

# Canada Gazette



# Gazette du Canada

## Part II

## Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, AUGUST 30, 2000

OTTAWA, LE MERCREDI 30 AOÛT 2000

Statutory Instruments 2000

Textes réglementaires 2000

SOR/2000-323 to 324

DORS/2000-323 à 324

Pages 2044 to 2054

Pages 2044 à 2054

### NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 5, 2000 and at least every second Wednesday thereafter.

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

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

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

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

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

### AVIS AU LECTEUR

La *Gazette du Canada* Partie II est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 5 janvier 2000 et au moins tous les deux mercredis par la suite.

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

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

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

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

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

Registration  
SOR/2000-323 11 August, 2000

HEALTH OF ANIMALS ACT

### **Honeybee Importation Prohibition Regulations, 1999**

The Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to section 14 of the *Health of Animals Act*<sup>a</sup>, hereby makes the annexed *Honeybee Importation Prohibition Regulations, 1999*.

Ottawa, August 10, 2000

Lyle Vanclief  
Minister of Agriculture and Agri-Food

#### **HONEYBEE IMPORTATION PROHIBITION REGULATIONS, 1999**

##### PROHIBITION

1. No person shall import any bee of the genus *Apis*, commonly known as honeybees, into Canada or any Canadian port from the United States, except from the State of Hawaii, during the period beginning on the date of the coming into force of these Regulations and ending on December 31, 2004.

##### REPEAL

2. The *Honeybee Importation Prohibition Regulations, 1997*<sup>1</sup> are repealed.

##### COMING INTO FORCE

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

#### **REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

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

##### **Description**

The *Health of Animals Act* controls the importation of animals into Canada in order to prevent the introduction of diseases that pose a threat to human health and safety or that could seriously affect Canada's agricultural industry.

This Regulation extends the current prohibition on the importation of honeybees from the United States (U.S.) mainland until December 31, 2004. The importation of honeybees from the U.S. has been prohibited since 1987 when varroa mite was first found in that country. The following developments in the U.S. were taken into consideration in the decision to extend the prohibition:

<sup>a</sup> S.C. 1990, c. 21  
<sup>1</sup> SOR/98-122

Enregistrement  
DORS/2000-323 11 août 2000

LOI SUR LA SANTÉ DES ANIMAUX

### **Règlement de 1999 interdisant l'importation des abeilles domestiques**

En vertu de l'article 14 de la *Loi sur la santé des animaux*<sup>a</sup>, le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire prend le *Règlement de 1999 interdisant l'importation des abeilles domestiques*, ci-après.

Ottawa, le 10 août 2000

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

#### **RÈGLEMENT DE 1999 INTERDISANT L'IMPORTATION DES ABEILLES DOMESTIQUES**

##### INTERDICTION

1. Il est interdit, au cours de la période commençant à la date d'entrée en vigueur du présent règlement et se terminant le 31 décembre 2004, d'importer, sur le territoire canadien et à tout point d'entrée canadien, des abeilles du genre *Apis*, communément appelées abeilles domestiques, en provenance des États-Unis, à l'exclusion de l'État d'Hawaï.

##### ABROGATION

2. Le *Règlement de 1997 interdisant l'importation des abeilles domestiques*<sup>1</sup> est abrogé.

##### ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)*

##### **Description**

La *Loi sur la santé des animaux* régit l'importation des animaux au Canada afin d'empêcher l'introduction de maladies qui menacent la santé et la sécurité des humains ou pourraient avoir une grave incidence sur l'industrie agricole canadienne.

La réglementation prolonge jusqu'au 31 décembre 2004 l'interdiction qui frappe actuellement les importations d'abeilles domestiques du territoire continental des États-Unis. Ces importations sont interdites depuis que le varroa a été signalé pour la première fois dans ce pays en 1987. On a tenu compte des conditions suivantes aux États-Unis lorsque l'on a décidé de prolonger

<sup>a</sup> L.C. 1990, ch. 21  
<sup>1</sup> DORS/98-122

the fact that almost 100 percent of U.S. colonies are infested with varroa mites; the possibility that varroa mites in the U.S. are now resistant to the only treatment available (fluvalinate); the identification of a new disease, parasitic mite syndrome, thought to be carried by the varroa mite; and, the introduction of a new pest, the Small Hive beetle (*Aethina tumida*). In addition, the possibility of importing honeybees that have the aggressive characteristics of Africanized honeybees has also become an issue.

The varroa mite feeds on the larvae and pupae of the honeybee, and can result in increased mortality and lower breeding success. If the beekeeper does not intervene through the use of chemicals, infestation almost always results in the death of infected colonies. The disease has devastated the population of wild honeybee colonies in the U.S.

Since the varroa mite was first found in Canada in 1989, it has spread to apiaries in at least seven provinces. Agriculture and Agri-Food Canada terminated its varroa control program in 1993 because of the continued spread of varroasis across the Canada/U.S. border. The level of varroa mite infestation in Canada is fairly low (e.g., 24% of hives in 1998) and the disease is largely confined to certain areas in affected provinces. Fluvalinate-resistant varroa mites are not known to exist in Canada.

At this time, Prince Edward Island, Nova Scotia, and Newfoundland are free of the mite and control the movement of honeybees into their provinces to prevent its introduction. The governments of British Columbia, Alberta, Saskatchewan, Manitoba and Quebec also have some control over the movement of honeybees into their provinces. New Brunswick encourages self-sufficiency in the production of queens and has reduced importations of honeybees on the basis of an educational program. All of the above provinces either require treatment of infected hives or have strong educational programs to encourage producers to treat infected hives.

In the U.S., where there are no regulations to prevent its spread, the level of varroa mite infestation is high and varroasis is found in most states. A new honeybee disease known as Parasitic Mite Syndrome has also been found in several U.S. mainland states. The disease is suspected to be a viral infection associated with the varroa mite and, possibly, other mites.

The Small Hive beetle was discovered in Florida in May 1998 and has since been found in adjacent states. It is estimated that this beetle is responsible for the loss of 25,000 Florida bee colonies during 1998. The beetle is cause for serious concern in U.S. beekeeping circles as it destroys colonies and beekeeping equipment. The fact that it appears to have been spread via bee packages lends further support to continuing the ban with the U.S. to ensure that this pest is not imported into Canada in this way.

In 1993, the department pre-published a regulatory amendment that would have removed the import prohibition and replaced it with a regulation requiring an import permit. As a result of opposition from the Canadian Honey Council (CHC), the Canadian Association of Professional Apiculturists (CAPA), and many beekeepers, the prohibition was extended until December 31,

l'interdiction : près de la totalité des colonies américaines sont infestées par le varroa; il est possible que les varroas des États-Unis soient devenus résistants au seul traitement connu (fluvalinate); on soupçonne que le varroa est porteur d'une nouvelle maladie, le syndrome de l'acarien parasite; un nouveau ravageur, *Aethina tumida* (Small Hive beetle), a été introduit dans ce pays. De surcroît, le danger d'importer des abeilles domestiques possédant les caractéristiques agressives des abeilles africanisées suscite également des craintes.

Le varroa se nourrit des larves et des nymphes de l'abeille domestique, ce qui risque de hausser le taux de mortalité et d'atténuer les chances de succès de la reproduction. Si l'apiculteur n'applique pas de produits chimiques, l'infestation entraîne presque toujours la mort des colonies infestées. La maladie a décimé la population de colonies sauvages d'abeilles domestiques des États-Unis.

Depuis que le varroa a été signalé pour la première fois au Canada en 1989, il s'est répandu à des ruchers d'au moins sept provinces. Agriculture et Agroalimentaire Canada a mis fin au programme de lutte contre le varroa en 1993, en raison de la propagation continue de la varroase le long de la frontière canado-américaine. Le taux d'infestation par le varroa est relativement faible au Canada (p. ex., 24 % des ruchers en 1998) et la maladie est en grande partie confinée à des régions déterminées des provinces touchées. À notre connaissance, des souches de varroa résistantes au fluvalinate n'existent pas au Canada.

À l'heure actuelle, l'Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve sont exemptes de l'acarien et contrôlent le transport des abeilles domestiques sur leur territoire afin d'empêcher que l'acarien n'y pénètre. Les gouvernements de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba et du Québec exercent également un certain contrôle du transport des abeilles domestiques dans la province. Le Nouveau-Brunswick favorise l'autoapprovisionnement en reines et le programme d'éducation qu'il a mis sur pied a permis de réduire l'importation d'abeilles domestiques. Toutes les provinces susmentionnées exigent le traitement des ruches infestées ou appliquent des programmes d'éducation d'envergure afin d'inciter les producteurs à procéder à un tel traitement.

Aux États-Unis, il n'existe pas de règlement pour empêcher la propagation du varroa, et le taux d'infestation de ce dernier y est élevé. La varroase sévit dans la plupart des États. Une nouvelle maladie de l'abeille domestique, connue sous le nom de syndrome de l'acarien parasite, a également été signalée dans plusieurs États du territoire continental des États-Unis. On pense qu'il s'agit d'une infection virale associée au varroa et peut-être à d'autres acariens.

*Aethina tumida* (Small Hive beetle) a été découvert en mai 1998 en Floride et a depuis été signalé dans des États adjacents. On estime qu'il a causé la destruction de 25 000 colonies d'abeilles en Floride en 1998. Les apiculteurs américains craignent ce coléoptère parce qu'il détruit non seulement les colonies mais également leur matériel. Le fait que le ravageur semble s'être propagé par l'intermédiaire d'abeilles en paquets milite en faveur de la reconduction de l'interdiction actuelle.

En 1993, le ministère a fait la publication préalable d'une modification de la réglementation qui aurait abrogé l'interdiction frappant les importations et l'aurait remplacée par une réglementation exigeant un permis d'importation. Toutefois, étant donné la vive réaction du Conseil canadien du miel (CCM), de l'Association canadienne des apiculteurs professionnels (ACAP) et de

1995. Since then, the prohibition was extended twice, to December 1997 and December 1999, in consultation with the industry and provincial governments.

This Regulation extends the prohibition of the importation of honeybees from the U.S. mainland for a further five years, until December 31, 2004. A five-year extension is proposed because there is no expectation that any of the above problems will be resolved in a two-year period. The CFIA will continue to assess the situation with industry on an annual basis and, if necessary, will revise this position.

### **Alternatives**

#### **1. Import Permit**

To allow the current Honeybee Prohibition Regulation to expire and replace it with a regulation requiring a permit to import bees from the U.S. mainland.

Permits are currently used to allow bees to be imported from Hawaii, Australia, and New Zealand. The permits are based on a complex protocol developed in consultation with the exporting country and on the advice of experts and the affected industry.

This alternative is unacceptable to the industry due to the lack of scientific certainty of the effectiveness of the pesticide fluvalinate as a treatment for varroa mites and the likelihood that the Small Hive beetle and Parasitic Mite Syndrome would be introduced. The industry is also concerned about the possibility of inadvertently importing Africanized strains of honeybees.

#### **2. To allow the current Honeybee Prohibition Regulation to expire without replacing it.**

This alternative would open the border to all the diseases set out in Alternative 1 and is not acceptable to the industry. Both Alternative 1 and 2 are also unacceptable because they would result in further damage to the environment in the form of destruction of the wild honeybee colonies required to pollinate wild flowers.

#### **3. Extend the Honeybee Prohibition Regulation to December 31, 2004.**

This alternative is recommended because it is supported by the industry, the provinces, and scientific evidence from the CFIA's risk assessment. A continuation of the prohibition is supported by the CHC and consultations with the honey sector. The CFIA risk assessment also indicates that the import prohibition should be extended.

### **Benefits and Costs**

#### **Benefits**

The continuation of the prohibition delays the spread of the varroa mite and the Small Hive beetle, and prevents the introduction of fluvalinate-resistant varroa mites. As the natural spread of the varroa mites is limited by the distances bees fly, the prohibition is most effective in those areas that are not close to the U.S. border.

nombreux apiculteurs, la fermeture de la frontière a été maintenue jusqu'au 31 décembre 1995. Depuis, l'interdiction a été reconduite en deux occasions jusqu'en décembre 1997 et 1999 à la suite de consultations de l'industrie et des gouvernements provinciaux.

Le règlement vise à reconduire l'interdiction d'importer des abeilles domestiques du territoire continental des États-Unis pour cinq années de plus, soit jusqu'au 31 décembre 2004. On propose une prolongation de cinq ans parce qu'on ne prévoit pas qu'aucun des problèmes susmentionnés pourra être résolu d'ici deux ans. L'ACIA continuera toutefois à évaluer la situation annuellement de concert avec l'industrie et révisera cette position au besoin.

### **Solutions envisagées**

#### **1. Permis d'importation**

Laisser expirer la disposition réglementaire interdisant l'importation des abeilles domestiques et la remplacer par une autre exigeant un permis pour l'importation d'abeilles domestiques du territoire continental des États-Unis.

On exige actuellement des permis pour l'importation des abeilles d'Hawaï, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. Les permis se fondent sur un protocole complexe établi après consultation du pays exportateur et tiennent compte des avis des experts et de l'industrie touchée.

L'industrie juge cette solution inacceptable, en raison de l'absence de données scientifiques garantissant l'efficacité du pesticide fluvalinate comme traitement contre le varroa et de la probabilité que *Aethina tumida* (Small Hive beetle) et le syndrome de l'acarien parasite soient introduits. On se préoccupe également du risque d'importation non intentionnelle de souches africanisées des abeilles domestiques.

#### **2. Laisser la disposition réglementaire actuelle interdisant l'importation des abeilles domestiques expirer sans la remplacer.**

Comme cette solution signifierait l'ouverture de la frontière sans restriction et permettrait l'entrée de toutes les maladies mentionnées à la solution 1, l'industrie ne la juge pas acceptable. Les solutions 1 et 2 sont toutes deux inacceptables parce qu'elles causeraient un tort supplémentaire à l'environnement en détruisant les abeilles sauvages qui servent à la pollinisation des fleurs sauvages.

#### **3. Reconduire jusqu'au 31 décembre 2004 la disposition réglementaire interdisant l'importation des abeilles domestiques.**

Cette solution est recommandée parce qu'elle jouit de l'appui de l'industrie et des provinces et cadre avec les données scientifiques découlant de l'évaluation du risque qu'a effectuée l'Agence. Le CCM et l'industrie apicole appuient la reconduction de l'interdiction. L'évaluation du risque menée par l'Agence montre qu'il y a lieu de prolonger l'interdiction. Aucune des solutions susmentionnées n'a d'effet sur les initiatives de l'Agence liées à l'an 2000.

### **Avantages et coûts**

#### **Avantages**

Le maintien de l'interdiction retardera la propagation du varroa, de la maladie qui y est associée et de *Aethina tumida* (Small Hive beetle) et empêchera l'introduction des souches de varroa résistantes au fluvalinate. Comme la propagation naturelle du varroa est en général limitée par la distance de vol des abeilles, l'interdiction a une incidence plus grande dans les régions qui sont situées à une certaine distance de la frontière américaine.

The delay in the spread of the mites benefits the honey industry by minimizing the costs of replacing hives that die of the disease and reducing the number of hives that have to be treated with chemicals. The prohibition alleviates the concerns that when varroasis becomes widespread, many of the wild pollinators may disappear. The delay also gives a longer period for research into means of minimizing the effect of the varroa mite. Research currently underway includes breeding work on honeybees resistant to mites (Buckfast bees).

#### Costs

The CHC and CAPA suggest that if varroa mites become widespread in Canada, all beekeepers would have to use chemical controls. Beekeepers would incur additional treatment costs of \$10.00/colony. Some respondents suggested that the potential annual expenditure by the industry could be two to three million dollars per year. This cost could be delayed by keeping the border closed. In addition, no chemical controls are available for fluvalinate-resistant varroa mites.

The prohibition denies access to the cheaper replacement queens from the U.S. mainland and any improvement in genetics they may represent. This cost is at least partly balanced by the fact that infected queens produce weaker hives that are not as productive either in the production of honey or in the pollination of crops. In addition, queens imported from the mainland represent a larger risk of importing the aggressive Africanized honeybee which could be a threat to human health and safety.

#### Trade Implications

The recommendation to continue the ban is based on scientific principles and the CFIA's assessment of the risks involved. Accordingly, it is consistent with Canada's international trade obligations regarding sanitary and phytosanitary measures under the North American Free Trade Agreement and the World Trade Organization.

#### Consultation

CAPA, which includes the provincial beekeepers, has submitted documentation in support of industry's request to continue the current import ban and to extend it to five years with appropriate discussions with industry each year to assess the status of this issue.

The CHC has majority approval to continue the ban and to extend it to five years.

As a result of the 1993 proposal to allow importation, extensive consultation was conducted with industry groups and individuals. The results of that consultation indicated that an extension of the prohibition may be opposed by a number of beekeepers and by blueberry producers in the Atlantic area who wish to purchase less expensive bees from the U.S. mainland.

During the pre-publication period for this extension, however, only the following comments were received:

- The CFIA received a letter from an individual in B.C. asking that the ban be lifted.

Le retard de la propagation des acariens profitera à l'industrie du miel en réduisant au minimum les coûts de remplacement des colonies atteintes ainsi que le nombre de ruches à traiter à l'aide de produits chimiques. L'interdiction atténuera les préoccupations touchant la disparition des pollinisateurs sauvages dans l'hypothèse d'une propagation du varroa à grande échelle. En outre, ce nouveau délai laissera plus de temps pour poursuivre des recherches sur les moyens d'atténuer les répercussions du varroa. Les recherches en cours partout notamment sur la sélection d'abeilles domestiques résistantes aux acariens (race de Buckfast).

#### Coûts

Le CCM et l'ACAP allèguent que si le varroa devient ubiquiste au Canada, tous les apiculteurs devront avoir recours à la lutte chimique. Les coûts du traitement additionnel s'élèveraient à 10 \$ par colonie. Certains répondants ont dit que l'industrie pourrait avoir à payer des frais annuels supplémentaires de deux à trois millions de dollars. Il serait possible d'éviter ces débours en gardant la frontière fermée. De plus, il n'y a pas d'agents de lutte chimiques pour des souches de varroa résistantes au fluvalinate.

L'interdiction bloque l'accès aux abeilles de remplacement moins coûteuses provenant du territoire continental des États-Unis et aux améliorations génétiques qu'elles peuvent apporter. Ce coût est toutefois au moins partiellement contrebalancé par le fait que les reines infestées produisent des colonies plus faibles, moins efficaces pour la production de miel et la pollinisation des cultures. De surcroît, l'importation de reines du territoire continental accroît le risque d'introduction d'abeilles domestiques africanisées, plus agressives, qui pourraient menacer la santé et la sécurité des humains.

#### Répercussions commerciales

La recommandation visant à maintenir l'interdiction se fonde sur des principes scientifiques et l'évaluation par l'ACIA des risques inhérents. Par conséquent, elle est conforme aux obligations commerciales internationales du Canada en matière de mesures sanitaires et phytosanitaires prévues dans l'Accord de libre échange nord-américain et par l'Organisation mondiale du commerce.

#### Consultations

L'Association canadienne des apiculteurs professionnels, qui regroupe les apiculteurs provinciaux, a présenté des documents appuyant la demande de l'industrie en faveur de maintenir l'interdiction actuelle des importations pour cinq années supplémentaires, quitte à tenir chaque année des discussions pertinentes avec l'industrie afin d'évaluer la situation.

Le Conseil canadien du miel a majoritairement approuvé le maintien de l'interdiction et sa reconduction pour cinq années supplémentaires.

À la suite de la proposition de 1993 visant à autoriser l'importation d'abeilles, de vastes consultations ont été menées auprès des groupements de l'industrie et de particuliers. Il en ressort qu'un certain nombre d'apiculteurs et de producteurs de bleuets de la région de l'Atlantique qui désirent acheter des abeilles moins coûteuses du territoire continental des États-Unis s'opposent à la prolongation de l'interdiction.

Toutefois, pendant la période de commentaires prévue, seuls les intervenants suivants se sont manifestés :

- L'Agence a reçu une lettre d'un particulier de la Colombie-Britannique demandant que l'interdiction soit levée.

- The CFIA received a phone call from an individual in Alberta asking that the ban be lifted.
  - The CFIA received verbal requests from beekeepers in Ontario to ensure that the ban stays in place. They were particularly concerned about the Small Hive beetle.
  - The Government of Quebec (MAPAQ) wrote in support of continuing the ban.
  - The CHC and CAPA support the continuation of the ban.
- L'Agence a également reçu un appel téléphonique d'un particulier de l'Alberta demandant que l'interdiction soit levée.
  - L'Agence a reçu des demandes verbales d'apiculteurs de l'Ontario qui voulaient s'assurer que l'interdiction soit maintenue. Ils s'inquiétaient en particulier du nouveau ravageur *Aethina tumida*.
  - Le gouvernement du Québec (MAPAQ) a fait parvenir une lettre appuyant le maintien de l'interdiction.
  - Le Conseil canadien du miel et l'Association canadienne des apiculteurs professionnels appuient le maintien de l'interdiction.

The CFIA has concluded that the majority of respondents support the continuation of the ban.

#### **Compliance and Enforcement**

Section 16 of the *Health of Animals Act* requires anyone importing any animal, including honeybees, into Canada to present the animal to an inspector or to a Customs officer.

Customs officers will detain any shipments of honeybees until they are inspected by the CFIA. Shipments of bees that do not meet the legal requirements will be refused entry into Canada or will be destroyed by CFIA inspectors.

Section 65 of the *Health of Animals Act*, S.C. 1990, c. 21 provides for punishment on conviction of refusing or neglecting to perform a duty imposed by the Act or the Regulations.

#### **Contact**

Dr. D. J. Barr  
Animal Health and Production Division  
Canadian Food Inspection Agency  
59 Camelot Drive  
Nepean, Ontario  
K1A 0Y9  
Tel.: (613) 225-2342, ext. 4608  
FAX: (613) 228-6630

L'ACIA a par conséquent conclu que la majorité des répondants appuyaient le maintien de l'interdiction.

#### **Respect et exécution**

Aux termes de l'article 16 de la *Loi sur la santé des animaux*, quiconque importe des animaux, et notamment des abeilles domestiques, au Canada doit les présenter à un inspecteur ou à un agent des douanes.

Les agents des douanes retiendront tout envoi d'abeilles domestiques jusqu'à ce qu'il soit inspecté par l'Agence. L'entrée au Canada des envois d'abeilles qui ne satisfont pas aux exigences juridiques sera refusée ou ces envois seront détruits par des inspecteurs de l'Agence canadienne d'inspection des aliments.

L'article 65 de la *Loi sur la santé des animaux*, L.C. 1990, ch. 21, prévoit que quiconque est trouvé coupable de refuser ou de négliger d'accomplir une obligation imposée par la loi ou le règlement doit payer une amende.

#### **Personne-ressource**

D' D. J. Barr  
Division de la santé des animaux et de la production  
Agence canadienne d'inspection des aliments  
59, promenade Camelot  
Nepean (Ontario)  
K1A 0Y9  
Tél. : (613) 225-2342, poste 4608  
TÉLÉCOPIEUR : (613) 228-6630

Registration  
SOR/2000-324 23 August, 2000

COMPETITION ACT

### **Regulations Respecting Anti-Competitive Acts of Persons Operating a Domestic Service**

P.C. 2000-1320 23 August, 2000

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry and the Minister of Transport, pursuant to subsection 78(2)<sup>a</sup> of the *Competition Act*<sup>b</sup>, hereby makes the annexed *Regulations Respecting Anti-Competitive Acts of Persons Operating a Domestic Service*.

#### **REGULATIONS RESPECTING ANTI-COMPETITIVE ACTS OF PERSONS OPERATING A DOMESTIC SERVICE**

ANTI-COMPETITIVE ACTS

1. For the purposes of paragraph 78(1)(j) of the *Competition Act*, the following acts or conduct of a person operating a domestic service, as defined in subsection 55(1) of the *Canada Transportation Act*, are anti-competitive acts:

- (a) operating capacity on a route or routes at fares that do not cover the avoidable cost of providing the service;
- (b) increasing capacity on a route or routes at fares that do not cover the avoidable cost of providing the service;
- (c) using a low-cost second-brand carrier in a manner that is described in paragraph (a) or (b);
- (d) pre-empting airport facilities or services that are required by another air carrier for the operation of its business, with the object of withholding the airport facilities or services from a market;
- (e) to the extent not governed by regulations respecting take-off and landing slots made under any other Act, pre-empting take-off or landing slots that are required by another air carrier for the operation of its business, with the object of withholding the take-off or landing slots from a market;
- (f) using commissions, incentives or other inducements to sell or purchase its flights for the purpose of disciplining or eliminating a competitor or impeding or preventing a competitor's entry into, or expansion in, a market;
- (g) using a loyalty marketing program for the purpose of disciplining or eliminating a competitor or impeding or preventing a competitor's entry into, or expansion in, a market; and
- (h) altering its schedules, networks, or infrastructure for the purpose of disciplining or eliminating a competitor or impeding or preventing a competitor's entry into, or expansion in, a market.

<sup>a</sup> S.C. 2000, c. 15, s. 13(3)

<sup>b</sup> R.S., c. 19 (2nd Supp.), s. 19

Enregistrement  
DORS/2000-324 23 août 2000

LOI SUR LA CONCURRENCE

### **Règlement sur les agissements anti-concurrentiels des exploitants de service intérieur**

C.P. 2000-1320 23 août 2000

Sur recommandation du ministre de l'Industrie et du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 78(2)<sup>a</sup> de la *Loi sur la concurrence*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur les agissements anti-concurrentiels des exploitants de service intérieur*, ci-après.

#### **RÈGLEMENT SUR LES AGISSEMENTS ANTI-CONCURRENTIELS DES EXPLOITANTS DE SERVICE INTÉRIEUR**

AGISSEMENTS ANTI-CONCURRENTIELS

1. Pour l'application de l'alinéa 78(1)(j) de la *Loi sur la concurrence*, constituent des agissements anti-concurrentiels les agissements ci-après de l'exploitant d'un service intérieur, au sens du paragraphe 55(1) de la *Loi sur les transports au Canada* :

- a) l'exploitation de la capacité sur une ou plusieurs routes à des prix qui ne couvrent pas les coûts évitables de prestation du service en cause;
- b) l'augmentation de la capacité sur une ou plusieurs routes à des prix qui ne couvrent pas les coûts évitables de prestation du service en cause;
- c) l'utilisation d'un transporteur secondaire à moindre coût d'une façon visée aux alinéas a) ou b);
- d) la préemption d'installations ou de services aéroportuaires nécessaires à un autre transporteur aérien pour l'exploitation de son entreprise, dans le but de retenir ces installations ou ces services hors d'un marché;
- e) dans la mesure où elle n'est pas régie par un règlement — pris en vertu d'une autre loi — concernant les créneaux de décollage ou d'atterrissage, la préemption de créneaux de décollage ou d'atterrissage nécessaires à un autre transporteur aérien pour l'exploitation de son entreprise, dans le but de retenir ces créneaux hors d'un marché;
- f) l'utilisation, pour la vente ou l'achat de ses vols, de commissions, de primes ou d'autres incitatifs dans le but de discipliner ou d'éliminer un concurrent, ou d'empêcher l'entrée ou la participation accrue d'un concurrent dans un marché ou d'y faire obstacle;
- g) le recours à un programme de fidélisation dans le but de discipliner ou d'éliminer un concurrent, ou d'empêcher l'entrée ou la participation accrue d'un concurrent dans un marché ou d'y faire obstacle;
- h) la modification de ses horaires, de ses réseaux ou de son infrastructure dans le but de discipliner ou d'éliminer un

<sup>a</sup> L.C. 2000, ch. 15, par. 13(3)

<sup>b</sup> L.R., ch. 19 (2<sup>e</sup> suppl.), art. 19

ESSENTIAL FACILITIES AND SERVICES

2. (1) For the purposes of paragraph 78(1)(k) of the *Competition Act*, facilities and services that are essential to the operation in a market of an air service, as defined in subsection 55(1) of the *Canada Transportation Act*, are those

- (a) that are required in order to provide a competitive air service;
- (b) that cannot reasonably or practicably be purchased, acquired, provided or replicated by another air carrier on its own behalf;
- (c) that are effectively controlled by the air carrier who denies access to them or refuses supply of them; and
- (d) that can be feasibly provided to another air carrier, having regard to operational or safety considerations, or legitimate business justifications of the air carrier referred to in paragraph (c).

(2) For the purpose of subsection (1), facilities and services may include, but are not limited to, take-off and landing slots, interline arrangements, airport gates, loading bridges, counters and related airport facilities, maintenance services, and baggage handling infrastructure, equipment and services.

COMING INTO FORCE

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

**REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

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

**Description**

These Regulations (hereinafter “the Regulations”) are made pursuant to amendments to the *Competition Act* which provide that the Governor in Council may make regulations:

1. specifying acts or conduct of a person operating a domestic air service which may be considered anti-competitive acts for the purpose of paragraph 78(1)(j) and section 79 of the *Competition Act* which deal with abuse of a dominant market position and;
2. specifying facilities or services that are essential to the operation in a market of an air service for the purpose of paragraph 78(1)(k) which provides that denial of access or refusal to supply essential facilities or services on reasonable commercial terms constitutes an anti-competitive act for the purpose of section 79.

The Government’s response to the restructuring of the Canadian airline industry brought about by the acquisition of Canadian Airlines International by Air Canada includes amendments to the *Competition Act* which provide the Commissioner of Competition and the Competition Tribunal with additional enforcement powers to deal with potential abuse by a dominant air carrier of its market

concurrent, ou d’empêcher l’entrée ou la participation accrue d’un concurrent dans un marché ou d’y faire obstacle.

INSTALLATIONS OU SERVICES ESSENTIELS

2. (1) Pour l’application de l’alinéa 78(1)(k) de la *Loi sur la concurrence*, constituent des installations ou services essentiels à l’exploitation dans un marché d’un service aérien, au sens du paragraphe 55(1) de la *Loi sur les transports au Canada*, les installations ou services qui, à la fois :

- a) sont nécessaires pour fournir un service aérien concurrentiel;
- b) ne peuvent raisonnablement ou commodément être achetés, acquis, fournis ou reproduits par un autre transporteur aérien pour son propre compte;
- c) sont, dans les faits, contrôlés par le transporteur aérien qui n’y donne pas accès ou qui refuse de les fournir;
- d) peuvent réalistement être fournis à un autre transporteur aérien, compte tenu des considérations de fonctionnement et de sécurité, ou des raisons d’affaires légitimes du transporteur aérien visé à l’alinéa c).

(2) Peuvent notamment être visés par le paragraphe (1) les créneaux de décollage et d’atterrissage, les accords intercompagnies, les portes d’embarquement, les passerelles d’embarquement, les comptoirs et les installations aéroportuaires connexes, les services d’entretien et les services de manutention des bagages ainsi que l’équipement et l’infrastructure connexes.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)*

**Description**

Ce règlement (ci-après « le règlement ») est pris en application des modifications à la *Loi sur la concurrence* prévoyant que le gouverneur en conseil peut par règlement :

1. préciser des agissements d’un exploitant d’un service intérieur de transport aérien que l’on peut tenir pour des agissements anticoncurrentiels pour les fins de l’alinéa 78(1)(j) et de l’article 79 de la *Loi sur la concurrence*. Ceux-ci traitent de l’abus de position dominante dans un marché;
2. préciser des installations ou des services essentiels à l’exploitation dans un marché d’un service aérien, pour les fins de l’alinéa 78(1)(k). Celui-ci prévoit que le fait de ne pas donner accès à des installations ou services essentiels ou de refuser de fournir ces installations ou services à des conditions de commerces raisonnables constitue des agissements anticoncurrentiels pour l’application de l’article 79.

En réponse à la restructuration de l’industrie canadienne du transport aérien consécutive à l’acquisition par Air Canada des Lignes aériennes Canadien International, le gouvernement a notamment prévu des modifications à la *Loi sur la concurrence* donnant au commissaire de la concurrence et au Tribunal de la concurrence des pouvoirs supplémentaires en matière



position. The Regulations respond to concerns that Air Canada may act in an anti-competitive manner to preserve its dominant market position by attempting to eliminate competitors or to deter entry by new competitors in the airline industry.

The legislation adding these amendments to the *Competition Act* stipulates that the Governor in Council may make these Regulations on the recommendation of the Minister of Industry and the Minister of Transport.

These Regulations supplement the general provisions of the *Competition Act* relating to abuse of a dominant market position by defining what would constitute anti-competitive conduct on the part of a dominant air carrier. Market dominance arises where a firm has a high share of a market in which there are high barriers to entry. In other words, the firm does not face effective competition and has sufficient market power to maintain prices which are higher or quality or service levels which are lower than would otherwise exist in a competitive market. The abuse of dominance provisions of the *Competition Act* seek to prohibit conduct which would preserve, entrench or enhance a firm's market power by eliminating or disciplining a competitor or by deterring entry into the industry.

The specified anti-competitive acts capture predatory conduct, including predatory or below cost selling to eliminate competitors or to deter competitors from entering into a market, or adding capacity or using a low cost so-called fighting brand carrier to achieve the same anti-competitive effect. The Regulations also address exclusionary conduct intended to foreclose the market from competition, such as pre-empting airport services or facilities required by competing carriers or refusing to supply essential services or access to facilities on reasonable commercial terms in circumstances where competitors have no viable alternatives. Finally, the Regulations address the strategic use of frequent flyer programs or other marketing practices for the purpose of eliminating or disciplining competitors or deterring entry into a market.

### *Alternatives*

The Government chose the alternative of relying on a strengthened *Competition Act* as opposed to a full industry regulatory regime to address concerns about the potential for Air Canada to abuse its dominant market position. This approach is consistent with the Government's policy of relying on competition and market forces to protect the interests of consumers. These Regulations provide clarity to industry participants by identifying anti-competitive acts which would be reviewable by the Bureau and the Competition Tribunal. In light of Air Canada's overwhelmingly dominant position in the industry (accounting for 90% of domestic passenger revenues) and the ease with which a dominant airline can deploy its fleet of aircraft to target competitors with predatory prices or engage in other anti-competitive practices, the existing provisions of the *Competition Act* would not be fully adequate to address potential concerns. In this regard, a related amendment to the *Competition Act* provides the Commissioner of Competition with the authority to make temporary cease and desist orders which will permit the Bureau to intervene very quickly

d'application de la loi pour traiter d'un éventuel abus par le transporteur dominant actuel, Air Canada, de sa position sur le marché. Le règlement répond aux préoccupations quant à la possibilité qu'Air Canada agisse de façon anticoncurrentielle en vue de protéger sa position dominante sur le marché, d'éliminer des concurrents ou de décourager l'entrée de nouveaux concurrents dans l'industrie canadienne du transport aérien.

La loi modifiant la *Loi sur la concurrence* prévoit que le gouverneur en conseil peut prendre ce règlement suite à la recommandation du ministre de l'Industrie et du ministre des Transports.

Ce règlement s'ajoute aux dispositions d'application générale de la *Loi sur la concurrence* sur l'abus de position dominante en définissant les agissements anticoncurrentiels d'un transporteur dominant. Une entreprise détient une position dominante dans un marché lorsqu'elle détient une part importante d'un marché ayant des entraves à l'entrée élevées. En d'autres termes, l'entreprise ne fait pas face à une concurrence efficace et a suffisamment de puissance commerciale pour maintenir les prix à un niveau plus élevé, ou maintenir la qualité inférieure, à ce qui serait autrement observé dans un marché concurrentiel. Les dispositions de la *Loi sur la concurrence* sur l'abus de position dominante vise à interdire toute conduite qui permettrait à une entreprise de préserver, d'enrichir ou d'augmenter sa puissance commerciale en éliminant ou disciplinant un concurrent ou en empêchant l'accès au secteur de l'industrie.

Les agissements anticoncurrentiels identifiés prévoient des conduites menant à l'éviction, incluant les prix d'éviction ou les ventes à un prix inférieur au coût afin d'éliminer des concurrents ou d'empêcher l'entrée de concurrents dans un marché, l'augmentation de la capacité ou l'utilisation d'une entreprise de transport à rabais afin d'atteindre ce même but. Le règlement porte également sur les agissements visant à empêcher l'accès à un concurrent tel que la préemption d'installation aéroportuaire ou d'autres installations dont un concurrent a besoin ou le refus de fournir un ou des services essentiels ou encore l'accès à des installations à des conditions de commerce normales dans les cas où le concurrent n'a pas d'options viables. Enfin, le règlement s'applique à l'usage stratégique de programmes pour grands voyageurs ou d'autres outils de marketing dans le but d'éliminer ou de discipliner un concurrent ou de faire obstacle à l'entrée d'un concurrent dans l'industrie.

### *Solutions envisagées*

Le gouvernement a choisi l'option de renforcer la *Loi de la concurrence* plutôt que d'établir un régime de réglementation de l'industrie, pour parer aux préoccupations quant à la possibilité qu'Air Canada abuse de sa position dominante sur le marché. Cette approche reflète la politique du gouvernement qui privilégie la concurrence et les forces du marché pour protéger les intérêts des consommatrices et des consommateurs. Le règlement apporte certaines clarifications aux acteurs de l'industrie en identifiant des agissements anticoncurrentiels qui pourraient être examinés par le Bureau. Compte tenu de la position dominante écrasante qu'exerce Air Canada sur l'industrie (avec 90 % des revenus provenant de passagers intérieurs) et de la facilité avec laquelle une compagnie aérienne dominante peut déployer son parc d'avions pour cibler ses concurrents en pratiquant des prix d'éviction ou se livrer à d'autres pratiques anticoncurrentielles, les dispositions existantes de la *Loi sur la concurrence* ne pourraient parer adéquatement et entièrement aux préoccupations éventuelles. À cet égard, une modification connexe à la *Loi sur la concurrence*

in the airline industry to prevent injury or irreparable harm to competition.

### **Benefits and Costs**

These Regulations extend the existing abuse of dominance provisions of the *Competition Act* and could be viewed as a code of conduct in as much as they specify the type of behaviour which is likely to be challenged by the Competition Bureau. The Regulations under the *Competition Act* do not impose any direct cost on Air Canada, or require it to seek prior approval to implement marketing or other business plans. This approach is much less intrusive and less costly to both Air Canada and the Government than a full industry specific regulatory regime.

### **Consultation**

On April 12, 2000 the Commissioner of Competition tabled, for discussion purposes, a draft of the Regulations before the House of Commons Standing Committee on Transport. The Commissioner invited interested parties to make their views known to the Bureau and, at the same time, the draft Regulations were posted on the Bureau's Web site. These draft Regulations were the subject of discussion during the hearings on Bill C-26 held by the House of Commons Standing Committee on Transport and concerns were raised by a number of market participants that they may not be adequate to deal with all identified potential problems, particularly refusal to deal situations. In response to these concerns, the House of Commons Standing Committee on Transport proposed the adoption of further amendments to section 78 of the *Competition Act*. These amendments dealt specifically with issues raised by industry stakeholders, including access to and supply of essential facilities and services by competitors. On June 6, 2000 the Competition Bureau tabled a revised draft of the Regulations before the Senate Standing Committee on Transport and Communications.

On June 21, 2000, consultation letters and a draft of the proposed Regulations were sent by the Competition Bureau to major market participants and other stakeholders inviting written comments by July 14th. These consultations included nine air carriers, in addition to Air Canada and Canadian Airlines. Letters were also sent to the Air Transport Association of Canada, the Association of Canadian Travel Agents (ACTA) as well as the Consumer's Association of Canada. Five carriers as well as the ACTA provided comments supporting the substance of the Regulations. The majority of the comments received dealt with matters which are outside the scope of the Regulations or focused on the Bureau's interpretation and application of the Regulations. These issues of interpretation and application will be addressed in enforcement guidelines which the Bureau will release for consultations once the Regulations are in force.

On July 8, 2000 the Regulations were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I. This process established a fifteen-day period for comments, which ended on July 23. As part of the pre-publication process, all stakeholders had an additional opportunity to provide comments to the Bureau. The pre-publication of

donne au commissaire de la concurrence le pouvoir d'imposer des ordonnances d'interdiction temporaires qui permettront au Bureau d'intervenir très rapidement dans l'industrie des transports aériens afin de prévenir des préjudices ou des dommages irréparables à la concurrence.

### **Avantages et coûts**

Ce règlement étend la portée des dispositions de la *Loi sur la concurrence* touchant l'abus de position dominante et pourrait représenter un code de conduite pour Air Canada, dans la mesure où il précise le genre d'agissements qui est susceptible d'être contesté par le Bureau de la concurrence. Ce règlement pris en vertu de la *Loi sur la concurrence* n'impose pas de coûts directs à Air Canada, ni ne l'oblige à demander des approbations préalables pour ses programmes de marketing ou autres plans d'affaires. Cette approche est beaucoup moins envahissante et moins coûteuse, aussi bien pour Air Canada que pour le gouvernement, qu'un régime complet de réglementation propre à l'industrie.

### **Consultations**

Le 12 avril 2000, le commissaire de la concurrence a déposé un avant-projet de règlement auprès du Comité permanent des transports de la Chambre des communes, aux fins de discussion. Le commissaire a invité les parties intéressées à faire connaître leurs points de vue au Bureau. En même temps, le texte a été affiché sur le site Web du Bureau. Cet avant-projet de règlement a fait l'objet de discussions durant les audiences du Comité permanent des transports de la Chambre des communes portant sur le projet de loi C-26. Un certain nombre d'acteurs du marché ont exprimé des doutes quant à l'adéquation du règlement pour traiter de tous les problèmes éventuels qui ont été évoqués, en particulier les cas de refus de vendre. En réponse à ces préoccupations, le Comité permanent des transports de la Chambre des communes a proposé des modifications supplémentaires à l'article 78 de la *Loi sur la concurrence*. Ces modifications traitaient en particulier des questions soulevées par des intervenants de l'industrie, y compris l'accès des concurrents aux installations et aux services ainsi que leur fourniture. Le 6 juin 2000, le Bureau de la concurrence a déposé un avant-projet de règlement révisé auprès du Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

Le 21 juin 2000, le Bureau de la concurrence a envoyé aux principaux intervenants du marché et à d'autres parties intéressées une ébauche du règlement proposé et une lettre les invitant à lui fournir des commentaires par écrit au plus tard le 14 juillet. Des lettres ont ainsi été envoyées à neuf transporteurs aériens en plus d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International ainsi qu'à l'Association du transport aérien du Canada, à l'Association canadienne des agents de voyages (ACAV) et à l'Association des consommateurs du Canada. Cinq transporteurs aériens et l'ACAV ont soumis des commentaires appuyant le fond du règlement. La plupart des commentaires reçus concernaient des questions qui outrepassent la portée du règlement ou visaient plus spécialement l'interprétation et l'application de ce règlement par le Bureau. Les questions touchant l'interprétation et l'application seront traitées dans les lignes directrices pour l'application de la loi, que le Bureau soumettra aux fins de commentaires une fois que le règlement sera en vigueur.

Le 8 juillet 2000, le règlement a fait l'objet d'une prépublication dans la *Gazette du Canada* Partie I. Ce processus prévoit une période de 15 jours pour les commentaires, laquelle a pris fin le 23 juillet. Dans le cadre du processus de prépublication, toutes les parties intéressées ont ainsi eu une nouvelle occasion de

the Regulations in the *Canada Gazette* attracted the attention of the media which continues to have a high level of interest in issues related to the airline industry. Media stories have focussed on the application of the Regulations to Air Canada under the *Competition Act* and timing issues.

Air Canada provided comments in response to pre-publication in the *Canada Gazette*. Air Canada wished to obtain assurances from the Commissioner of Competition that the Regulations do not alter the basic test for abuse of dominance under section 79 of the *Competition Act* and that the general provisions of section 79 will be enforced against the activities of foreign air carriers where circumstances warrant. Air Canada also sought clarification with respect to the relationship of the regulations to undertakings which it provided to the Competition Bureau as part of the Bureau's review of the merger between Air Canada and Canadian Airlines. The Commissioner has indicated his position on these matters to Air Canada and further indicated that a number of issues raised by it as to the application and interpretation of the Regulations will be dealt with in the Bureau's enforcement guidelines. The undertakings provided by Air Canada, in regard to the merger, are pro-competitive, legally binding obligations of Air Canada. Any actions taken by Air Canada and its affiliates which are required by the undertakings will not be considered as "anti-competitive acts" within the meaning of section 79 or the Regulations. However, compliance with the undertakings regarding the merger will not otherwise shield Air Canada from the application of section 79 and the Regulations thereto.

On the basis of a careful review of all of the comments received by the Bureau and following consultations with the Departments of Transport and Justice, clarifying changes were made to the final Regulations. However, the essential substance of the Regulations is unchanged from those published in the *Canada Gazette* of July 8.

#### **Compliance and Enforcement**

The Competition Bureau and the Competition Tribunal will be responsible for the enforcement and administration of these Regulations. Where the Commissioner of Competition believes that Air Canada has engaged in conduct which is contrary to the Regulations, the Bureau can carry out a formal inquiry and, where grounds warrant, file an application for an order of the Tribunal prohibiting the conduct or imposing other sanctions necessary to overcome the impacts on competition.

In most instances, the Commissioner will be acting on a complaint. The *Competition Act* provides formal powers of investigation, including search and seizure and subpoena powers to obtain written and oral evidence.

To succeed in an application under the abuse of dominance provisions, the Bureau must satisfy the Tribunal that (a) the firm in question is, by virtue of a high market share and barriers to entry into the industry, dominant to a degree that it can influence prices in a relevant market, (b) this firm has engaged in a "practice of anti-competitive acts" and (c) the result is "substantial prevention or lessening of competition". The Regulations relate directly to part (b) above by defining the type of conduct which

soumettre des commentaires au Bureau. La prépublication du règlement dans la *Gazette du Canada* a attiré l'attention des médias qui continuent à manifester un grand intérêt envers les questions reliées à l'industrie du transport aérien. Les articles des médias ont porté surtout sur l'application du règlement à Air Canada en vertu de la *Loi sur la concurrence* ainsi que sur des questions reliées à la séquence des événements.

Air Canada a fourni des commentaires à la suite de la prépublication dans la *Gazette du Canada*. Elle souhaitait obtenir du commissaire de la concurrence l'assurance que le règlement ne modifierait pas les critères essentiels de l'abus de position dominante en vertu de l'article 79 de la *Loi sur la concurrence* et que les dispositions générales de l'article 79 seront appliquées à l'égard des activités de transporteurs aériens étrangers si les circonstances le justifient. Air Canada demandait aussi des clarifications quant aux liens entre le règlement et les engagements qu'elle avait soumis au Bureau de la concurrence lors de l'examen par le Bureau du fusionnement entre Air Canada et Lignes aériennes Canadien International. Le commissaire a indiqué à Air Canada sa position sur ces questions et a de plus indiqué que plusieurs des questions soulevées par Air Canada au sujet de l'application et de l'interprétation du règlement seront abordées dans les lignes directrices du Bureau pour l'application de la loi. Les engagements pris par Air Canada à l'égard du fusionnement favorisent la concurrence et lient Air Canada. Aucun geste posé par Air Canada ou ses affiliées et qui est exigé par les engagements ne sera considéré comme un « agissement anticoncurrentiel » au sens de l'article 79 ou du règlement. Cependant, l'observation des engagements n'exemptera d'aucune autre façon Air Canada de l'application de l'article 79 et du règlement y afférent.

Après avoir soigneusement examiné tous les commentaires reçus par le Bureau et à la suite de consultations auprès des ministères des Transports et de la Justice, des modifications ont été apportées à la version finale du règlement en vue de le clarifier. Sur le fond toutefois, le règlement demeure inchangé par rapport à celui qui avait été publié dans la *Gazette du Canada* du 8 juillet.

#### **Respect et exécution**

Le Bureau de la concurrence et le Tribunal de la concurrence seront responsables de l'application et de l'administration du règlement. Lorsque le commissaire de la concurrence jugera qu'Air Canada se livre à des agissements contraires au règlement, le Bureau pourra mener une enquête formelle et, si les circonstances le justifient, demander au Tribunal une ordonnance interdisant ces agissements ou imposant d'autres sanctions nécessaires pour pallier les répercussions sur la concurrence.

Dans la plupart des cas, le commissaire agira en réponse à une plainte. La *Loi sur la concurrence* prévoit que certains pouvoirs formels d'enquêtes peuvent être utilisés pour obtenir des renseignements tels que des perquisitions et saisies, des brefs d'assignation pour obtenir des documents, des dépositions orales et écrites.

Pour obtenir une ordonnance du Tribunal de la concurrence dans un cas d'abus de position dominante, le Bureau doit démontrer, à la satisfaction de ce Tribunal, que a) vu la part de marché importante détenue par l'entreprise visée par la demande d'ordonnance et vu les entraves à l'accès à ce marché, cette entreprise bénéficie d'une dominance telle qu'elle pourrait avoir une influence sur les prix dans le marché en question, b) l'entreprise s'est livrée à des agissements anticoncurrentiels, et c) la pratique

would constitute a “practice of anti-competitive acts” in the context of the airline industry. The Regulations do not, however, alter the test of market dominance or a substantial impact on competition which the Tribunal must find before it can make an order.

**Contact**

André Lafond  
Deputy Commissioner  
Civil Matters Branch  
Competition Bureau  
50 Victoria Street  
Hull, Quebec  
K1A 0C9  
Tel.: (819) 997-1209

« empêche ou diminue sensiblement la concurrence ». Le règlement vise directement la partie *b*) ci-dessus en définissant le type de conduite qui constituerait une « pratique anticoncurrentielle » dans le contexte de l’industrie du transport aérien. Le règlement ne modifie cependant pas le critère de dominance dans un marché ni celui de l’impact substantiel sur la concurrence auquel le Tribunal doit conclure pour émettre une ordonnance.

**Personne-ressource**

André Lafond  
Sous-commissaire de la concurrence  
Direction des affaires civiles  
Bureau de la concurrence  
50, rue Victoria  
Hull (Québec)  
K1A 0C9  
Tél. : (819) 997-1209



**INDEX**    **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**  
               **SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)**

Abbreviations: e — erratum  
 n — new  
 r — revises  
 x — revokes

Regulations Statutes	Registration No.	Date	Page	Comments
Anti-Competitive Acts of Persons Operating a Domestic Service—Regulations Respecting ..... Competition Act	<a href="#">SOR/2000-324</a>	23/8/00	2049	n
Honeybee Importation Prohibition Regulations, 1999 ..... Health of Animals Act	<a href="#">SOR/2000-323</a>	11/8/00	2044	n



**INDEX**    **DORS: Textes réglementaires (Règlements)**  
**TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)**

Abréviations: e — erratum  
n — nouveau  
r — revise  
a — abroge

Règlements Lois	Enregistrement n°	Date	Page	Commentaires
Agissements anti-concurrentiels des exploitants de service intérieur—Règlement .... Concurrence (Loi)	<a href="#">DORS/2000-324</a>	23/8/00	2049	n
Importation des abeilles domestiques—Règlement de 1999 interdisant ..... Santé des animaux (Loi)	<a href="#">DORS/2000-323</a>	11/8/00	2044	n





*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing  
Public Works and Government Services  
Canada  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Les Éditions du gouvernement du Canada  
Travaux publics et Services gouvernementaux  
Canada  
Ottawa, Canada K1A 0S9