loi en remplaçant, à la colonne II, la mention « Le ministre des Communications » figurant en regard de la mention « Bureau de la coordinatrice de la situation de la femme », à la colonne I, par la mention « Le ministre du Patrimoine canadien ».

¹ S.C. 1992, c. 1, s. 70(2)

¹ L.C. 1992, ch. 1, par. 70(2)

Registration
SI/96-61 24 July, 1996

Enregistrement
TR/96-61 24 juillet 1996

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

**Order Designating the Canada Information Office
as a Department and the Executive Director as
Deputy Head**

**Décret désignant le Bureau d'Information du
Canada comme ministère et le directeur exécutif
comme administrateur général**

P.C. 1996-1067 9 July, 1996

C.P. 1996-1067 9 juillet 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, hereby

Sur recommandation du premier ministre, Son Excellence le Gouverneur général en conseil :

(a) pursuant to the definition "department" in subsection 2(1) of the *Public Service Employment Act*, designates the Canada Information Office as a department for the purposes of that Act; and

a) en vertu de la définition de « ministères », au paragraphe 2(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, désigne le Bureau d'information du Canada comme ministère pour l'application de cette loi;

(b) pursuant to paragraph (b) of the definition "deputy head" in subsection 2(1) of the *Public Service Employment Act*, designates the Executive Director of the Canada Information Office as the deputy head of the Canada Information Office for the purposes of that Act.

b) en vertu de l'alinéa b) de la définition de « administrateur général », au paragraphe 2(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, désigne le directeur exécutif du Bureau d'information du Canada comme administrateur général du Bureau d'information du Canada pour l'application de cette loi.

Registration
SI/96-62 24 July, 1996

ACCESS TO INFORMATION ACT

Access to Information Act Heads of Government
Institutions Designation Order, amendment

P.C. 1996-1070 9 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to paragraph (b) of the definition "head" in section 3 of the *Access to Information Act*, hereby makes the annexed *Order Amending the Access to Information Act Heads of Government Institutions Designation Order*.

ORDER AMENDING THE ACCESS TO INFORMATION
ACT HEADS OF GOVERNMENT INSTITUTIONS
DESIGNATION ORDER

1. The schedule to the French version of the *Access to Information Act Heads of Government Institutions Designation Order*¹ is amended by adding the following in numerical order:

Colonne I	Colonne II
Article	Institution fédérale
16.2	Bureau d'information du Canada Canada Information Office
	Poste
	Directeur exécutif Executive Director

2. The schedule to the English version of the Order is amended by adding the following in numerical order:

Column I	Column II
Item	Government Institution
24.01	Canada Information Office Bureau d'information du Canada
	Position
	Executive Director Directeur exécutif

Enregistrement
TR/96-62 24 juillet 1996

LOI SUR L'ACCÈS À L'INFORMATION

Décret sur la désignation des responsables
d'institutions fédérales (Loi sur l'accès à
l'information—Modification)

C.P. 1996-1070 9 juillet 1996

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'alinéa b) de la définition de « responsable d'institution fédérale », à l'article 3 de la *Loi sur l'accès à l'information*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret modifiant le Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur l'accès à l'information)*, ci-après.

DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET SUR LA
DÉSIGNATION DES RESPONSABLES D'INSTITUTIONS
FÉDÉRALES (LOI SUR L'ACCÈS À L'INFORMATION)

1. L'annexe de la version française du *Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur l'accès à l'information)*¹ est modifiée par adjonction, après l'article 16.1, de ce qui suit :

Colonne I	Colonne II
Article	Institution fédérale
16.2	Bureau d'information du Canada Canada Information Office
	Poste
	Directeur exécutif Executive Director

2. L'annexe de la version anglaise du même décret est modifiée par adjonction, après l'article 23, de ce qui suit :

Column I	Column II
Item	Government Institution
24.01	Canada Information Office Bureau d'information du Canada
	Position
	Executive Director Directeur exécutif

¹ SI/83-113

¹ TR/83-113

Registration
SI/96-63 24 July, 1996

PRIVACY ACT

**Privacy Act Heads of Government Institutions
Designation Order, amendment**

P.C. 1996-1071 9 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to paragraph (b) of the definition "head" in section 3 of the *Privacy Act*, hereby makes the annexed *Order Amending the Privacy Act Heads of Government Institutions Designation Order*.

**ORDER AMENDING THE PRIVACY ACT HEADS OF
GOVERNMENT INSTITUTIONS DESIGNATION ORDER**

1. The schedule to the French version of the *Privacy Act Heads of Government Institutions Designation Order*¹ is amended by adding the following in numerical order:

Colonne I		Colonne II	
Article	Institution fédérale	Poste	
17.	Bureau d'information du Canada <i>Canada Information Office</i>	Directeur exécutif <i>Executive Director</i>	

2. The schedule to the English version of the Order is amended by adding the following in numerical order:

Column I		Column II	
Item	Government Institution	Position	
24 01	Canada Information Office <i>Bureau d'information du Canada</i>	Executive Director <i>Directeur exécutif</i>	

¹ SI/83-114

Enregistrement
TR/96-63 24 juillet 1996

LOI SUR LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS
PERSONNELS

**Décret sur la désignation des responsables
d'institutions fédérales (Loi sur la protection des
renseignements personnels)--Modification**

C.P. 1996-1071 9 juillet 1996

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'alinéa b) de la définition de « responsable d'institution fédérale », à l'article 3 de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret modifiant le Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur la protection des renseignements personnels)*, ci-après.

**DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET SUR LA
DÉSIGNATION DES RESPONSABLES D'INSTITUTIONS
FÉDÉRALES (LOI SUR LA PROTECTION DES
RENSEIGNEMENTS PERSONNELS)**

1. L'annexe de la version française du *Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur la protection des renseignements personnels)*¹ est modifiée par adjonction, après l'article 16.1, de ce qui suit :

Colonne I		Colonne II	
Article	Institution fédérale	Poste	
17.	Bureau d'information du Canada <i>Canada Information Office</i>	Directeur exécutif <i>Executive Director</i>	

2. L'annexe de la version anglaise du même décret est modifiée par adjonction, après l'article 24, de ce qui suit :

Column I		Column II	
Item	Government Institution	Position	
24 01	Canada Information Office <i>Bureau d'information du Canada</i>	Executive Director <i>Directeur exécutif</i>	

¹ TR/83-114

Registration
SI/96-64 24 July, 1996

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Albaraka Leasing Ltd. Remission Order

P.C. 1996-1100 10 July, 1996

His 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)¹ of the *Financial Administration Act*, hereby remits to Albaraka Leasing Ltd. tax under Part IX of the *Excise Tax Act* in the amount of \$32,503.56.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

This Order remits the sum of \$32,503.56 to Albaraka Leasing Ltd. This sum represents the GST paid by Albaraka Leasing Ltd. on parts imported to repair a leased airplane it had repossessed after the lessor's bankruptcy. The repairs were necessary because many essential parts of the aircraft were missing at the time it was repossessed. Albaraka Leasing Ltd., which is a non-resident corporation, carried out the repairs so that the plane could be flown out of Canada.

The relevant legislative provisions generally provide for GST relief on goods acquired by non-residents and exported out of the country. However, the situation described above is not contemplated by the legislation, even though it is clear that the imported airplane parts were to be used outside Canada.

Enregistrement
TR/96-64 24 juillet 1996

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret de remise visant Albaraka Leasing Ltd.

C.P. 1996-1100 10 juillet 1996

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu du paragraphe 23(2)¹ de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil, estimant que l'intérêt public le justifie, fait remise de la somme de 32 503,56 \$ à Albaraka Leasing Ltd. au titre de la taxe prévue à la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise*.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

Le décret vise à remettre la somme de 32 503,56 \$ à la société Albaraka Leasing Ltd. Cette somme représente le montant de TPS acquitté par la société sur les pièces qu'elle a dû importer afin de réparer l'avion qu'elle avait loué et dont elle reprenait possession en raison de la faillite du locataire. Les réparations ont été rendues nécessaires du fait que plusieurs pièces essentielles de l'avion manquaient au moment de la reprise de possession. La société, qui réside à l'étranger, a effectué les réparations afin que l'avion puisse quitter le Canada.

Les dispositions législatives applicables font généralement en sorte que la personne qui réside à l'étranger n'ait pas à payer la TPS sur les biens qu'elle a acquis si ceux-ci sont par la suite exportés. Cependant, ces dispositions ne s'appliquent pas aux circonstances particulières du présent cas, même s'il est clair que les pièces importées par la société seront utilisées à l'étranger.

¹ S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

¹ L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

Registration
SI/96-65 24 July, 1996

AGREEMENT ON INTERNAL TRADE
IMPLEMENTATION ACT

**Order Fixing July 15, 1996 as the Date of the
Coming into Force of the Act**

P.C. 1996-1108 10 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, pursuant to section 20 of *An Act to implement the Agreement on Internal Trade*, assented to on June 20, 1996, being chapter 17 of the Statutes of Canada, 1996, hereby fixes July 15, 1996 as the day on which that Act, except sections 17, 18 and 19, comes into force.

Enregistrement
TR/96-65 24 juillet 1996

LOI DE MISE EN OEUVRE DE L'ACCORD
SUR LE COMMERCE INTÉRIEUR

**Décret fixant au 15 juillet 1996 la date d'entrée en
vigueur de la Loi**

C.P. 1996-1108 10 juillet 1996

Sur recommandation du ministre de l'Industrie et en vertu de l'article 20 de la *Loi portant mise en oeuvre de l'Accord sur le commerce intérieur*, sanctionnée le 20 juin 1996, chapitre 17 des Lois du Canada (1996), Son Excellence le Gouverneur général en conseil fixe au 15 juillet 1996 la date d'entrée en vigueur de cette loi, sauf les articles 17, 18 et 19.

Registration

SI/96-66 24 July, 1996

VETERANS REVIEW AND APPEAL BOARD ACT**Order Designating Charlottetown, Prince Edward Island as Head Office of the Veterans Review and Appeal Board**

P.C. 1996-1127 10 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Veterans Affairs, pursuant to section 12 of the *Veterans Review and Appeal Board Act*^a, hereby repeals Orders in Council P.C. 1985-1422 of April 25^b, 1985 and P.C. 1987-1568 of July 30, 1987^c and designates Charlottetown, Prince Edward Island, as the head office of the Veterans Review and Appeal Board

EXPLANATORY NOTE*(This note is not part of the Order.)*

This Order designates Charlottetown, Prince Edward Island as the head office of the new Veterans Review and Appeal Board. Charlottetown is also the head office of the Department of Veterans Affairs, and was previously the head office of the new Board's predecessors, the Canadian Pension Commission and the Veterans Appeal Board.

Enregistrement

TR/96-66 24 juillet 1996

LOI SUR LE TRIBUNAL DES ANCIENS COMBATTANTS (RÉVISION ET APPEL)**Décret désignant Charlottetown (Île-Prince-Édouard) comme le siège du Tribunal des anciens combattants (révision et appel)**

C.P. 1996-1127 10 juillet 1996

Sur recommandation du ministre des Anciens combattants et en vertu de l'article 12 de la *Loi sur le Tribunal des anciens combattants (révision et appel)*^a Son Excellence le Gouverneur général en conseil abroge les décrets C.P. 1985-1422 du 25 avril 1985^b et C.P. 1987-1568 du 30 juillet 1987^c et désigne Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard) comme le siège du Tribunal des anciens combattants (révision et appel).

NOTE EXPLICATIVE*(La présente note ne fait pas partie du décret.)*

Le décret désigne Charlottetown (Î.-P.-É.) comme le siège du nouveau Tribunal des anciens combattants (révision et appel). Cette ville est aussi le siège du ministère des Anciens combattants tout comme elle était le siège des prédécesseurs de ce tribunal, soit la Commission canadienne des pensions et le Tribunal d'appel des anciens combattants.

^a S.C. 1995, c. 18^b SI/85-81^c SI/87-155^a L.C. 1995, ch. 18^b TR/85-81^c TR/87-155

Registration
SI/96-67 24 July, 1996

DEPARTMENT OF PUBLIC WORKS AND GOVERNMENT
SERVICES ACT

**Order Fixing July 12, 1996 as the Date of the
Coming into Force of Certain Sections of the Act**

P.C. 1996-1140 12 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to section 67 of *An Act to establish the Department of Public Works and Government Services and to amend and repeal certain Acts*, assented to on June 20, 1996, being chapter 16 of the Statutes of Canada, 1996, hereby fixes July 12, 1996 as the day on which that Act, except sections 32, 54 and 55, shall come into force.

Enregistrement
TR/96-67 24 juillet 1996

LOI SUR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES
SERVICES GOUVERNEMENTAUX

**Décret fixant au 12 juillet 1996 la date d'entrée en
vigueur de certains articles de la Loi**

C.P. 1996-1140 12 juillet 1996

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'article 67 de la *Loi constituant le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux et modifiant ou abrogeant certaines lois*, sanctionnée le 20 juin 1996, chapitre 16 des Lois du Canada (1996), Son Excellence le Gouverneur général en conseil fixe au 12 juillet 1996 la date d'entrée en vigueur de cette loi, sauf les articles 32, 54 et 55.

Registration
SI/96-68 24 July, 1996

Enregistrement
TR/96-68 24 juillet 1996

DEPARTMENT OF CANADIAN HERITAGE ACT

LOI SUR LE MINISTÈRE DU PATRIMOINE CANADIEN

**Order Fixing July 12, 1996 as the Date of the
Coming Into Force of the Act**

**Décret fixant au 12 juillet 1996 la date d'entrée en
vigueur de la Loi**

P.C. 1996-1141 12 July, 1996

C.P. 1996-1141 12 juillet 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to section 50 of *An Act to establish the Department of Canadian Heritage and to amend and repeal certain other Acts*, assented to on June 15, 1995, being chapter 11 of the Statutes of Canada, 1995, hereby fixes July 12, 1996 as the day on which that Act comes into force.

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'article 50 de la *Loi constituant le ministère du Patrimoine canadien et modifiant ou abrogeant certaines lois*, sanctionnée le 15 juin 1995, chapitre 11 des Lois du Canada (1995), Son Excellence le Gouverneur général en conseil fixe au 12 juillet 1996 la date d'entrée en vigueur de cette loi.

Registration
SI/96-69 24 July, 1996

Enregistrement
TR/96-69 24 juillet 1996

DEPARTMENT OF HEALTH ACT

LOI SUR LE MINISTÈRE DE LA SANTÉ

**Order Fixing July 12, 1996 as the Date of the
Coming Into Force of the Act**

**Décret fixant au 12 juillet 1996 la date d'entrée en
vigueur de la Loi**

P.C. 1996-1142 12 July, 1996

C.P. 1996-1142 12 juillet 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to section 38 of *An Act to establish the Department of Health and to amend and repeal certain Acts*, assented to on May 29, 1996, being chapter 8 of the Statutes of Canada, 1996, hereby fixes July 12, 1996 as the day on which that Act shall come into force.

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'article 38 de la *Loi constituant le ministère de la Santé et modifiant ou abrogeant certaines lois*, sanctionnée le 29 mai 1996, chapitre 8 des Lois du Canada (1996), Son Excellence le Gouverneur général en conseil fixe au 12 juillet 1996 la date d'entrée en vigueur de cette loi.

Registration
SI/96-70 24 July, 1996

Enregistrement
TR/96-70 24 juillet 1996

DEPARTMENT OF HUMAN RESOURCES DEVELOPMENT
ACT

LOI SUR LE MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DES
RESSOURCES HUMAINES

**Order Fixing July 12, 1996 as the Date of the
Coming into Force of Certain Sections of the Act**

**Décret fixant au 12 juillet 1996 la date d'entrée en
vigueur de certains articles de la Loi**

P.C. 1996-1143 12 July, 1996

C.P. 1996-1143 12 juillet 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to section 107 of *An Act to establish the Department of Human Resources Development and to amend and repeal certain related Acts*, assented to on May 29, 1996, chapter 11 of the Statutes of Canada, 1996, hereby fixes July 12, 1996 as the day on which that Act, except section 32, subsection 49(2) and paragraph 101(a), comes into force.

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'article 107 de la *Loi constituant le ministère du Développement des ressources humaines et modifiant ou abrogeant certaines lois*, sanctionnée le 29 mai 1996, chapitre 11 des Lois du Canada (1996), Son Excellence le Gouverneur général en conseil fixe au 12 juillet 1996 la date d'entrée en vigueur de cette loi, à l'exception de l'article 32, du paragraphe 49(2) et de l'alinéa 101a).

Registration
SI/96-71 24 July, 1996

BROADCASTING ACT

Order Designating the Minister of Canadian Heritage as Minister for Purposes of the Act

P.C. 1996-1144 12 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to the definition "Minister"¹ in subsection 2(1) of the *Broadcasting Act*², hereby designates the Minister of Canadian Heritage, a member of the Queen's Privy Council for Canada, as the Minister for the purposes of that Act, effective on July 12, 1996.

Enregistrement
TR/96-71 24 juillet 1996

LOI SUR LA RADIODIFFUSION

Décret chargeant le ministre du Patrimoine canadien de l'application de la Loi

C.P. 1996-1144 12 juillet 1996

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de la définition de « ministre »¹, au paragraphe 2(1) de la *Loi sur la radiodiffusion*², Son Excellence le Gouverneur général en conseil charge, à compter du 12 juillet 1996, le ministre du Patrimoine canadien, membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada, de l'application de cette loi.

¹ S.C. 1995, c. 11, s. 43
² S.C. 1991, c. 11

¹ L.C. 1995, ch. 11, art. 43
² L.C. 1991, ch. 11

Registration
SI/96-72 24 July, 1996

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION ACT

**Order Designating the Minister of Canadian
Heritage as Minister for Purposes of the Act**

P.C. 1996-1145 12 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to the definition "Minister"¹ in section 2 of the *Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Act*, hereby designates the Minister of Canadian Heritage, a member of the Queen's Privy Council for Canada, as the Minister for the purposes of that Act, effective on July 12, 1996.

Enregistrement
TR/96-72 24 juillet 1996

LOI SUR LE CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES
TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

**Décret chargeant le ministre du Patrimoine
canadien de l'application de la Loi**

C.P. 1996-1145 12 juillet 1996

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de la définition de « ministre »¹, à l'article 2 de la *Loi sur le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil charge, à compter du 12 juillet 1996, le ministre du Patrimoine canadien, membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada, de l'application de cette loi.

¹S.C. 1995, c. 11, s. 43

¹L.C. 1995, ch. 11, art. 43

Registration

SI/96-73 24 July, 1996

AN ACT TO AMEND THE CULTURAL PROPERTY EXPORT AND IMPORT ACT, THE INCOME TAX ACT AND THE TAX COURT OF CANADA ACT

Order Fixing July 12, 1996 as the Date of the Coming Into Force of the Act

P.C. 1996-1146 12 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to section 10 of *An Act to amend the Cultural Property Export and Import Act, the Income Tax Act and the Tax Court of Canada Act*, assented to on December 5, 1995, being chapter 38 of the Statutes of Canada, 1995, hereby fixes July 12, 1996 as the day on which that Act comes into force.

Enregistrement

TR/96-73 24 juillet 1996

LOI MODIFIANT LA LOI SUR L'EXPORTATION ET L'IMPORTATION DE BIENS CULTURELS, LA LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU ET LA LOI SUR LA COUR CANADIENNE DE L'IMPÔT

Décret fixant au 12 juillet 1996 la date d'entrée en vigueur de la Loi

C.P. 1996-1146 12 juillet 1996

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'article 10 de la *Loi modifiant la Loi sur l'exportation et l'importation de biens culturels, la Loi de l'impôt sur le revenu et la Loi sur la Cour canadienne de l'impôt*, sanctionnée le 5 décembre 1995, chapitre 38 des Lois du Canada (1995), Son Excellence le Gouverneur général en conseil fixe au 12 juillet 1996 la date d'entrée en vigueur de cette loi.

Registration
SI/96-74 24 July, 1996

FITNESS AND AMATEUR SPORT ACT

**Order Designating the Minister of Health as
Minister for Purposes of the Act Respecting
Fitness and the Minister of Canadian Heritage as
Minister for Purposes of the Act**

P.C. 1996-1148 12 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to the definition "Minister" in section 2 of the *Fitness and Amateur Sport Act*, hereby designates the Minister of Health, a member of the Queen's Privy Council for Canada, as the Minister for the purposes of that Act in respect of fitness and the Minister of Canadian Heritage, a member of the Queen's Privy Council for Canada, as the Minister for the purposes of that Act in respect of amateur sport, effective on July 12, 1996.

Enregistrement
TR/96-74 24 juillet 1996

LOI SUR LA CONDITION PHYSIQUE ET LE SPORT
AMATEUR

**Décret chargeant le ministre de la Santé de
l'application de la Loi en ce qui a trait à la
condition physique et le ministre du Patrimoine
canadien de l'application de la Loi en ce qui a trait
au sport amateur**

C.P. 1996-1148 12 juillet 1996

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de la définition de « ministre », à l'article 2 de la *Loi sur la condition physique et le sport amateur*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil charge, à compter du 12 juillet 1996, le ministre de la Santé, membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada, de l'application de cette loi en ce qui a trait à la condition physique, et le ministre du Patrimoine canadien, membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada, de l'application de cette loi en ce qui a trait au sport amateur.

¹ S.C. 1995, c. 11, s. 21

¹ L.C. 1995, ch. 11, art. 21

Registration
SI/96-75 24 July, 1996

EMPLOYMENT EQUITY ACT

**Order Designating the Minister of Labour as
Minister for Purposes of the Act**

P.C. 1996-1149 12 July, 1996

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to the definition "Minister" in section 3 of the *Employment Equity Act*, hereby designates the Minister of Labour, a member of the Queen's Privy Council for Canada, as the Minister for the purposes of that Act.

Enregistrement
TR/96-75 24 juillet 1996

LOI SUR L'ÉQUITÉ EN MATIÈRE D'EMPLOI

**Décret chargeant le ministre du travail de
l'application de la Loi**

C.P. 1996-1149 12 juillet 1996

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de la définition de « ministre », à l'article 3 de la *Loi sur l'équité en matière d'emploi*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil charge le ministre du Travail, membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada, de l'application de cette loi.

Erratum:

Canada Gazette Part II, Vol. 130, No. 9, May 1, 1996

SI/96-35

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Laurent Cliche Auto Inc. Remission Order (1993
Chevrolet Lumina), p. 1376

delete the title of the Order

*and replace by: "Via Route Inc. Remission Order
(1993 Chevrolet Lumina)"*

Erratum :

Gazette du Canada Partie II, Vol. 130, n° 9, le 1 mai 1996

TR/96-35

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret de remise visant Laurent Cliche Auto Inc.
(Chevrolet Lumina, 1993), p. 1376

retranchez le titre du Décret

*et remplacez par : « Décret de remise visant Via
Route Inc. (Chevrolet
Lumina, 1993) »*

TABLE OF CONTENTS **SOR:** **Statutory Instruments (Regulations)**
 SI: **Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)**

Registration No.	P.C. 1996	Department	Name of Statutory Instruments or Other Document	Page
SOR/96-334	1060	Transport	Carriers Information Regulations	2272
SOR/96-335	1061	Transport	Air Transportation Regulations, amendment	2292
SOR/96-336	1062	Transport	Discontinuance and Continuance of Proceedings Order	2359
SOR/96-337	1063	Transport	Railway Third Party Liability Insurance Coverage Regulations	2363
SOR/96-338	1064	Transport	Railway Traffic and Passenger Tariffs Regulations	2368
SOR/96-339		Agriculture and Agri-Food	Dairy Products Fees Order	2372
SOR/96-340		Agriculture and Agri-Food	Fresh Fruit and Vegetable Fees Order	2380
SOR/96-355	1066	Prime Minister	Schedule I.I to the Financial Administration Act, amendment	2388
SOR/96-356	1068	Prime Minister	Schedule I to the Access to Information Act, amendment	2389
SOR/96-357	1069	Prime Minister	Schedule to the Privacy Act, amendment	2390
SOR/96-358	1072	Prime Minister	Schedule I to the Public Service Staff Relations Act, amendment	2391
SOR/96-359	1073	Prime Minister Public Service Commission	Special Appointment Regulations, No. 1996-6	2392
SOR/96-360	1075	Transport	Motor Vehicle Safety Regulations, amendment	2393
SOR/96-361	1076	Agriculture and Agri-Food	Fresh Fruit and Vegetable Regulations, amendment	2396
SOR/96-362	1077	Agriculture and Agri-Food	Dairy Products Regulations, amendment	2403
SOR/96-363	1078	Agriculture and Agri-Food	Licensing and Arbitration Regulations, amendment	2411
SOR/96-364	1079	Fisheries and Oceans Treasury Board	Fish Inspection Regulations, amendment	2422
SOR/96-365	1080	Finance	Assessment of Financial Institutions Regulations, 1996, amendment (Former Short Title: Assessment of Financial Institutions Regulations, 1994)	2433
SOR/96-366	1081	Transport	Motor Vehicle Safety Regulations, amendment	2440
SOR/96-367	1082	Agriculture and Agri-Food	Western Grain Transition Payments Regulations, amendment	2468
SOR/96-368	1083	Employment and Immigration	Canada Student Financial Assistance Regulations, amendment	2485
SOR/96-369	1084	Employment and Immigration	Canada Student Loans Regulations, amendment	2505
SOR/96-370	1085	Finance	Non-residents' Temporary Importation of Baggage and Conveyances Regulations, amendment	2515
SOR/96-371	1086	Finance	Definition of "Settler" for the Purpose of Tariff Item No. 9807.00.00 Regulations, amendment	2519
SOR/96-372	1087	Finance	Schedules I and II to the Customs Tariff, amendment Harmonized System Conversion Order, 1996, amendment	2520
SOR/96-373	1088	Finance	Customs Duties Reduction or Removal Order, 1988, amendment	2526
SOR/96-374	1089	Finance	Knitting Yarns Remission Order, 1996	2533
SOR/96-375	1090	Health and Welfare	Food and Drug Regulations, amendment (Schedule No. 1008)	2536
SOR/96-376	1091	Health and Welfare	Food and Drug Regulations, amendment (Schedule No. 1009)	2538
SOR/96-377	1092	Health and Welfare	Food and Drug Regulations, amendment (Schedule No. 1018)	2540
SOR/96-378	1093	Health and Welfare	Food and Drug Regulations, amendment (Schedule No. 1026)	2540
SOR/96-379	1094	Indian Affairs and Northern Development	Government Employees Land Acquisition Order, 1996, No. J	2544
SOR/96-380	1095	Supply and Services Treasury Board	Ste-Scholastique Leasing Regulations, repeal Toronto Harbourfront Leasing Regulations, repeal	2546
SOR/96-381	1096	Transport	Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations, 1994, amendment	2547
SOR/96-382	1129	Agriculture and Agri-Food	Canadian Wheat Board Regulations, amendment	2549
SOR/96-383	1137	Transport	Discontinuance and Continuance of Proceedings Order, 1996	2551

TABLE OF CONTENTS—Concluded

Registration No.	P.C. 1996	Department	Name of Statutory Instruments or Other Document	Page
SOR/96-384		Agriculture and Agri-Food	Canadian Chicken Marketing Quota Regulations, 1990, amendment	2555
SOR/96-385		Environment	Domestic Substances List, amendment	2557
SOR/96-386	1147	Prime Minister	Schedule I.1 to the Financial Administration Act, amendment	2560
SI/96-61	1067	Prime Minister	Order Designating the Canada Information Office as a Department and the Executive Director as Deputy Head	2561
SI/96-62	1070	Prime Minister	Access to Information Act Heads of Government Institutions Designation Order, amendment	2562
SI/96-63	1071	Prime Minister	Privacy Act Heads of Government Institutions Designation Order, amendment	2563
SI/96-64	1100	Finance	Albaraka Leasing Ltd. Remission Order	2564
SI/96-65	1108	Industry	Order Fixing July 15, 1996 as the Date of the Coming into Force of the Agreement on Internal Trade Implementation Act	2565
SI/96-66	1127	Veterans Affairs	Order Designating Charlottetown, Prince Edward Island as Head Office of the Veterans Review and Appeal Board	2566
SI/96-67	1140	Prime Minister	Order Fixing July 12, 1996 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Department of Public Works and Government Services Act	2567
SI/96-68	1141	Prime Minister	Order Fixing July 12, 1996 as the Date of the Coming into Force of the Department of Canadian Heritage Act	2568
SI/96-69	1142	Prime Minister	Order Fixing July 12, 1996 as the Date of the Coming into Force of the Department of Health Act	2569
SI/96-70	1143	Prime Minister	Order Fixing July 12, 1996 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Department of Human Resources Development Act	2570
SI/96-71	1144	Prime Minister	Order Designating the Minister of Canadian Heritage as Minister for Purposes of the Broadcasting Act	2571
SI/96-72	1145	Prime Minister	Order Designating the Minister of Canadian Heritage as Minister for Purposes of the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Act	2572
SI/96-73	1146	Prime Minister	Order Fixing July 12, 1996 as the Date of the Coming into Force of an Act to amend the Cultural Property Export and Import Act, the Income Tax Act and the Tax Court of Canada Act	2573
SI/96-74	1148	Prime Minister	Order Designating the Minister of Health as Minister for Purposes of the Act Respecting Fitness and the Minister of Canadian Heritage as Minister for Purposes of the Fitness and Amateur Sport Act	2574
SI/96-75	1149	Prime Minister	Order Designating the Minister of Labour as Minister for Purposes of the Employment Equity Act	2575

INDEX **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
 SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)

Abbreviations: e -- erratum
 n -- new
 r -- revises
 v -- revokes

Regulations Statutes	No.	Registration Date	Page	Comments
Access to Information Act Heads of Government Institution Designation Order, amendment Access to Information Act	SI/96-62	24/07/96	2562	
Air Transportation Regulations, amendment Canada Transportation Act	SOR/96-335	03/07/96	2292	
Albaraka Leasing Ltd. Remission Order Financial Administration Act	SI/96-64	24/07/96	2564	n
Assessment of Financial Institutions Regulations, 1996, amendment (Former Short Title: Assessment of Financial Institutions Regulations, 1994) Office of the Superintendent of Financial Institutions Act	SOR/96-365	10/07/96	2433	
Canada Student Financial Assistance Regulations, amendment Canada Student Financial Assistance Act	SOR/96-368	10/07/96	2485	
Canada Student Loans Regulations, amendment Canada Student Loans Act	SOR/96-369	10/07/96	2505	
Canadian Chicken Marketing Quota Regulations, 1990, amendment Farm Products Agencies Act	SOR/96-384	10/07/96	2555	
Canadian Wheat Board Regulations, amendment Canadian Wheat Board Act	SOR/96-382	10/07/96	2549	
Carriers Information Regulations Canada Transportation Act	SOR/96-334	01/07/96	2272	n
Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations, 1994, amendment Motor Vehicle Transport Act, 1987	SOR/96-381	10/07/96	2547	
Customs Duties Reduction or Removal Order, 1988, amendment Customs Tariff	SOR/96-373	10/07/96	2526	
Dairy Products Fees Order Financial Administration Act	SOR/96-339	08/07/96	2372	n
Dairy Products Regulations, amendment Canada Agricultural Products Act	SOR/96-362	10/07/96	2403	
Definition of "Settler" for the Purpose of Tariff Item No. 9807.00.00 Regulations, amendment Customs Tariff	SOR/96-371	10/07/96	2519	
Discontinuance and Continuance of Proceedings Order Canada Transportation Act	SOR/96-336	03/07/96	2359	n
Discontinuance and Continuance of Proceedings Order, 1996 Canada Transportation Act	SOR/96-383	10/07/96	2551	n
Domestic Substances List, amendment Canadian Environmental Protection Act	SOR/96-385	10/07/96	2555	
Fish Inspection Regulations, amendment Fish Inspection Act	SOR/96-364	10/07/96	2422	
Food and Drug Regulations, amendment (Schedule No. 1008) Food and Drugs Act	SOR/96-375	10/07/96	2536	
Food and Drug Regulations, amendment (Schedule No. 1009) Food and Drugs Act	SOR/96-376	10/07/96	2538	
Food and Drug Regulations, amendment (Schedule No. 1018) Food and Drugs Act	SOR/96-377	10/07/96	2540	
Food and Drug Regulations, amendment (Schedule No. 1026) Food and Drugs Act	SOR/96-378	10/07/96	2542	
Fresh Fruit and Vegetable Fees Order Financial Administration Act	SOR/96-340	08/07/96	2380	n
Fresh Fruit and Vegetable Regulations, amendment Canada Agricultural Products Act	SOR/96-361	10/07/96	2396	
Government Employees Land Acquisition Order, 1996, No. 3 Territorial Lands Act	SOR/96-379	10/07/96	2544	n

INDEX—Continued

Regulations Statutes	No.	Registration Date	Page	Comments
Harmonized System Conversion Order, 1996, amendment Customs Tariff	SOR/96-372	10/07/96	2520	
Knitting Yarns Remission Order, 1996 Customs Tariff	SOR/96-374	10/07/96	2533	n
Licensing and Arbitration Regulations, amendment Canada Agricultural Products Act	SOR/96-363	10/07/96	2411	
Motor Vehicle Safety Regulations, amendment Motor Vehicle Safety Act	SOR/96-360	10/07/96	2393	
Motor Vehicle Safety Regulations, amendment Motor Vehicle Safety Act	SOR/96-366	10/07/96	2440	
Non-residents' Temporary Importation of Baggage and Conveyances Regulations, amendment Customs Tariff	SOR/96-370	10/07/96	2515	
Order Designating the Canada Information Office as a Department and the Executive Director as Deputy Head Public Service Employment Act	SI/96-61	24/07/96	2561	n
Order Designating the Minister of Canadian Heritage as Minister for Purposes of the Broadcasting Act Broadcasting Act	SI/96-71	24/07/96	2571	n
Order Designating the Minister of Canadian Heritage as Minister for Purposes of the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Act Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Act	SI/96-72	24/07/96	2572	n
Order Designating the Minister of Health as Minister for Purposes of the Act Respecting Fitness and the Minister of Canadian Heritage as Minister for Purposes of the Fitness and Amateur Sport Act Fitness and Amateur Sport Act	SI/96-74	24/07/96	2574	n
Order Designating the Minister of Labour as Minister for Purposes of the Employment Equity Act Employment Equity Act	SI/96-75	24/07/96	2575	n
Order Designating Charlottetown, Prince Edward Island as Head Office of the Veterans Review and Appeal Board Veterans Review and Appeal Board Act	SI/96-66	24/07/96	2566	r
Order Fixing July 12, 1996 as the Date of the Coming into Force of an Act to amend the Cultural Property Export and Import Act, the Income Tax and the Tax Court of Canada Act Cultural Property Export and Import Act, the Income Tax Act and the Tax Court of Canada Act (An Act to amend)	SI/96-73	24/07/96	2573	
Order Fixing July 12, 1996 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Department of Human Resources Development Act Human Resources Development Act (Department of)	SI/96-70	24/07/96	2570	
Order Fixing July 12, 1996 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Department of Public Works and Government Services Act Public Works and Government Services Act (Department of)	SI/96-67	24/07/96	2567	
Order Fixing July 12, 1996 as the Date of the Coming into Force of the Department of Canadian Heritage Act Canadian Heritage Act (Department of)	SI/96-68	24/07/96	2568	
Order Fixing July 12, 1996 as the Date of the Coming into Force of the Department of Health Act Health Act (Department of)	SI/96-69	24/07/96	2569	
Order Fixing July 15, 1996 as the Date of the Coming into Force of the Agreement on Internal Trade Implementation Act Agreement on Internal Trade Implementation Act	SI/96-65	24/07/96	2565	
Privacy Act Heads of Government Institutions Designation Order, amendment Privacy Act	SI/96-63	24/07/96	2563	

INDEX—Concluded

Regulations Statutes	No.	Registration Date	Page	Comments
Railway Third Party Liability Insurance Coverage Regulations Canada Transportation Act	SOR/96-337	03/07/96	2363	n
Railway Traffic and Passenger Tariffs Regulations Canada Transportation Act	SOR/96-338	03/07/96	2368	n
Schedule I.1 to the Financial Administration Act, amendment Financial Administration Act	SOR/96-386	12/07/96	2560	
Schedule I.1 to the Financial Administration Act, amendment Financial Administration Act	SOR/96-355	09/07/96	2388	
Schedule I to the Access to Information Act, amendment Access to Information Act	SOR/96-356	09/07/96	2389	
Schedule I to the Public Service Staff Relations Act, amendment Public Service Staff Relations Act	SOR/96-358	09/07/96	2391	
Schedule to the Privacy Act, amendment Privacy Act	SOR/96-357	09/07/96	2390	
Schedules I and II to the Customs Tariff, amendment Customs Tariff	SOR/96-372	10/07/96	2520	
Special Appointment Regulations, No. 1996-6 Public Service Employment Act	SOR/96-359	09/07/96	2392	n
Ste-Scholastique Leasing Regulations, repeal Federal Real Property Act	SOR/96-380	10/07/96	2546	x
Toronto Harbourfront Leasing Regulations, repeal Federal Real Property Act	SOR/96-380	10/07/96	2546	x
Western Grain Transition Payments Regulations, amendment Western Grain Transition Payments Act	SOR/96-367	10/07/96	2468	
Via Route Inc. (Chevrolet Lumina, 1993) Remission Order	SI/96-35		1376	e

TABLE DES MATIÈRES **DORS:** **Textes réglementaires (Règlements)**
TR: **Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)**

N° d'enregistrement	C.P. 1996	Ministère	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/96-334	1060	Transports	Règlement sur les renseignements des transporteurs	2272
DORS/96-335	1061	Transports	Règlement sur les transports aériens—Modification	2292
DORS/96-336	1062	Transports	Décret sur l'abandon et la poursuite des procédures	2359
DORS/96-337	1063	Transports	Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer ..	2363
DORS/96-338	1064	Transports	Règlement sur les tarifs de transport ferroviaire des marchandises et des passagers	2368
DORS/96-339		Agriculture et Agroalimentaire	Arrêté sur les prix applicables aux produits laitiers	2372
DORS/96-340		Agriculture et Agroalimentaire	Arrêté sur les prix applicables aux fruits et légumes frais	2380
DORS/96-355	1066	Premier ministre	Annexe 1.1 de la Loi sur la gestion des finances publiques—Modification ...	2388
DORS/96-356	1068	Premier ministre	Annexe 1 de la Loi sur l'accès à l'information—Modification	2389
DORS/96-357	1069	Premier ministre	Annexe de la Loi sur la protection des renseignements personnels—Modification	2390
DORS/96-358	1072	Premier ministre	Annexe 1 de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique—Modification	2391
DORS/96-359	1073	Premier ministre Commission de la fonction publique	Règlement n° 1996-6 portant affectation spéciale	2392
DORS/96-360	1075	Transports	Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles—Modification	2393
DORS/96-361	1076	Agriculture et Agroalimentaire	Règlement sur les fruits et les légumes frais—Modification	2396
DORS/96-362	1077	Agriculture et Agroalimentaire	Règlement sur les produits laitiers—Modification	2403
DORS/96-363	1078	Agriculture et Agroalimentaire	Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage—Modification	2411
DORS/96-364	1079	Pêches et Océans Conseil du Trésor	Règlement sur l'inspection du poisson—Modification	2422
DORS/96-365	1080	Finances	Règlement de 1996 sur les cotisations des institutions financières—Modification (Ancien titre abrégé : Règlement de 1994 sur les cotisations des institutions financières)	2433
DORS/96-366	1081	Transports	Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles—Modification	2440
DORS/96-367	1082	Agriculture et Agroalimentaire	Règlement sur les paiements de transition du grain de l'Ouest —Modification	2468
DORS/96-368	1083	Emploi et Immigration	Règlement fédéral sur l'aide financière aux étudiants—Modification	2485
DORS/96-369	1084	Emploi et Immigration	Règlement fédéral sur les prêts aux étudiants—Modification	2505
DORS/96-370	1085	Finances	Règlement sur l'importation temporaire de bagages et de moyens de transport par un non-résident—Modification	2515
DORS/96-371	1086	Finances	Règlement sur la définition de "immigration" aux fins du numéro tarifaire 9807.00.00—Modification	2519
DORS/96-372	1087	Finances	Annexes I et II du Tarif des douanes—Modification	2520
DORS/96-373	1088	Finances	Décret de 1988 sur la réduction ou la suppression des droits de douane—Modification	2526
DORS/96-374	1089	Finances	Décret de remise de 1996 sur les fils de bonneterie	2533
DORS/96-375	1090	Santé et Bien-être social	Règlement sur les aliments et drogues—Modification (Annexe n° 1008)	2536
DORS/96-376	1091	Santé et Bien-être social	Règlement sur les aliments et drogues—Modification (Annexe n° 1009)	2538
DORS/96-377	1092	Santé et Bien-être social	Règlement sur les aliments et drogues—Modification (Annexe n° 1018)	2540
DORS/96-378	1093	Santé et Bien-être social	Règlement sur les aliments et drogues—Modification (Annexe n° 1026)	2542

TABLE DES MATIÈRES—Fin

N° d'enregistrement	C.P. 1996	Ministère	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/96-379	1094	Affaires indiennes et du Nord canadien	Décret n° 3 de 1996 autorisant l'acquisition de terres par des agents de l'État	2544
DORS/96-380	1095	Approvisionnement et services Conseil du Trésor	Règlement sur les cessions à bail à Sainte-Scholastique—Abrogation Règlement sur les cessions à bail au port de Toronto—Abrogation	2546
DORS/96-381	1096	Transports	Règlement de 1994 sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire—Modification	2547
DORS/96-382	1129	Agriculture et Agroalimentaire	Règlement sur la Commission canadienne du blé—Modification	2549
DORS/96-383	1137	Transports	Décret sur l'abandon et la poursuite des procédures, 1996	2551
DORS/96-384		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets (1990)—Modification	2555
DORS/96-385		Environnement	Liste intérieure—Modification	2557
DORS/96-386	1147	Premier ministre	Annexe 1.1 de la Loi sur la gestion des finances publiques—Modification	2560
TR/96-61	1067	Premier ministre	Décret désignant le Bureau d'information du Canada comme ministère et le directeur exécutif comme administrateur général	2561
TR/96-62	1070	Premier ministre	Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur l'accès à l'information)—Modification	2562
TR/96-63	1071	Premier ministre	Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur la protection des renseignements personnels)—Modification	2563
TR/96-64	1100	Finances	Décret de remise visant Albaraka Leasing Ltd.	2564
TR/96-65	1108	Industrie	Décret fixant au 15 juillet 1996 la date d'entrée en vigueur de la Loi de mise en œuvre de l'Accord sur le commerce intérieur	2565
TR/96-66	1127	Anciens combattants	Décret désignant Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard) comme le siège du Tribunal des anciens combattants (révision et appel)	2566
TR/96-67	1140	Premier ministre	Décret fixant au 12 juillet 1996 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi sur le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux	2567
TR/96-68	1141	Premier ministre	Décret fixant au 12 juillet 1996 la date d'entrée en vigueur de la Loi sur le ministère du Patrimoine canadien	2568
TR/96-69	1142	Premier ministre	Décret fixant au 12 juillet 1996 la date d'entrée en vigueur de la Loi sur le ministère de la Santé	2569
TR/96-70	1143	Premier ministre	Décret fixant au 12 juillet 1996 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi sur le ministère du Développement des ressources humaines	2570
TR/96-71	1144	Premier ministre	Décret chargeant le ministre du Patrimoine canadien de l'application de la Loi sur la radiodiffusion	2571
TR/96-72	1145	Premier ministre	Décret chargeant le ministre du Patrimoine canadien de l'application de la Loi sur le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	2572
TR/96-73	1146	Premier ministre	Décret fixant au 12 juillet 1996 la date d'entrée en vigueur de la Loi modifiant la Loi sur l'exportation et l'importation de biens culturels, la Loi de l'impôt sur le revenu et la Loi sur la Cour canadienne de l'impôt	2573
TR/96-74	1148	Premier ministre	Décret chargeant le ministre de la Santé de l'application de la Loi en ce qui a trait à la condition physique et le ministre du Patrimoine canadien de l'application de la Loi sur la condition physique et le sport amateur en ce qui a trait au sport amateur	2574
TR/96-75	1149	Premier ministre	Décret chargeant le ministre du Travail de l'application de la Loi sur l'équité en matière d'emploi	2575

INDEX DORS: Textes réglementaires (Règlements)

TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)

Abbreviations: a — abrogé
e — erratum
n — nouveau
r — révisé

Règlements Lois	N° Enregistrement	Date	Page	Commentaires
Abandon et la poursuite des procédures, 1996—Décret Transports au Canada (Loi)	DORS/96-383	10/07/96	2551	n
Abandon et la poursuite des procédures—Décret Transports au Canada (Loi)	DORS/96-336	03/07/96	2359	n
Acquisition de terres par des agents de l'État—Décret n° 3 de 1996 Terres territoriales (Loi)	DORS/96-379	10/07/96	2544	n
Aide financière aux étudiants—Règlement fédéral—Modification Aide financière aux étudiants (Loi fédérale)	DORS/96-368	10/07/96	2485	
Albaraka Leasing Ltd.—Décret de remise Gestion des finances publiques (Loi)	TR/96-64	24/07/96	2564	n
Aliments et drogues—Règlement—Modification (Annexe n° 1008) Aliments et drogues (Loi)	DORS/96-375	10/07/96	2536	
Aliments et drogues—Règlement—Modification (Annexe n° 1009) Aliments et drogues (Loi)	DORS/96-376	10/07/96	2538	
Aliments et drogues—Règlement—Modification (Annexe n° 1018) Aliments et drogues (Loi)	DORS/96-377	10/07/96	2540	
Aliments et drogues—Règlement—Modification (Annexe n° 1026) Aliments et drogues (Loi)	DORS/96-378	10/07/96	2542	
Annexe de la Loi sur la protection des renseignements personnels—Modification Protection des renseignements personnels (Loi)	DORS/96-357	09/07/96	2390	
Annexe 1.1 de la Loi sur la gestion des finances publiques—Modification Gestion des finances publiques (Loi)	DORS/96-355	09/07/96	2388	
Annexe 1.1 de la Loi sur la gestion des finances publiques—Modification Gestion des finances publiques (Loi)	DORS/96-386	12/07/96	2560	
Annexe I de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique —Modification Relations de travail dans la fonction publique (Loi)	DORS/96-358	09/07/96	2391	
Annexe I de la Loi sur l'accès à l'information—Modification Accès à l'information (Loi)	DORS/96-356	09/07/96	2389	
Annexes I et II du Tarif des douanes—Modification Tarif des douanes	DORS/96-372	10/07/96	2520	
Assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer—Règlement Transports au Canada (Loi)	DORS/96-337	03/07/96	2363	n
Cessions à bail à Sainte-Scholastique—Règlement—Abrogation Immeubles fédéraux (Loi)	DORS/96-380	10/07/96	2546	a
Cessions à bail au port de Toronto—Règlement—Abrogation Immeubles fédéraux (Loi)	DORS/96-380	10/07/96	2546	a
Commission canadienne du blé—Règlement—Modification Commission canadienne du blé (Loi)	DORS/96-382	10/07/96	2549	
Contingentement de la commercialisation des poulets (1996)—Règlement canadien—Modification Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/96-384	10/07/96	2555	
Conversion fondée sur le système harmonisé (1996)—Décret—Modification Tarif des douanes	DORS/96-372	10/07/96	2520	
Cotisations des institutions financières—Règlement de 1996—Modification (Ancien titre abrégé: Règlement de 1994 sur les cotisations des institutions financières Bureau du surintendant des institutions financières (Loi)	DORS/96-365	10/07/96	2233	
Décret chargeant le ministre du Patrimoine canadien de l'application de la Loi sur la radiodiffusion Radiodiffusion (Loi)	TR/96-71	24/07/96	2571	n

INDEX—suite

Règlements Lois	N°	Date	Page	Commentaires
Décret chargeant le ministre du Patrimoine canadien de l'application de la Loi sur le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	TR/96-72	24/07/96	2572	n
Décret désignant Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard) comme le siège du Tribunal des anciens combattants (révision et appel)	TR/96-66	24/07/96	2566	r
Décret désignant le Bureau d'information du Canada comme ministre et le directeur exécutif comme administrateur général	TR/96-61	24/07/96	2561	n
Décret fixant au 12 juillet 1996 la date d'entrée en vigueur de la Loi modifiant la Loi sur l'exportation et l'importation de biens culturels, la Loi de l'impôt sur le revenu et la Loi la Cour canadienne de l'impôt	TR/96-73	24/07/96	2573	
Décret fixant au 12 juillet 1996 la date d'entrée en vigueur de la Loi sur le ministère du Patrimoine canadien	TR/96-68	24/07/96	2568	
Décret fixant au 12 juillet 1996 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi sur le ministère du Développement des ressources humaines	TR/96-70	24/07/96	2570	
Décret fixant au 12 juillet 1996 la date d'entrée en vigueur de la Loi sur le ministère de la Santé	TR/96-69	24/07/96	2569	
Décret fixant au 15 juillet 1996 la date d'entrée en vigueur de la Loi de mise en oeuvre de l'Accord sur le commerce intérieur	TR/96-65	24/07/96	2565	
Décret fixant au 12 juillet 1996 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi sur le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux	TR/96-67	24/07/96	2567	
Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur la protection des renseignements personnels)—Modification	TR/96-63	24/07/96	2563	
Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur l'accès à l'information) Modification	TR/96-62	24/07/96	2562	
Définition de "immigrant" aux fins du numéro tarifaire 9807.00.00—Règlement—Modification	DORS/96-371	10/07/96	2519	
Délivrance de permis et l'arbitrage—Règlement—Modification	DORS/96-363	10/07/96	2411	
Fils de bonneterie—Décret de remise de 1996	DORS/96-374	10/07/96	2533	n
Fruits et légumes frais—Règlement—Modification	DORS/96-361	10/07/96	2396	
Heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire—Règlement de 1994—Modification	DORS/96-381	10/07/96	2547	
Importation temporaire de bagages et de moyens de transport par un non-résident—Règlement—Modification	DORS/96-370	10/07/96	2515	
Inspection du poisson—Règlement—Modification	DORS/96-364	10/07/96	2422	
Liste intérieure—Modification	DORS/96-385	10/07/96	2557	

INDEX—Fin

Règlements Lois	N° Enregistrement	Date	Page	Commentaires
Ministre de la Santé de l'application de la Loi en ce qui a trait à la condition physique et le ministre du Patrimoine canadien de l'application de la Loi sur la condition physique et le sport amateur en ce qui a trait au sport amateur—Décret chargeant Condition physique et le sport amateur (Loi)	TR/96-74	24/07/96	2574	n
Ministre du Travail de l'application de la Loi sur l'équité en matière d'emploi—Décret chargeant Équité en matière d'emploi (Loi)	TR/96-75	24/07/96	2575	n
Paiements de transition du grain de l'Ouest—Règlement—Modification Paiements de transition du grain de l'Ouest (Loi)	DORS/96-367	10/07/96	2468	
Affectation spéciale—Règlement n° 1996-6 Emploi dans la fonction publique (Loi)	DORS/96-359	09/07/96	2392	n
Prêts aux étudiants—Règlement fédéral—Modification Prêts aux étudiants (Loi fédérale)	DORS/96-369	10/07/96	2505	
Prix applicables aux fruits et légumes frais—Arrêté Gestion des finances publiques (Loi)	DORS/96-340	08/07/96	2380	n
Prix applicables aux produits laitiers—Arrêté Gestion des finances publiques (Loi)	DORS/96-339	08/07/96	2372	n
Produits laitiers—Règlement—Modification Produits agricoles au Canada (Loi)	DORS/96-362	10/07/96	2403	
Réduction ou la suppression des droits de douane—Décret de 1988 —Modification Tarif des douanes	DORS/96-373	10/07/96	2526	
Renseignements des transporteurs—Règlement— Transports au Canada (Loi)	DORS/96-334	01/07/96	2272	n
Sécurité des véhicules automobiles—Règlement—Modification Sécurité automobile (Loi)	DORS/96-360	10/07/96	2393	
Sécurité des véhicules automobiles—Règlement—Modification Sécurité automobile (Loi)	DORS/96-366	10/07/96	2440	
Tarifs de transport ferroviaire des marchandises et des passagers—Règlement Transports au Canada (Loi)	DORS/96-338	03/07/96	2368	n
Transports aériens—Règlement—Modification Transports au Canada (Loi)	DORS/96-335	03/07/96	2292	
Via Route Inc (Chevrolet Lumina, 1993)—Décret de remise Gestion finances publiques (Loi)	TR/96-35		1376	c