

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, MAY 5, 2004

OTTAWA, LE MERCREDI 5 MAI 2004

Statutory Instruments 2004

Textes réglementaires 2004

SOR/2004-79 to 90 and SI/2004-48 to 49

DORS/2004-79 à 90 et TR/2004-48 à 49

Pages 408 to 479

Pages 408 à 479

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 14, 2004, 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 Government of Canada Publications, 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: Government of Canada Publications, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 1M4.

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

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 14 janvier 2004, 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 Publications 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 : Publications du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 1M4.

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

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/2004-79 16 April, 2004

INDIAN ACT

Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Westbank)

Whereas, by Ministerial Order dated April 21, 1964, it was declared that the council of the Westbank Band, in the Province of British Columbia, shall be selected by elections to be held in accordance with the *Indian Act*;

Whereas the Westbank Band has developed a constitution with the band's own electoral rules comprising a local community electoral system for selecting a chief and councillors;

Whereas conversion to a local community electoral system would better serve the needs of that band;

And whereas the Minister of Indian Affairs and Northern Development no longer deems it advisable for the good government of the Westbank Band that elections of the council of that band should be held in accordance with the *Indian Act*;

Therefore, the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to subsection 74(1) of the *Indian Act*, hereby makes the annexed *Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Westbank)*.

Gatineau, Quebec, April 13, 2004

Andy Mitchell
Minister of Indian Affairs and
Northern Development

Enregistrement
DORS/2004-79 16 avril 2004

LOI SUR LES INDIENS

Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Westbank)

Attendu que, dans l'arrêté daté du 21 avril 1964, il a été déclaré que le conseil de la bande Westbank, dans la province de la Colombie-Britannique, serait constitué au moyen d'élections tenues selon la *Loi sur les Indiens*;

Attendu que la bande Westbank a établi une constitution prévoyant ses propres règles électorales et un système électoral communautaire pour l'élection du chef et des conseillers;

Attendu que la conversion à un système électoral communautaire servirait mieux les intérêts de la bande;

Attendu que le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien ne juge plus utile à la bonne administration de la bande Westbank que son conseil soit constitué au moyen d'élections tenues selon la *Loi sur les Indiens*,

À ces causes, en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens*, le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien prend l'*Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Westbank)*, ci-après.

Gatineau (Québec), le 13 avril 2004

Le ministre des Affaires indiennes
et du Nord canadien,
Andy Mitchell

ORDER AMENDING THE INDIAN BANDS COUNCIL ELECTIONS ORDER (WESTBANK)

AMENDMENT

1. Item 96 of Part I of Schedule I to the *Indian Bands Council Elections Order*¹ is repealed.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Description

This initiative is of interest to and is limited to the Westbank First Nation Band whose membership no longer wishes to select their Council by elections held in accordance with section 74 of the *Indian Act*.

ARRÊTÉ MODIFIANT L'ARRÊTÉ SUR L'ÉLECTION DU CONSEIL DE BANDES INDIENNES (WESTBANK)

MODIFICATION

1. L'article 96 de la partie I de l'annexe I de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*¹ est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie de l'Arrêté.)

Description

Cet arrêté est pris dans l'intérêt et est limité à la Bande de la Première Nation Westbank dont les membres ne souhaitent plus choisir leur Conseil par des élections tenues en vertu de l'article 74 de la *Loi sur les Indiens*.

¹ SOR/97-138

¹ DORS/97-138

Currently, a Band holding elections under the *Indian Act* can request a change to their electoral system and convert to the use of a community election code by having the *Indian Bands Council Elections Order*, made by the Minister of Indian and Northern Affairs Canada pursuant to subsection 74(1), amended to reflect a reversion to a local electoral system.

At the request of the Westbank First Nation Band, the *Indian Bands Council Elections Order* was amended so that the Band no longer selects its Council by elections held in accordance with subsection 74(1) of the *Indian Act*.

The electoral provisions contained in the *Westbank First Nation Constitution* and the community ratification process that has taken place are consistent with the department's *Conversion to Community Election System Policy*, which sets out the criteria governing the removal of a band from the electoral provisions of the *Indian Act*.

Alternatives

In order to give effect to the electoral provisions of the *Westbank First Nation Constitution* and in the absence of the Westbank self-government agreement receiving royal assent, there is no alternative but to regulate the change requested by the Westbank First Nation Band. Such an order will permit the Band to hold their elections in accordance with their electoral provisions.

Benefits and Costs

Amendment of the *Indian Bands Elections Order* ensures that Westbank First Nation Band members can conduct the leadership selection process according to their own values. There is no cost consequence to removing the Westbank First Nation Band from the *Indian Bands Elections Order*. The First Nation assumes full responsibility for the conduct of the entire electoral process.

Consultation

This amendment was initiated at the request of the Westbank First Nation Band and affects all members of the Band. The department provided assistance to the Band in the development of the electoral provisions of the *Westbank First Nation Constitution*, which in turn fulfilled Canada's commitment to strengthen aboriginal governance made in the *Gathering Strength: Canada's Aboriginal Action Plan* initiative. The constitution underwent a community ratification process and was approved by a majority of the votes cast by Band electors.

Compliance and Enforcement

Compliance with the *Westbank First Nation Constitution* during the conduct of elections and disputes arising therefrom is now the responsibility of the Westbank First Nation Band.

Présentement, une Bande tenant ses élections en vertu de la *Loi sur les Indiens* peut demander de changer son système électoral et se convertir à un système électoral communautaire en requérant un amendement à l'*Arrêté sur les élections de Bandes Indiennes* pris par le ministre des Affaires Indiennes et du Nord canadien conformément au paragraphe 74(1).

À la demande de la Bande de la Première Nation Westbank, l'*Arrêté sur les élections de Bandes Indiennes* a été amendé de façon à ce que la Bande ne choisisse plus son Conseil par des élections tenues en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens*.

Les procédures traitant sur l'élection du conseil de bande contenues dans le *Westbank First Nation Constitution* et le processus de ratification communautaire effectué sont conformes à la *Politique sur la conversion à un système électoral communautaire* qui établit les critères relatifs au retrait d'une bande de la tenue de ses élections en vertu de la *Loi sur les Indiens*.

Solutions envisagées

Afin que les procédures traitant sur l'élection du conseil de bande contenues dans le *Westbank First Nation Constitution* puissent être mises en vigueur et dans l'absence de la sanction royale de l'entente sur l'autonomie gouvernementale de Westbank, il n'y a pas de solution de rechange autre que d'officialiser le changement demandé par la Bande de la Première Nation Westbank. Un tel arrêté permettra à ce que la Bande tienne ses élections en vertu de leur propre processus électoral.

Avantages et coûts

La modification à l'*Arrêté sur les élections de Bandes Indiennes* confirme le droit de la Bande de tenir ses élections selon ses propres valeurs. Il n'y a aucun coût associé à cette demande de retirer la Bande des Premières Nations de Westbank de l'*Arrêté sur les élections de Bandes Indiennes*. La Première Nation assumera la pleine responsabilité pour la conduite de l'ensemble du processus électoral.

Consultations

Cet amendement a débuté à la demande de la Bande de la Première Nation Westbank et il touche tous les membres de la Bande. Le ministère a fourni de l'aide à la Première nation lors de l'élaboration des processus traitant sur l'élection du conseil de bande contenues dans le *Westbank First Nation Constitution*, ce qui, par le fait même, remplit l'engagement du Canada à renforcer la gouvernance des Premières Nations pris dans son initiative *Rassembler nos forces : Le plan d'action du Canada pour les questions autochtones*. La constitution a subi un processus de ratification communautaire et a été approuvée par la majorité des voix déposés par les électeurs de la Bande.

Respect et exécution

La conformité au *Westbank First Nation Constitution* dans la tenue des élections de même que les conflits en découlant seront maintenant sous la responsabilité de la Bande de la Première Nation Westbank.

Contact

Marc Boivin
A. Manager
Elections Unit
Department of Indian and Northern Development
10 Wellington Street, Room 18A
Gatineau, Quebec
K1A 0H4
Telephone: (819) 997-3947
E-mail: boivinm@ainc-inac.gc.ca

Personne-ressource

Marc Boivin
Gestionnaire intérimaire
Unité des élections
Ministère des Affaires Indiennes et du Nord canadien
10, rue Wellington, Section 18A
Gatineau (Québec)
K1A 0H4
Téléphone : (819) 997-3947
Courriel : boivinm@ainc-inac.gc.ca

Registration
SOR/2004-80 22 April, 2004

CANADA AGRICULTURAL PRODUCTS ACT
FERTILIZERS ACT
HEALTH OF ANIMALS ACT
PLANT PROTECTION ACT

**Regulations Amending Certain Regulations
Administered and Enforced by the Canadian Food
Inspection Agency (Miscellaneous Program)**

P.C. 2004-423 22 April, 2004

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Agriculture and Agri-Food, hereby makes the annexed *Regulations Amending Certain Regulations Administered and Enforced by the Canadian Food Inspection Agency (Miscellaneous Program)*, pursuant to

- (a) section 32^a of the *Canada Agricultural Products Act*^b;
- (b) section 5^c of the *Fertilizers Act*;
- (c) subsection 64(1)^d of the *Health of Animals Act*^e; and
- (d) section 47^f of the *Plant Protection Act*^g.

REGULATIONS AMENDING CERTAIN REGULATIONS
ADMINISTERED AND ENFORCED BY THE
CANADIAN FOOD INSPECTION AGENCY
(MISCELLANEOUS PROGRAM)

CANADA AGRICULTURAL PRODUCTS ACT

Honey Regulations

1. Paragraph 54.2(2)(c) of the English version of the *Honey Regulations*¹ is replaced by the following:

- (c) the honey is being conveyed to a registered establishment for the purposes of colour classification, grading, repacking or reprocessing.

Maple Products Regulations

2. Section 2 of the *Maple Products Regulations*² is amended by adding the following in alphabetical order:

“first dealer” means any person who acquires for sale under their own label a maple product packed by another person; (*premier commerçant*)

3. Subsection 13(2) of the *Regulations* is replaced by the following:

(2) An inspector shall, on the written request of a person who has a financial interest in maple products that were inspected or

Enregistrement
DORS/2004-80 22 avril 2004

LOI SUR LES PRODUITS AGRICOLES AU CANADA
LOI SUR LES ENGRAIS
LOI SUR LA SANTÉ DES ANIMAUX
LOI SUR LA PROTECTION DES VÉGÉTAUX

**Règlement correctif visant certains règlements
(Agence canadienne d'inspection des aliments)**

C.P. 2004-423 22 avril 2004

Sur recommandation du ministre de l'Agriculture et de l'Agro-alimentaire, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement correctif visant certains règlements (Agence canadienne d'inspection des aliments)*, ci-après, en vertu :

- a) de l'article 32^a de la *Loi sur les produits agricoles au Canada*^b;
- b) de l'article 5^c de la *Loi sur les engrais*;
- c) du paragraphe 64(1)^d de la *Loi sur la santé des animaux*^e;
- d) de l'article 47^f de la *Loi sur la protection des végétaux*^g.

RÈGLEMENT CORRECTIF VISANT CERTAINS
RÈGLEMENTS (AGENCE CANADIENNE
D'INSPECTION DES ALIMENTS)

LOI SUR LES PRODUITS AGRICOLES AU CANADA

Règlement sur le miel

1. L'alinéa 54.2(2)(c) de la version anglaise du *Règlement sur le miel*¹ est remplacé par ce qui suit :

- (c) the honey is being conveyed to a registered establishment for the purposes of colour classification, grading, repacking or reprocessing.

Règlement sur les produits de l'érable

2. L'article 2 du *Règlement sur les produits de l'érable*² est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« premier commerçant » Toute personne qui achète un produit de l'érable emballé par une autre personne pour le vendre sous sa propre étiquette. (*first dealer*)

3. Le paragraphe 13(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) L'inspecteur fournit une copie du certificat d'inspection à toute personne ayant des intérêts pécuniaires dans des produits de

^a S.C. 2001, c. 4, s. 64

^b R.S., c. 20 (4th Suppl.)

^c S.C. 1994, c. 47, s. 115

^d S.C. 1993, c. 34, s. 76

^e S.C. 1990, c. 21

^f S.C. 1993, c. 34, s. 103

^g S.C. 1990, c. 22

¹ C.R.C., c. 287

² C.R.C., c. 289

^a L.C. 2001, ch. 4, art. 64

^b L.R., ch. 20 (4^e suppl.)

^c L.C. 1994, ch. 47, art. 115

^d L.C. 1993, ch. 34, art. 76

^e L.C. 1990, ch. 21

^f L.C. 1993, ch. 34, art. 103

^g L.C. 1990, ch. 22

¹ C.R.C., ch. 287

² C.R.C., ch. 289

graded under these Regulations, provide the person with a copy of the certificate of inspection.

4. (1) Subsection 14(1) of the Regulations is replaced by the following:

14. (1) Subject to subsection (3), the Director must, on application by a person who has a financial interest in maple products in respect of which a certificate of inspection or an export certificate has been issued under section 13, grant an appeal inspection of those products.

(2) Subsection 14(3) of the Regulations is amended by striking out the word “or” at the end of paragraph (b) and by adding the following after paragraph (c):

(d) the person who applied for the appeal inspection has not indicated the reasons for requesting the appeal inspection or has not supplied a copy of the original certificate; or

(e) the applicable fee referred to in paragraph 13(1)(g) has not been paid.

Dairy Products Regulations

5. (1) The definition “adulterated” in section 2 of the Dairy Products Regulations³ is repealed.

(2) The definition “contaminated” in section 2 of the Regulations is replaced by the following:

“contaminated”, in respect of a dairy product, means containing, for any reason whatsoever, a chemical, drug, food additive, heavy metal, industrial pollutant, ingredient, medicament, microbe, pesticide, poison, toxin or any other substance not permitted by, or in an amount in excess of limits prescribed under, or regulated by the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, the *Food and Drugs Act* and the *Pest Control Products Act*; (*contaminé*)

6. (1) Paragraph 2.2(1)(a) of the Regulations is repealed.

(2) Subsections 2.2(2) and (3) of the Regulations are replaced by the following:

(2) A dairy product that has been contaminated may be marketed in export or interprovincial trade as food where the dairy product, before being marketed, is prepared in such a manner that it meets the requirements of paragraphs (1)(b) to (e).

(3) No person shall, for the purpose of preparing a dairy product referred to in subsection (2) in such a manner that it meets the requirements of paragraphs (1)(b) to (e), mix the dairy product with a dairy product that is not contaminated.

7. The portion of section 2.3 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

2.3 A dairy product that is contaminated may be marketed in import, export or interprovincial trade as animal food if it is

8. Paragraph 2.4(a) of the Regulations is repealed.

9. (1) Subparagraph 10.1(1)(a)(i) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(i) l'établissement n'est pas conforme à la Loi ou au présent règlement,

l'érable inspectés ou classés aux termes du présent règlement qui lui en fait la demande par écrit.

4. (1) Le paragraphe 14(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

14. (1) Sous réserve du paragraphe (3), le directeur doit, à la demande d'une personne ayant des intérêts pécuniaires dans les produits de l'érable à l'égard desquels un certificat d'inspection ou un certificat d'exportation a été délivré en vertu de l'article 13, accorder une inspection en appel de ces produits.

(2) Le paragraphe 14(3) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa c), de ce qui suit :

d) le demandeur a omis d'indiquer les raisons pour lesquelles il demande une inspection en appel ou a omis de fournir une copie du certificat initial;

e) le prix applicable visé à l'alinéa 13(1)g) n'a pas été payé.

Règlement sur les produits laitiers

5. (1) La définition de « falsifié », à l'article 2 du Règlement sur les produits laitiers³, est abrogée.

(2) La définition de « contaminé », à l'article 2 du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

« contaminé » Qualifie le produit laitier qui contient, pour quelque raison que ce soit, un produit chimique, une drogue, un additif alimentaire, un métal lourd, un polluant industriel, un ingrédient, un médicament, un microbe, un pesticide, un poison, une toxine ou toute autre substance qui est interdite ou réglementée sous le régime de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, de la *Loi sur les aliments et drogues* ou de la *Loi sur les produits antiparasitaires* ou dont la quantité excède les limites de tolérance prescrites sous le régime de ces lois. (*contaminated*)

6. (1) L'alinéa 2.2(1)a) du même règlement est abrogé.

(2) Les paragraphes 2.2(2) et (3) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(2) Le produit laitier contaminé peut faire l'objet d'une commercialisation — soit interprovinciale, soit liée à l'exportation — en tant qu'aliment si, avant sa commercialisation, il est conditionné de manière à satisfaire aux exigences des alinéas (1)b) à e).

(3) Il est interdit, en vue de conditionner le produit laitier visé au paragraphe (2) de manière qu'il satisfasse aux exigences des alinéas (1)b) à e), de le mélanger avec un produit laitier qui n'est pas contaminé.

7. Le passage de l'article 2.3 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

2.3 Le produit laitier contaminé peut faire l'objet d'une commercialisation — soit interprovinciale, soit liée à l'importation ou l'exportation — en tant qu'aliment pour animaux s'il :

8. L'alinéa 2.4a) du même règlement est abrogé.

9. (1) Le sous-alinéa 10.1(1)a)(i) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(i) l'établissement n'est pas conforme à la Loi ou au présent règlement,

³ SOR/79-840

³ DORS/79-840

(2) Paragraph 10.1(2)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) an inspector has provided the operator with a copy of an inspection report prepared by the inspector that sets out the grounds for suspension, the required corrective measures and the dates by which those measures must be implemented in order to avoid suspension and cancellation; and

(3) Subsection 10.1(3) of the Regulations is amended by adding the word “or” at the end of paragraph (a), by striking out the word “or” at the end of paragraph (b) and by repealing paragraph (c).

10. Section 10.2 of the Regulations is replaced by the following:

10.2 (1) The Director may cancel the registration of a registered establishment where

(a) the operator has not implemented the required corrective measures within the 30-day period following the day on which the registration was suspended or within any longer period of time allowed under subsection (2);

(b) the owner or operator of the establishment has changed; or

(c) the application for registration contains false or misleading information.

(2) If it is not possible for the operator to implement the required corrective measures within 30 days, the Director shall, on the request of the operator, allow the operator a longer period of time that is adequate to implement those measures.

(3) No registration shall be cancelled under subsection (1) unless

(a) the operator was advised of an opportunity to be heard in respect of the cancellation and was given that opportunity; and

(b) a notice of cancellation of registration was delivered to the operator.

FERTILIZERS ACT

Fertilizers Regulations

11. Subsections 5(5.1) and (5.2) of the *Fertilizers Regulations*⁴ are repealed.

12. Subsection 10.3(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) Where a representation is made in respect of the performance of a controlled release fertilizer, other than a fertilizer referred to in subsection (1), and the representation is on the label, the person who packaged the product shall provide the President of the Agency with the results of the field performance test of the product.

13. Subsection 16(4.1) of the Regulations is repealed.

(2) L’alinéa 10.1(2)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) l’inspecteur a fourni à l’exploitant un exemplaire de son rapport d’inspection qui précise les motifs de suspension, les mesures correctives qui s’imposent et les dates auxquelles ces mesures doivent être prises afin d’éviter la suspension et le retrait en vertu du paragraphe 10.2(1);

(3) L’alinéa 10.1(3)c) du même règlement est abrogé.

10. L’article 10.2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

10.2 (1) Le directeur peut retirer l’agrément d’un établissement dans l’un ou l’autre des cas suivants :

a) l’exploitant n’a pas pris les mesures correctives qui s’imposaient dans les trente jours suivant la date de la suspension de l’agrément ou, le cas échéant, dans le délai plus long accordé aux termes du paragraphe (2);

b) le propriétaire ou l’exploitant de l’établissement a changé;

c) la demande d’agrément contient des renseignements faux ou trompeurs.

(2) Le directeur, à la demande de l’exploitant pour qui il est impossible de prendre les mesures correctives qui s’imposent dans les trente jours, accorde à celui-ci un délai suffisant pour lui permettre de le faire.

(3) L’agrément d’un établissement ne peut être retiré en vertu du paragraphe (1) que si :

a) l’exploitant a été avisé de la possibilité de se faire entendre et a eu possibilité de le faire;

b) un avis de retrait de l’agrément a été remis à l’exploitant.

LOI SUR LES ENGRAIS

Règlement sur les engrais

11. Les paragraphes 5(5.1) et (5.2) du *Règlement sur les engrais*⁴ sont abrogés.

12. Le paragraphe 10.3(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Dans le cas d’une allégation visant la valeur culturale d’un engrais à libération lente, autre qu’un engrais visé au paragraphe (1), et que l’allégation figure sur l’étiquette, la personne qui a emballé le produit doit fournir au président de l’Agence les résultats des essais en culture du produit.

13. Le paragraphe 16(4.1) du même règlement est abrogé.

⁴ C.R.C., c. 666

⁴ C.R.C., ch. 666

HEALTH OF ANIMALS ACT

*Health of Animals Regulations***14. (1) The definition “bovine” in section 2 of the *Health of Animals Regulations*⁵ is replaced by the following:**

“bovine” means cattle or bison domestically raised or kept, but for the purposes of the import reference document does not include a bison that has ever been in contact with or part of a wild herd; (*bovin*)

(2) The definitions “animal by-product” and “animal product” in section 2 of the English version of the Regulations are replaced by the following:

“animal by-product” means an animal by-product that originated from a bird or from any mammal except a member of the orders *Rodentia*, *Cetacea*, *Pinnipedia* and *Sirenia*; (*sous produit animal*)

“animal product” means an animal product that originated from a bird or from any mammal except a member of the orders *Rodentia*, *Cetacea*, *Pinnipedia* and *Sirenia*; (*produit animal*)

15. (1) The definition “regulated animal” in section 10 of the English version of the Regulations is replaced by the following:

“regulated animal” means a hatching egg, turtle, tortoise, bird, honeybee or mammal, but does not include germplasm or members of the orders *Rodentia*, *Cetacea*, *Pinnipedia* and *Sirenia*. (*animal réglementé*)

(2) The portion of the definition “vétérinaire officiel” in section 10 of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

« vétérinaire officiel » Vétérinaire qui est :

16. Subparagraph 51(c)(i) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(i) from a bird or a mammal, except a member of the orders *Rodentia*, *Cetacea*, *Pinnipedia* and *Sirenia*, and

17. Subsection 160(1.1) of the Regulations is replaced by the following:

(1.1) The Minister may, subject to paragraph 37(1)(b) of the *Canadian Environmental Assessment Act*, issue a permit or licence required under these Regulations where the Minister is satisfied that, to the best of the Minister’s knowledge and belief, the activity for which the permit or licence is issued would not, or would not be likely to, result in the introduction into Canada, or spread within Canada, of a vector, disease or toxic substance.

PLANT PROTECTION ACT

*Plant Protection Regulations***18. The portion of item 1 of Schedule I to the *Plant Protection Regulations*⁶ in column I is replaced by the following:**

LOI SUR LA SANTÉ DES ANIMAUX

*Règlement sur la santé des animaux***14. (1) La définition de « bovin », à l’article 2 du *Règlement sur la santé des animaux*⁵, est remplacée par ce qui suit :**

« bovin » Boeuf ou bison élevé ou gardé dans un milieu domestique. Toutefois, pour l’application du document de référence, le terme « bovin » exclut le bison qui a été en contact avec un troupeau sauvage ou en a fait partie. (*bovine*)

(2) Les définitions de « animal by-product » et « animal product », à l’article 2 de la version anglaise du même règlement, sont remplacées par ce qui suit :

« animal by-product » means an animal by-product that originated from a bird or from any mammal except a member of the orders *Rodentia*, *Cetacea*, *Pinnipedia* and *Sirenia*; (*sous-produit animal*)

« animal product » means an animal product that originated from a bird or from any mammal except a member of the orders *Rodentia*, *Cetacea*, *Pinnipedia* and *Sirenia*; (*produit animal*)

15. (1) La définition de « regulated animal », à l’article 10 de la version anglaise du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

« regulated animal » means a hatching egg, turtle, tortoise, bird, honeybee or mammal, but does not include germplasm or members of the orders *Rodentia*, *Cetacea*, *Pinnipedia* and *Sirenia*. (*animal réglementé*)

(2) Le passage de la définition de « vétérinaire officiel », à l’article 10 de la version française du même règlement, précédant l’alinéa a), est remplacé par ce qui suit :

« vétérinaire officiel » Vétérinaire qui est :

16. Le sous-alinéa 51c)(i) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(i) from a bird or a mammal, except a member of the orders *Rodentia*, *Cetacea*, *Pinnipedia* and *Sirenia*, and

17. Le paragraphe 160(1.1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(1.1) Le ministre peut, sous réserve de l’alinéa 37(1)(b) de la *Loi canadienne sur l’évaluation environnementale*, délivrer tout permis ou licence exigé par le présent règlement s’il est d’avis que l’activité visée par le permis ou la licence n’entraînera pas ou qu’il est peu probable qu’elle entraîne, autant qu’il sache, l’introduction ou la propagation au Canada de vecteurs, de maladies ou de substances toxiques.

LOI SUR LA PROTECTION DES VÉGÉTAUX

*Règlement sur la protection des végétaux***18. Le passage de l’article 2 de l’annexe I du *Règlement sur la protection des végétaux*⁶ figurant dans la colonne I est remplacé par ce qui suit :**

⁵ C.R.C., c. 296; SOR/91-525

⁶ SOR/95-212

⁵ C.R.C. ch. 296; DORS/91-525

⁶ DORS/95-212

Column I	
Item	Thing
1. (2)	<p>Barberry (including <i>Berberis</i>, <i>Mahoberberis</i> and <i>Mahonia</i> spp.) plants, except the following species and cultivars:</p> <p><i>Berberis</i> (<i>buxifolia</i>, <i>candidula</i>, <i>chenaultii</i>, <i>darwinii</i>, <i>xgladwynensis</i>, <i>insignis</i>, <i>julianae</i>, <i>linearifolia</i>, <i>lologenesis</i>, <i>replicata</i>, <i>sargentiana</i>, <i>stenophylla</i>, <i>taliensis</i>, <i>verruculosa</i>) and the following cultivars of <i>Berberis thunbergii</i>: Aurea Nana, 'Monomb' Cherry Bomb, Concorde, 'Tara' Emerald Carousel, 'Monlers' Golden Nugget, 'Bailgreen' Jade Carousel, Rose Glow, 'Gentry' Royal Burgundy, Royal Cloak, 'Bailone' Ruby Carousel and 'Monry' Sunsation;</p> <p><i>Mahoberberis</i> (<i>aquicandidula</i>, <i>aquisargentii</i>, <i>miethkeana</i>); and</p> <p><i>Mahonia</i> (<i>aquifolium</i>, <i>atropurpurea</i>, <i>bealei</i>, <i>compacta</i>, <i>dictyota</i>, <i>fortunei</i>, <i>japonica</i>, <i>lomarifolia</i>, <i>nervosa</i>, <i>pinnata</i>, <i>piperiana</i>, <i>pumila</i>, <i>repens</i>)</p>

COMING INTO FORCE

19. 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

This regulatory amendment package makes minor amendments and addresses comments provided by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJC) to regulations administered and enforced by the Canadian Food Inspection Agency (CFIA). The following is a description of the changes:

Honey Regulations

Paragraph 54.2(2)(c) of the English version is amended to correct the reference to the defined term "colour classification". The paragraph presently refers only to "classification". This change will also harmonize the English and French versions of this provision.

Maple Products Regulations

A definition of "first dealer" is added to section 2 in order to clarify the meaning of the term as it is used in the Regulations.

The French version of subsection 13(2) does not have the same meaning as the English version. The English version states that on written request, a person may obtain a copy of the certificate of inspection; whereas the French version states only that a person may request a copy of the certificate. The French version is therefore amended to match the English.

Subsections 14(1) and (3) are also amended as the result of a recommendation from the SJC. The SJC has noted that the discretion offered the Director in subsection (1), cannot operate with the provisions of subsection (3). For example, if the Director may grant an appeal inspection under subsection (1), the Director may also refuse to grant an appeal inspection under subsection (3) if the maple products are not accessible for inspection. The Agency has accepted the SJC's recommendation and is removing the discretionary power of the Director in subsection (1) accordingly. Furthermore, two new paragraphs are added to subsection (3) to enumerate as clearly as possible the criteria that the Director must use when granting an appeal inspection.

Colonne I	
Article	Chose
2. (1)	<p>Épine-vinette (y compris les espèces <i>Berberis</i>, <i>Mahoberberis</i> et <i>Mahonia</i>), sauf les espèces et cultivars suivants :</p> <p><i>Berberis</i> (<i>buxifolia</i>, <i>candidula</i>, <i>chenaultii</i>, <i>darwinii</i>, <i>xgladwynensis</i>, <i>insignis</i>, <i>julianae</i>, <i>linearifolia</i>, <i>lologenesis</i>, <i>replicata</i>, <i>sargentiana</i>, <i>stenophylla</i>, <i>taliensis</i>, <i>verruculosa</i>) et les cultivars suivants de <i>Berberis thunbergii</i> : Aurea Nana, « Monomb » Cherry Bomb, Concorde, « Tara » Emerald Carousel, « Monlers » Golden Nugget, « Bailgreen » Jade Carousel, Rose Glow, « Gentry » Royal Burgundy, Royal Cloak, « Bailone » Ruby Carousel et « Monry » Sunsation;</p> <p><i>Mahoberberis</i> (<i>aquicandidula</i>, <i>aquisargentii</i>, <i>miethkeana</i>);</p> <p><i>Mahonia</i> (<i>aquifolium</i>, <i>atropurpurea</i>, <i>bealei</i>, <i>compacta</i>, <i>dictyota</i>, <i>fortunei</i>, <i>japonica</i>, <i>lomarifolia</i>, <i>nervosa</i>, <i>pinnata</i>, <i>piperiana</i>, <i>pumila</i>, <i>repens</i>)</p>

ENTRÉE EN VIGUEUR

19. 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 modification du règlement fait des modifications de peu d'importance et répond aux commentaires du Comité mixte permanent (CMP) sur l'examen de la réglementation au sujet des textes législatifs qu'applique l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA). Voici une description des modifications :

Règlement sur le miel

L'alinéa 54.2(2)(c) de la version anglaise est modifié afin de corriger le renvoi à l'expression « colour classification » (classification selon la couleur) qui est définie dans le règlement. Actuellement, on ne mentionne que le mot « classification » (catégorie). Cette modification permettra également d'harmoniser les versions anglaise et française de la disposition.

Règlement sur les produits de l'érable

La définition de « premier commerçant » est ajoutée au paragraphe 2 afin d'éclaircir le sens de l'expression dans le règlement.

La version française du paragraphe 13(2) n'a pas le même sens que la version anglaise. La version anglaise indique que quiconque peut obtenir une copie du certificat d'inspection sur demande écrite. La version française, par contre, affirme seulement que quiconque peut demander une copie du certificat. La version française est donc modifiée pour correspondre à la version anglaise.

Les paragraphes 14(1) et (3) sont également modifiés conformément à la recommandation du CMP. Ce dernier a noté que le pouvoir discrétionnaire accordé au directeur au paragraphe (1) ne peut être mis en application en vertu des dispositions du paragraphe (3). Par exemple, bien que le directeur puisse autoriser une inspection en appel en vertu du paragraphe (1), il peut également refuser de l'accorder en vertu du paragraphe (3) si les produits de l'érable ne sont pas accessibles pour l'inspection. L'Agence a accepté les recommandations du CMP et supprime ainsi le pouvoir discrétionnaire du directeur du paragraphe (1). De plus, deux nouveaux alinéas seront ajoutés au paragraphe (3) dans le but d'énumérer aussi clairement que possible les critères qui permettent au directeur d'autoriser une inspection en appel.

Dairy Products Regulations

The SJC has recommended changes to the definitions of “adulterated” and “contaminated” in these Regulations. The Committee has submitted that, in the existing version of the Regulations, the wider definition of “contaminated” encompasses anything that would fall into the narrower definition of “adulterated”. Because of this situation, anything that is adulterated will also be contaminated therefore making any distinction between the terms unclear. The Committee contends that if adulterated products are merely a subclass of contaminated products, there should be no reference to adulterated products.

These Regulations remove the definition and references to the term “adulterated”. These amendments also include a minor change to the definition of the term “contaminated” making the new definition of the term as inclusive as possible and updating the reference to the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

Further amendments modify the *Dairy Products Regulations* based on recommendations from the SJC that have been received with respect to suspension and cancellation of licence provisions in other commodity regulations made under the *Canada Agricultural Products Act*. The Committee had observed that the grounds for cancellation of a registration of an establishment under these Regulations are identical to the grounds for suspension.

The amendments would make cancellation of an establishment registration conditional upon a suspension where the operator has not taken the required corrective action during the time allotted. A suspension would not always, however, be a prerequisite to a cancellation; for example, in the case where an application for registration of an establishment is found to contain false or misleading information, the registration will be cancelled without first suspending the registration.

Fertilizers Regulations

Subsections 5(5.1) and (5.2) are redundant and are, therefore, repealed. The granting of temporary registration certificates is no longer carried out by the Agency; and, therefore these two provisions which set out the criteria for granting these certificates are repealed.

Subsection 10.3(2) requires a person to provide the Minister with the results of field performance test results. The miscellaneous amendment regulations published as SOR/2000-184 replaced “Minister” with “President of the Agency” in several provisions in several different regulations administered and enforced by the CFIA. The change should have been made in this provision also, but was inadvertently missed. This amendment corrects this oversight.

Subsection 16(4.1) is repealed because the CFIA is reviewing the policy by which it requires persons to retain labels of customer-formula fertilizers that contain a pesticide. After this review is complete, the CFIA will address the issue of label retention by manufacturers of customer-formula fertilizers in a future regulatory amendment.

Health of Animals Regulations

The definition of “bovine” in section 2 replaces text that was inadvertently repealed by a recent amendment. Specifically,

Règlement sur les produits laitiers

Le CMP a recommandé de modifier les définitions de « falsifié » et de « contaminé » dans les règlements touchés. Le CMP a jugé que, dans la version actuelle de la réglementation, la définition large de « contaminé » englobe tout ce qui se range sous la définition plus restreinte de « falsifié ». Cette situation fait en sorte que tout ce qui est falsifié est également contaminé, ce qui rend imprécise la distinction entre les deux termes. Le CMP est d’avis que si les produits falsifiés ne sont qu’une sous-catégorie des produits contaminés, aucune mention ne devrait être faite des produits falsifiés.

Dans la version révisée des règlements, la définition de « falsifié » et toutes les mentions de ce terme seront supprimées. D’autres modifications mineures seront également apportées à la définition du terme « contaminé » pour rendre celle-ci aussi globale que possible et pour mettre à jour le renvoi à la *Loi canadienne sur la protection de l’environnement (1999)*.

D’autres modifications du *Règlement sur les produits laitiers* se fondent sur les recommandations du CMP qui ont été reçues relativement aux dispositions portant sur la suspension et le retrait des permis dans d’autres règlements sur d’autres produits pris en vertu de la *Loi sur les produits agricoles au Canada*. Le Comité a signalé que les motifs du retrait de l’agrément d’un établissement en vertu de ce règlement sont identiques aux motifs de la suspension.

Les modifications rendraient le retrait de l’agrément d’un établissement conditionnel à la suspension lorsque l’exploitant n’a pas pris les mesures correctives exigées dans le délai prescrit. La suspension ne serait pas toujours une condition préalable au retrait; par exemple, lorsque l’on constate que la demande d’agrément contient de l’information fautive ou trompeuse, on demandera le retrait de l’agrément sans une suspension de l’agrément préalable.

Règlement sur les engrais

Les paragraphes 5(5.1) et (5.2) sont abrogés parce qu’ils sont redondants. L’Agence ne s’occupe plus de l’octroi de certificats d’enregistrement temporaire et ces deux dispositions qui établissent les critères de l’octroi de tels certificats sont donc abrogées.

Le paragraphe 10.3(2) exige la présentation au ministre des résultats des essais en culture du produit. Le règlement correctif publié comme DORS/2000-184 a remplacé « ministre » par « président de l’Agence » dans plusieurs dispositions de différents règlements appliqués par l’ACIA. Cette disposition aurait dû être également modifiée, mais a été oubliée par mégarde. La modification corrige cette méprise.

Le paragraphe 16(4.1) est abrogé parce que l’ACIA s’emploie à examiner la politique qui exige que l’on conserve les étiquettes des engrais que l’on prépare selon la formule du client qui contient un pesticide. Une fois l’examen terminé, l’ACIA traitera la question de la conservation des étiquettes par les fabricants d’engrais préparés selon la formule du client dans une modification réglementaire future.

Règlement sur la santé des animaux

La définition de « bovin » à l’article 2 rétablit le texte qui avait été abrogé par erreur par une modification récente. Plus

the words “for the purposes of Part II” were removed by SOR/2001-210. This amendment reinstates these words.

The definitions of “animal by-product” and “animal product” in section 2, the definition of “regulated animal” in section 10 and subparagraph 51(c)(i) are amended to correct two spelling errors in the scientific names *Pinnepedia* (changed to *Pinnipedia*) and *Sirennia* (changed to *Sirenia*) in the English version of the Regulations.

The French version of the definition of “official veterinarian” in section 10 is replaced to achieve consistency between the English and French versions of the Regulations and to more accurately reflect the intended meaning of this definition.

Subsection 160(1.1) is amended by adding the words, “subject to paragraph 37(1)(b) of the *Canadian Environmental Assessment Act*” as recommended by the SJC. The addition of this text will clarify that the Minister will take paragraph 37(1)(b) of the *Canadian Environmental Assessment Act* into consideration in certain circumstances when determining the level of environmental risk when issuing a permit.

Plant Protection Regulations

In 2001, Schedule I to the *Plant Protection Regulations* was amended (SOR/2001-287) to add Barberry plants (*Berberis thunbergii*). When Schedule I was amended, two spelling errors were made in the scientific names of two varieties. The present amendment corrects these errors.

Alternatives

Most of the amendments in this package are editorial changes and minor modifications to existing Regulations. The amendments to the *Dairy Products Regulations*, for example, serve to clarify the grounds for suspension and cancellation of registered establishments.

No alternatives were considered.

Benefits and Costs

No additional costs to the Agency or to industry or consumers are anticipated as a result of these changes.

Consultation

Because of the minor nature of the changes, consultation was not deemed to be necessary.

Compliance and Enforcement

The amendments would not impact on the current enforcement process.

Contact

David Spicer
Senior Regulatory Drafting Officer
Regulatory and Intergovernmental Affairs Directorate
Canadian Food Inspection Agency
59 Camelot Drive
Nepean, Ontario
K1A 0Y9
Telephone: (613) 225-2342 (ext. 4207)
FAX: (613) 228-6653
E-mail: spicerd@inspection.gc.ca

particulièrement, les mots « aux fins de la Partie II » avaient été retranchés par le DORS/2001-210. La présente modification rétablit ces mots.

Les définitions de « sous-produit animal » et de « produit animal » à l'article 2, la définition d'« animal réglementé » à l'article 10 et le sous-alinéa 51c)(i) sont modifiés pour corriger deux erreurs d'orthographe des noms scientifiques *Pinnepedia* (qui devient *Pinnipedia*) et *Sirennia* (qui devient *Sirenia*) dans la version anglaise du règlement.

La définition de « vétérinaire officiel » à l'article 10 de la version française est remplacée pour arriver à l'uniformité entre les versions anglaise et française du règlement et refléter plus exactement le sens voulu de cette définition.

Le paragraphe 160(1.1) est modifié par l'ajout des mots « sous réserve de l'alinéa 37(1)(b) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* », conformément à la recommandation du CMP. L'ajout de cette précision clarifie le fait que le ministre tiendra compte de l'alinéa 37(1)(b) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* dans certains cas lors de l'établissement du niveau de risque environnemental pour la délivrance d'un permis.

Règlement sur la protection des végétaux

En 2001, l'annexe I du *Règlement sur la protection des végétaux* a été modifié (DORS/2001-287) afin d'ajouter l'épine-vinette commune (*Berberis thunbergii*). Lorsque l'annexe I a été modifiée, on a commis deux erreurs d'orthographe dans les noms scientifiques de deux variétés. La présente modification corrige ces erreurs.

Solutions envisagées

La plupart des modifications sont des modifications d'ordre administratif et d'ordre secondaire apportées à des règlements existants. Les modifications du *Règlement sur les produits laitiers*, par exemple, servent à préciser les motifs de la suspension et du retrait de l'agrément d'un établissement.

Aucune solution de rechange n'a été envisagée.

Avantages et coûts

Les présentes modifications ne devraient entraîner aucun coût supplémentaire pour l'Agence, ou l'industrie ou les consommateurs.

Consultations

En raison de la nature secondaire des modifications, la consultation n'a pas été jugée nécessaire.

Respect et exécution

Les correctifs ne devraient pas affecter le processus de conformité actuel.

Personne-ressource

David Spicer
Rédacteur principal de textes réglementaires
Direction des affaires réglementaires et intergouvernementales
Agence canadienne d'inspection des aliments
59, promenade Camelot
Nepean (Ontario)
K1A 0Y9
Téléphone : (613) 225-2342, poste 4207
TÉLÉCOPIEUR : (613) 228-6653
Courriel : spicerd@inspection.gc.ca

Registration
SOR/2004-81 22 April, 2004

ROYAL CANADIAN MINT ACT

Order Authorizing the Issue and Determining the Composition, Dimensions and Designs of a Twenty-five Cent Circulation Coin

P.C. 2004-424 22 April, 2004

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to sections 6.4^a and 6.5^a of the *Royal Canadian Mint Act*, hereby authorizes the issue and determines the designs of circulation coins as follows,

(a) a twenty-five cent coin

- (i) the characteristics of which shall be as specified in item 4.1 of Part 2 of the schedule to that Act,
- (ii) the diameter of which shall be 23.88 mm,
- (iii) the design on the obverse impression of which shall be the effigy of Her Majesty Queen Elizabeth II by Susanna Blunt, with the initials "SB" on the bottom left-hand corner of the neckline, the inscriptions "ELIZABETH II" and "D•G•REGINA", to the left and to the right, respectively, the letter "P" below the effigy and with beading around the circumference of the coin, and
- (iv) the design on the reverse impression of which shall depict a seventeenth century ship under sail, with the initials "RRC" to the left, the years "1604" and "2004" below the ship to the left, the word "CANADA" above and the words "25 Cents" to the right of the ship and with beading around the circumference of the coin; and

(b) a twenty-five cent coin

- (i) the characteristics of which shall be as specified in item 4.1 of Part 2 of the schedule to that Act,
- (ii) the diameter of which shall be 23.88 mm,
- (iii) the design on the obverse impression of which shall be the effigy of Her Majesty Queen Elizabeth II by Susanna Blunt, with the initials "SB" on the bottom left-hand corner of the neckline, the inscriptions "ELIZABETH II" and "D•G•REGINA", to the left and to the right, respectively, the letter "P" below the effigy and with beading around the circumference of the coin, and
- (iv) the design of the reverse impression of which shall depict a design by Canadian artist Cosme Saffioti, representing a red-coloured Poppy in the centre of a maple leaf, with a banner head with the inscription "REMEMBER SOUVENIR" below, the initials "CS" to the right of the banner and "CANADA" and "2004" separated by three small maple leaves, and the inscription "25 Cents" above the centre point of the leaf.

Enregistrement
DORS/2004-81 22 avril 2004

LOI SUR LA MONNAIE ROYALE CANADIENNE

Décret autorisant l'émission et fixant la composition, les dimensions et les dessins d'une pièce de monnaie de circulation de vingt-cinq cents

C.P. 2004-424 22 avril 2004

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu des articles 6.4^a et 6.5^a de la *Loi sur la Monnaie royale canadienne*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil autorise l'émission des pièces de monnaie de circulation ci-après et en fixe les dessins :

a) une pièce de vingt-cinq cents :

- (i) dont les caractéristiques sont précisées à l'article 4.1 de la partie 2 de l'annexe de cette loi,
- (ii) dont le diamètre est de 23,88 mm,
- (iii) dont le dessin gravé à l'avert est l'effigie de Sa Majesté la Reine Elizabeth II par Susanna Blunt, avec les initiales « SB » juste au-dessus de la ligne de démarcation du cou, dans le coin inférieur gauche, les inscriptions « ELIZABETH II » et « D•G•REGINA » à gauche et à droite, respectivement, la lettre « P » apparaissant sous l'effigie, et un grènetis souligne le pourtour de la pièce,
- (iv) dont le dessin gravé au revers représente un navire du dix-septième siècle à voiles déployées, les initiales « RRC » apparaissant à gauche du navire; les années « 1604 » et « 2004 » sont placées sous celui-ci à gauche, le mot « CANADA » surmonte le dessin, les mots « 25 Cents » apparaissent à la droite du navire et un grènetis souligne le pourtour de la pièce;

b) une pièce de vingt-cinq cents :

- (i) dont les caractéristiques sont précisées à l'article 4.1 de la partie 2 de l'annexe de cette loi,
- (ii) dont le diamètre est de 23,88 mm,
- (iii) dont le dessin gravé à l'avert est l'effigie de Sa Majesté la Reine Elizabeth II par Susanna Blunt, avec les initiales « SB » juste au-dessus de la ligne de démarcation du cou, dans le coin inférieur gauche, les inscriptions « ELIZABETH II » et « D•G•REGINA » à gauche et à droite, respectivement, la lettre « P » apparaissant sous l'effigie, et un grènetis souligne le pourtour de la pièce,
- (iv) dont le dessin gravé au revers de l'artiste canadien Cosme Saffioti représente un coquelicot de couleur rouge au centre d'une feuille d'érable; sous celle-ci apparaît une bannière portant l'inscription « REMEMBER SOUVENIR » avec les initiales « CS » à la droite de la bannière, les mots « CANADA » et « 2004 », séparés par trois petites feuilles d'érable, surmontent le dessin et l'inscription « 25 Cents » est placée dans la pointe centrale et supérieure de la feuille.

^a S.C. 1999, c. 4, s. 3

^a L.C. 1999, ch. 4, art. 3

Registration
SOR/2004-82 22 April, 2004

INCOME TAX ACT

Regulations Amending the Income Tax Regulations (Prescribed Distributions)

P.C. 2004-425 22 April, 2004

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 221^a of the *Income Tax Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Income Tax Regulations (Prescribed Distributions)*.

REGULATIONS AMENDING THE INCOME TAX REGULATIONS (PRESCRIBED DISTRIBUTIONS)

AMENDMENTS

1. The heading of Part LVI of the *Income Tax Regulations*¹ is replaced by the following:

PRESCRIBED DISTRIBUTIONS

2. Section 5600 of the Regulations is replaced by the following:

5600. For the purpose of section 86.1 of the Act, the following distributions of shares are prescribed:

- (a) the distribution by Active Biotech AB, on May 10, 1999, of shares of Wilhelm Sonesson AB; and
- (b) the distribution by Orckit Communications Ltd., on June 30, 2000, of shares of Tioga Technologies Ltd.

COMING INTO FORCE

3. These Regulations are deemed to have come into force on January 1, 1998.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

This amendment to the *Income Tax Regulations* (the “regulations”) prescribes two distributions of shares for the purpose of the tax-deferral rules for foreign spin-off transactions in section 86.1 of the *Income Tax Act* (the “Act”). The prescriptions concern a distribution undertaken by Active Biotech AB, and a distribution undertaken by Orckit Communications Ltd. As a result of this amendment, Canadian shareholders of each company will be eligible for a tax deferral in respect of the distributions.

In 2001, Parliament enacted section 86.1 of the Act, which provides Canadian shareholders with a tax deferral in respect of certain distributions made by a foreign corporation of shares it

Enregistrement
DORS/2004-82 22 avril 2004

LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu (distributions visées)

C.P. 2004-425 22 avril 2004

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 221^a de la *Loi de l'impôt sur le revenu*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu (distributions visées)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'IMPÔT SUR LE REVENU (DISTRIBUTIONS VISÉES)

MODIFICATIONS

1. Le titre de la partie LVI du Règlement de l'impôt sur le revenu¹ est remplacé par ce qui suit :

DISTRIBUTIONS VISÉES

2. L'article 5600 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

5600. Pour l'application de l'article 86.1 de la Loi, les distributions d'actions ci-après sont visées :

- a) la distribution effectuée par Active Biotech AB, le 10 mai 1999, d'actions de Wilhelm Sonesson AB;
- b) la distribution effectuée par Orckit Communications Ltd., le 30 juin 2000, d'actions de Tioga Technologies Ltd.

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent règlement est réputé être entré en vigueur le 1^{er} janvier 1998.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le *Règlement de l'impôt sur le revenu* (le règlement) est modifié afin de faire état de deux distributions d'actions pour l'application des règles sur le report d'impôt prévu pour les opérations de distribution d'actions de l'étranger, énoncées à l'article 86.1 de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (la Loi). Les distributions visées sont celles effectuées par Active Biotech AB et par Orckit Communications Ltd. Par suite de la modification, les actionnaires canadiens de chaque société pourront reporter l'impôt relatif aux distributions.

En 2001, le Parlement a édicté l'article 86.1 de la Loi, qui permet aux actionnaires canadiens de reporter l'impôt relatif à certaines distributions, effectuées par des sociétés étrangères,

^a S.C. 2000, c. 12, s. 142 (Sch. 2, par. 1(z.34))

^b R.S., c. 1 (5th Supp.)

¹ C.R.C., c. 945

^a L.C. 2000, ch. 12, art. 142, (ann. 2, al. 1z.34))

^b L.R., ch. 1 (5^e suppl.)

¹ C.R.C., ch. 945

owns in another foreign corporation. This change to the income tax law was applicable to “eligible distributions” received after 1997.

Section 86.1 of the Act requires that various conditions be met before a distribution is considered to be an “eligible distribution”. The various conditions ensure, among other things, that Canadian shareholders of a foreign corporation are not treated more favourably with respect to a distribution than Canadian shareholders receiving a similar distribution from a Canadian corporation. In doing so, the rules apply to certain types of spin-offs only and distinguish between U.S. and non-U.S. spin-off transactions.

In particular, certain spin-off transactions under the United States’ *Internal Revenue Code* were considered acceptable without the need for prescription, and this result is provided for in subsection 86.1(2) of the Act. However, there is not the same familiarity with the way in which foreign countries other than the U.S. approach the taxation of spin-off transactions, thus resulting in the additional requirement in section 86.1 that a non-U.S. spin-off transaction be “prescribed”.

This amendment to the regulations prescribes two distributions with respect to foreign spin-off transactions:

1. The distribution by Active Biotech AB on May 10, 1999 of shares of Wilhelm Sonesson AB; and
2. The distribution by Orckit Communications Ltd. on June 30, 2000 of shares of Tioga Technologies Ltd.

Alternatives

No alternatives were considered as the Act mandates prescription.

Benefits and Costs

The amendment is relieving in nature, with a deferral of income tax being provided to eligible shareholders.

Consultation

The particular corporations identified in this regulation were consulted as was the Canada Customs and Revenue Agency. The amendments were also pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 22, 2003, following which no comments were received and no changes were made to the amendments, other than to correct a typographical error by replacing, in paragraph 5600(a) of the regulations, “Bioteck” by “Biotech”.

Compliance and Enforcement

The Act provides the necessary compliance mechanisms.

Contact

Kerry Harnish
Tax Legislation Division
Department of Finance
L’Esplanade Laurier
140 O’Connor Street
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: (613) 992-4385

d’actions qu’elles détiennent dans d’autres sociétés étrangères. Cette modification législative s’appliquait aux « distributions admissibles » reçues après 1997.

Selon l’article 86.1 de la Loi, une distribution d’actions étrangères n’est considérée comme une « distribution admissible » que si diverses conditions sont réunies. Ces conditions visent notamment à garantir que les actionnaires canadiens de sociétés étrangères ne font pas l’objet d’un traitement plus favorable dans le cas d’une distribution que les actionnaires canadiens qui reçoivent une distribution similaire d’une société canadienne. À cette fin, les règles ne s’appliquent qu’à certains types de distributions et établissent une distinction entre les opérations effectuées aux États-Unis et celles effectuées dans d’autres pays étrangers.

À cet égard, certaines opérations effectuées sous le régime de la Loi des États-Unis intitulée *Internal Revenue Code* ont été considérées comme étant acceptables sans qu’il soit nécessaire de les prévoir par règlement : il s’agit des opérations visées au paragraphe 86.1(2) de la Loi. Toutefois, le régime d’imposition des distributions d’actions effectuées dans d’autres pays étrangers n’est pas aussi bien connu que le régime américain, d’où la nécessité de prévoir à l’article 86.1 de la Loi que les distributions effectuées dans d’autres pays que les États-Unis soient « visées par règlement ».

La modification apportée au règlement porte sur les deux distributions d’actions étrangères suivantes :

1. La distribution effectuée par Active Biotech AB, le 10 mai 1999, d’actions de Wilhelm Sonesson AB;
2. La distribution effectuée par Orckit Communications, le 30 juin 2000, d’actions de Tioga Technologies Ltd.

Solutions envisagées

La prise des dispositions réglementaires étant autorisée par la Loi, aucune autre solution n’a été envisagée.

Avantages et coûts

Il s’agit d’une modification d’allègement : le report d’impôt est accordé aux actionnaires admissibles.

Consultations

Les sociétés dont il est question dans le règlement ont été consultées, ainsi que l’Agence des douanes et du revenu du Canada. De plus, les modifications ont fait l’objet d’une publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 22 novembre 2003. Le ministère des Finances n’a reçu aucun commentaire portant sur le fond et n’a apporté aucun changement aux modifications, sauf pour corriger une erreur typographique en remplaçant, à l’alinéa 5600a) du règlement, le mot « Bioteck » par le mot « Biotech ».

Respect et exécution

Les mécanismes nécessaires sont prévus par la Loi.

Personne-ressource

Kerry Harnish
Division de la législation de l’impôt
Ministère des Finances
L’Esplanade Laurier
140, rue O’Connor
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : (613) 992-4385

Registration
SOR/2004-83 22 April, 2004

FEDERAL-PROVINCIAL FISCAL ARRANGEMENTS ACT

Regulations Amending the Federal-Provincial Fiscal Arrangements Regulations, 1999

P.C. 2004-426 22 April, 2004

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 40^a of the *Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Federal-Provincial Fiscal Arrangements Regulations, 1999*.

REGULATIONS AMENDING THE FEDERAL-PROVINCIAL FISCAL ARRANGEMENTS REGULATIONS, 1999

AMENDMENTS

1. Subsection 24.3(3) of the *Federal-Provincial Fiscal Arrangements Regulations, 1999*¹ is replaced by the following:

(3) The overpayment shall be recovered in equal monthly instalments during the period beginning on April 1, 2005 and ending on March 31, 2010.

2. Subsection 24.4(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) Any balance that remains outstanding on April 1, 2009 shall be recovered during the period beginning on April 1, 2009 and ending on March 31, 2010.

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

This amendment to the *Federal-Provincial Fiscal Arrangements Regulations* provides for payment adjustments related to revision of census data and federal income tax assessments to be made beginning April 1, 2005 and not April 1, 2004. This change was announced in the March 23rd budget.

The purpose of the amendment is to ease the effect of the financial impact on the negatively affected provinces by

Enregistrement
DORS/2004-83 22 avril 2004

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

Règlement modifiant le règlement de 1999 sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces

C.P. 2004-426 22 avril 2004

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 40^a de la *Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de 1999 sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE 1999 SUR LES ARRANGEMENTS FISCAUX ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL ET LES PROVINCES

MODIFICATIONS

1. Le paragraphe 24.3(3) du Règlement de 1999 sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces¹ est remplacé par ce qui suit :

(3) Le paiement en trop est recouvré en versements mensuels égaux au cours de la période débutant le 1^{er} avril 2005 et se terminant le 31 mars 2010.

2. Le paragraphe 24.4(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Tout solde non encore recouvré au 1^{er} avril 2009 est recouvré au cours de la période débutant le 1^{er} avril 2009 et se terminant le 31 mars 2010.

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 modification du *Règlement sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces* prévoit des rajustements des paiements par suite de la révision des données du recensement et des cotisations de l'impôt fédéral sur le revenu qui commenceront le 1^{er} avril 2005 plutôt que le 1^{er} avril 2004. Ce changement a été annoncé dans le budget du 23 mars.

La modification a pour objet d'atténuer l'incidence financière pour les provinces touchées négativement en établissant un

^a S.C. 1999, c. 31, s. 93

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

¹ SOR/2000-100

^a L.C. 1999, ch. 31, art. 93

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

¹ DORS/2000-100

establishing a recovery schedule permitting repayment over five years beginning April 1, 2005.

Alternatives

The *Federal Provincial Fiscal Arrangements Act* requires that these mitigating measures be implemented through regulations. Therefore, there are no alternative means for providing provinces with the relief.

Benefits and Costs

As the amounts are deferred rather than forgiven, they are equivalent to the provision of interest free loans to the provinces, the value of which will depend on prevailing rates of interest and the amount of time it will take to recover the overpayments.

Consultation

Provinces have been consulted on the deferral of the Equalization and CHST impacts for program years 2000-2001 to 2003-2004 resulting from the 2001 census and the 2002 income tax data.

Compliance and Enforcement

Not applicable.

Contact

Pierre Doucet
Department of Finance
Federal-Provincial Relations Division
L'Esplanade Laurier
140 O'Connor Street, 15th Floor, East Tower
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: (613) 996-3598

calendrier de recouvrement permettant l'étalement des remboursements sur cinq ans, à compter du 1^{er} avril 2005.

Solutions envisagées

Puisque la *Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces* exige que ces mesures d'atténuation soient mises en oeuvre dans le règlement, il n'existe donc pas d'autres façons de procéder.

Avantages et coûts

Comme les montants sont différés plutôt qu'annulés, ils correspondent à l'octroi aux provinces de prêts sans intérêt dont la valeur dépend des taux d'intérêt en vigueur et du temps qu'il faudra pour recouvrer la totalité des paiements excédentaires.

Consultations

Les provinces ont été consultées concernant le report de l'incidence de la péréquation et du TCSPS pour les années de programme 2000-2001 à 2003-2004 par suite des données du recensement de 2001 et de celles relatives à l'impôt sur le revenu pour 2002.

Respect et exécution

Sans objet.

Personne-ressource

Pierre Doucet
Ministère des Finances
Division des relations fédérales-provinciales
L'Esplanade Laurier
140, rue O'Connor, 15^e étage, tour Est
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : (613) 996-3598

Registration
SOR/2004-84 22 April, 2004

FOOD AND DRUGS ACT

Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1236 — Transglutaminase)

P.C. 2004-428 22 April, 2004

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to subsection 30(1)^a of the *Food and Drugs Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1236 — Transglutaminase)*.

Enregistrement
DORS/2004-84 22 avril 2004

LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES

Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1236 — transglutaminase)

C.P. 2004-428 22 avril 2004

Sur recommandation du ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 30(1)^a de la *Loi sur les aliments et drogues*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1236 — transglutaminase)*, ci-après.

REGULATIONS AMENDING THE FOOD AND DRUG REGULATIONS (1236 — TRANSGLUTAMINASE)

AMENDMENT

1. Table V to section B.16.100 of Part B of the *Food and Drug Regulations*¹ is amended by adding the following before item T.1:

Item No.	Column I Additive	Column II Permitted Source	Column III Permitted in or Upon	Column IV Maximum Level of Use
T.01	Transglutaminase	<i>Streptovorticillium mobaraense</i> strain S-8112	(1) Prepared fish products (except for any of these products for which standards are set out in these Regulations) (2) Simulated meat products (3) Cheese products (except for any of these products for which standards are set out in these Regulations) (4) Processed cheese products (except for any of these products for which standards are set out in these Regulations) (5) Cream cheese products (except for any of these products for which standards are set out in these Regulations) (6) Yogurt (7) Frozen dairy desserts (except for any of these products for which standards are set out in these Regulations)	(1) Good Manufacturing Practice (2) Good Manufacturing Practice (3) Good Manufacturing Practice (4) Good Manufacturing Practice (5) Good Manufacturing Practice (6) Good Manufacturing Practice (7) Good Manufacturing Practice

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES ALIMENTS ET DROGUES (1236 — TRANSGLUTAMINASE)

MODIFICATION

1. Le tableau V de l'article B.16.100 de la partie B du *Règlement sur les aliments et drogues*¹ est modifié par adjonction, avant l'article T.1, de ce qui suit :

Article	Colonne I Additifs	Colonne II Source permise	Colonne III Permis dans ou sur	Colonne IV Limites de tolérance
T.01	Transglutaminase	<i>Streptovorticillium mobaraense</i> souche S-8112	(1) Produits de poisson préparé (sauf pour l'un de ces produits visés par une norme dans le présent règlement) (2) Simili-produits de viande (3) Produits de fromage (sauf pour l'un de ces produits visés par une norme dans le présent règlement)	(1) Bonnes pratiques industrielles (2) Bonnes pratiques industrielles (3) Bonnes pratiques industrielles

^a S.C. 1999, c. 33, s. 347

¹ C.R.C., c. 870

^a L.C. 1999, ch. 33, art. 347

¹ C.R.C., ch. 870

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Additifs	Source permise	Permis dans ou sur
			Limites de tolérance
		(4) Produits de fromage fondu (sauf pour l'un de ces produits visés par une norme dans le présent règlement)	(4) Bonnes pratiques industrielles
		(5) Produits de fromage à la crème (sauf pour l'un de ces produits visés par une norme dans le présent règlement)	(5) Bonnes pratiques industrielles
		(6) Yogourt	(6) Bonnes pratiques industrielles
		(7) Desserts laitiers congelés (sauf pour l'un de ces produits visés par une norme dans le présent règlement)	(7) Bonnes pratiques industrielles

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Enzymes used in the manufacture of foods are considered food additives and must be listed in Division 16 of the *Food and Drug Regulations* before they are permitted to be used in food products. At the present time, there is no provision in the Regulations for the use of the enzyme transglutaminase in foods marketed in Canada.

Health Canada has received a submission to permit the use of transglutaminase obtained from the microorganism *Streptovorticillium mobaraense* strain S-8112 in the following list of unstandardized foods: prepared fish products, cheese products, cream and processed cheese products, simulated meat products, yogurt and frozen dairy desserts. The use of the transglutaminase will improve the textural characteristics of these products.

Evaluation of available data supports the safety and effectiveness for the use of transglutaminase. This enzyme has been approved for use in the United States, Japan and most European countries.

This amendment to the Regulations permits the use of the transglutaminase enzyme obtained from *Streptovorticillium mobaraense* strain S-8112 to enhance the texture of the unstandardized foods listed above at a level consistent with Good Manufacturing Practice.

Alternatives

Under the *Food and Drug Regulations*, provision for the use of new food additives 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 been shown to be both safe and effective.

Benefits and Costs

This amendment benefits consumers by allowing the availability of a better quality and a greater variety of food products in the Canadian marketplace. The use of transglutaminase benefits the

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Les enzymes utilisées dans la production des aliments sont considérées comme des additifs alimentaires et doivent être inscrites au titre 16 du *Règlement sur les aliments et drogues* avant que leur utilisation dans les produits alimentaires ne soit autorisée. Actuellement, il n'y a pas de disposition dans le règlement permettant l'utilisation de l'enzyme transglutaminase dans les aliments vendus au Canada.

Santé Canada a reçu une demande pour que soit autorisée l'utilisation de la transglutaminase provenant du micro-organisme *Streptovorticillium mobaraense* souche S-8112 dans les aliments non normalisés suivants : les produits de poisson, les produits de fromage, les produits de fromage à la crème et de fromage fondu, les simili-produits de viande, le yogourt et les desserts laitiers congelés. L'utilisation de l'enzyme transglutaminase améliorera la qualité de la texture de ces produits.

L'évaluation des données disponibles appuie l'innocuité et l'efficacité de l'utilisation de la transglutaminase. L'utilisation de cette enzyme a été approuvée aux États-Unis, au Japon et par la plupart des pays européens.

Cette modification au règlement permet l'utilisation de l'enzyme transglutaminase provenant du *Streptovorticillium mobaraense* souche S-8112 afin d'améliorer la texture des aliments non normalisés décrits ci-haut à des limites conformes aux « bonnes pratiques industrielles ».

Solutions envisagées

Dans le cadre du *Règlement sur les aliments et drogues*, l'utilisation de nouveaux additifs alimentaires ne peut être autorisée que par voie de modification du règlement. Le maintien du statu quo a été rejeté étant donné qu'il empêcherait l'utilisation d'un additif alimentaire qui s'est avéré sans danger et efficace.

Avantages et coûts

Cette modification est bénéfique pour le consommateur car elle permet l'accessibilité à une plus grande qualité et variété d'aliments sur le marché canadien. L'utilisation de la transglutaminase

industry by permitting the use of a new enzyme that facilitates the manufacture of the above stated unstandardized foods.

There is no anticipated increase in cost to government from the administration of this amendment. Furthermore, compliance costs incurred by manufacturers are not considered to be a factor as the use of this food additive is optional.

Consultation

Because of the proprietary nature of submissions which deal with food additives, consultation on proposed amendments is not usually carried out prior to pre-publication. Nevertheless, because it was proposed to permit the use of transglutaminase in a broad range of unstandardized food products, targeted consultation has been conducted prior to pre-publication in the *Canada Gazette*, Part I, with the food industry sectors that may be impacted by the proposed amendment. Hence, the Canadian Food Inspection Agency, the Canadian Pork Council, the Canadian Poultry and Egg Processors Council, and the Fisheries Council of Canada were consulted and expressed their support for this proposed amendment. The Canadian Meat Council's support was limited to the approval of transglutaminase for use in standardized and unstandardized meat products.

The proposed amendment was published in the *Canada Gazette*, Part I, on June 21, 2003. Interested parties were invited to provide comments on this amendment. Three comments were received. These comments requested the extension of use of transglutaminase to include meat products for which there are compositional standards in Division 14 of the Regulations and also for meat products for which compositional standards are not prescribed (i.e., unstandardized meat products). The Canadian Meat Council in particular noted its concern that the amendment did not permit use of this enzyme in meat products.

Health Canada responded to these comments in writing and indicated that provision for the use of this enzyme in standardized and unstandardized meat products could only be made in the Regulations subsequent to a specific request with supporting data as to the efficacy and safety of the use of this enzyme in these foods as required by the Regulations. Health Canada also stated that at the time of drafting of the proposed amendment, there was no request nor supporting data submitted for the use of this enzyme in meat products. Consequently, Health Canada could not include a provision for such use in the proposed amendment.

Compliance and Enforcement

Compliance will be monitored by ongoing domestic and import inspection programs conducted by the Canadian Food Inspection Agency.

est avantageuse pour l'industrie car elle facilite la fabrication des aliments non normalisés mentionnés dans les paragraphes précédents.

On ne s'attend pas à ce qu'il en coûte plus cher pour le gouvernement d'appliquer ce règlement. De plus, les coûts liés à la mise en conformité de l'industrie n'entrent pas en ligne de compte, puisque l'utilisation de cet additif alimentaire est facultative.

Consultations

Étant donné que les demandes traitant des additif alimentaires sont protégées par des droits d'exclusivité, une consultation n'est habituellement pas menée avant la publication préalable. Néanmoins, puisqu'il était proposé de permettre l'utilisation de la transglutaminase dans une grande variété d'aliments non normalisés, une consultation ciblée a été menée avant la publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I auprès des secteurs de l'industrie alimentaire susceptibles d'être affectés par la proposition de modification. Ainsi, l'Agence canadienne d'inspection des aliments, le Conseil canadien du porc, le Conseil canadien des transformateurs d'œufs et de volaille et le Conseil canadien des pêches ont été consultés et ont appuyé cette proposition de modification. L'appui du Conseil des viandes du Canada se limitait à l'approbation de l'utilisation de la transglutaminase dans les produits de viande normalisés et non normalisés.

La modification proposée a été publiée au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I du 21 juin 2003. Les parties intéressées ont été invitées à soumettre leurs commentaires concernant le projet de modification. Trois commentaires ont été reçus. Ces commentaires demandaient d'étendre l'utilisation de la transglutaminase afin d'inclure les produits de viande pour lesquels il existe des normes de composition sous le titre 14 du règlement et également pour les produits de viande pour lesquels des normes de composition ne sont pas prescrites (c.-à-d., produits de viande non normalisés). Le Conseil des viandes du Canada, en particulier, a fait connaître son inquiétude à savoir que la modification ne permettait pas l'utilisation de cette enzyme dans les produits de viande.

Santé Canada a répondu à ces commentaires par écrit et a indiqué qu'une disposition pour l'utilisation de cette enzyme dans les produits de viande normalisés et non normalisés peut seulement être incluse dans le règlement suite à une demande spécifique accompagnée de données justificatives quant à l'efficacité et l'utilisation sécuritaire de cette enzyme dans ces aliments tel que requis par le règlement. Santé Canada a également indiqué que lorsque la modification proposée a été rédigée, aucune demande ou données justificatives n'ont été soumises pour l'utilisation de cette enzyme dans les produits de viande. Par conséquent, Santé Canada ne pouvait pas inclure une disposition permettant une telle utilisation dans la modification proposée.

Respect et exécution

Le respect des dispositions réglementaires sera assuré dans le cadre des programmes permanents d'inspection des denrées alimentaires canadiennes et des importations menés par l'Agence canadienne d'inspection des aliments.

Contact

Ronald Burke
Director
Bureau of Food Regulatory
International and Interagency Affairs
Health Canada
A.L. 0702C1
Ottawa, Ontario
K1A 0L2
Telephone: (613) 957-1828
FAX: (613) 941-3537
E-mail: sche-ann@hc-sc.gc.ca

Personne-ressource

Ronald Burke
Directeur
Bureau de la réglementation des aliments, des affaires
internationales et interagences
Santé Canada
L.A. 0702C1
Ottawa (Ontario)
K1A 0L2
Téléphone : (613) 957-1828
TÉLÉCOPIEUR : (613) 941-3537
Courriel : sche-ann@hc-sc.gc.ca

Registration
SOR/2004-85 22 April, 2004

TRADE-MARKS ACT

Order Amending Subsections 11.18(3) and (4) of the Trade-marks Act

P.C. 2004-430 22 April, 2004

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, pursuant to subsection 11.18(5)^a of the *Trade-marks Act*, hereby makes the annexed *Order Amending Subsections 11.18(3) and (4) of the Trade-marks Act*.

ORDER AMENDING SUBSECTIONS 11.18(3) AND (4) OF THE TRADE-MARKS ACT

AMENDMENTS

1. (1) Paragraphs 11.18(3)(a) to (e) of the *Trade-marks Act*¹ are repealed.
- (2) Paragraphs 11.18(3)(f) to (k) of the Act are repealed.
- (3) Paragraphs 11.18(3)(l) to (v) of the Act are repealed.
- (4) Paragraphs 11.18(4)(a) and (c) of the Act are repealed.

COMING INTO FORCE

2. (1) Subsections 1(3) and (4) come into force on the day on which this Order is registered.
- (2) Subsection 1(2) comes into force on December 31, 2008.
- (3) Subsection 1(1) comes into force on December 31, 2013.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Description

The *Order Amending Subsections 11.18(3) and (4) of the Trade-marks Act* (the Order) is being introduced to implement one of Canada's obligations under the *Agreement between Canada and the European Community on trade in wines and spirit drinks* (the Agreement). The negotiations concluded on April 24, 2003 and the Agreement was signed on September 16, 2003. The Agreement will enter into force on the first day of the second month following the date on which Canada and the European Community (EC) have exchanged diplomatic notes confirming the completion of their respective procedures for the entry into force of the Agreement. The coming into force of the Agreement is contingent on approval of the Order.

One of Canada's commitments as part of the Agreement was to phase out the list of generic names for wines, as well as two generic spirit names, "Grappa" and "Ouzo", found respectively in

^a S.C. 1994, c. 47, s. 192

¹ R.S., c. T-13

Enregistrement
DORS/2004-85 22 avril 2004

LOI SUR LES MARQUES DE COMMERCE

Décret modifiant les paragraphes 11.18(3) et (4) de la Loi sur les marques de commerce

C.P. 2004-430 22 avril 2004

Sur recommandation de la ministre de l'Industrie et en vertu du paragraphe 11.18(5)^a de la *Loi sur les marques de commerce*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant les paragraphes 11.18(3) et (4) de la Loi sur les marques de commerce*, ci-après.

DÉCRET MODIFIANT LES PARAGRAPHES 11.18(3) ET (4) DE LA LOI SUR LES MARQUES DE COMMERCE

MODIFICATIONS

1. (1) Les alinéas 11.18(3)a) à e) de la *Loi sur les marques de commerce*¹ sont abrogés.
- (2) Les alinéas 11.18(3)f) à k) de la même loi sont abrogés.
- (3) Les alinéas 11.18(3)l) à v) de la même loi sont abrogés.
- (4) Les alinéas 11.18(4)a) et c) de la même loi sont abrogés.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. (1) Les paragraphes 1(3) et (4) entrent en vigueur à la date d'enregistrement du présent décret.
- (2) Le paragraphe 1(2) entre en vigueur le 31 décembre 2008.
- (3) Le paragraphe 1(1) entre en vigueur le 31 décembre 2013.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)

Description

Le *Décret modifiant les paragraphes 11.18(3) et (4) de la Loi sur les marques de commerce* (le décret) est déposé afin de permettre au Canada de remplir une des obligations découlant pour lui de l'*Accord entre la Communauté européenne et le Canada relatif au commerce des vins et des boissons spiritueuses* (l'Accord). Les négociations se sont terminées le 24 avril 2003 et l'Accord a été signé le 16 septembre 2003. L'Accord entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle le Canada et la Communauté européenne (CE) auront échangé des notes diplomatiques confirmant l'accomplissement des procédures respectives nécessaires à l'entrée en vigueur de l'Accord. Cette dernière dépend de l'approbation du décret.

Le Canada s'est notamment engagé, dans le cadre de l'Accord, à éliminer graduellement la liste de noms génériques de vins ainsi que les deux noms génériques de spiritueux « Grappa » et

^a L.C. 1994, ch. 47, art. 192

¹ L.R., ch. T-13

subsections 11.18(3) and (4) of the *Trade-marks Act* (TMA). This initiative seeks to progressively eliminate the use of European wine and spirit names on Canadian labels to allow European producers to apply for the protection of these names as geographical indications (GIs) in Canada. GIs constitute a category of intellectual property and are protected specifically in respect of wines and spirits in Canada, as part of its international trade obligations under the World Trade Organization (WTO) *Agreement on Trade Related Aspects of Intellectual Property Rights* (TRIPS). A GI is an indication (name or symbol) that identifies a good as originating in a particular locality or region. The reputation, quality or other characteristic of the good must be essentially attributable to its geographical origin. “Grappa” and “Ouzo” need to be protected under a separate legislative regime as they do not identify spirits originating in a particular geographical area (i.e., they are not place names).

With respect to wines, the Agreement stipulates that the following names will be removed from the list on the date of entry into force of the Agreement: “Bordeaux”, “Chianti”, “Claret”, “Madeira”, “Malaga”, “Marsala”, “Medoc”, “Médoc”, “Mosel” and “Moselle”. The names “Bourgogne”, “Burgundy”, “Rhin”, “Rhine”, “Sauterne” and “Sauternes” will be deleted on December 31, 2008. Wine names that bear significant importance to Canadian wine producers, i.e., “Chablis”, “Champagne”, “Port”, “Porto” and “Sherry”, will be removed from the list on December 31, 2013.

With regard to spirits, the spirit drink names “Grappa” and “Ouzo” will be removed from the list of generic spirit names in subsection 11.18(4) of the TMA on the date of entry into force of the Agreement.

“Tokay”, a wine mainly produced in Hungary, was not added to the Agreement as Hungary has not yet completed its accession to the European Union. Nevertheless, this wine name will be deleted from the list under subsection 11.18(3) of the TMA, on the date of entry into force of the Agreement given that Hungary is set to accede to the European Union shortly and that Hungary would therefore have both rights and obligations under the Agreement. Canadian stakeholders did not raise any objections to this approach during the consultations on this matter.

Steps must be taken to progressively delete, in accordance with the transitional periods stated above, the list of generic wine names from subsection 11.18(3), as well as “Grappa” and “Ouzo” from subsection (4) in order to bring the Agreement into force. Subsection 11.18(5) of the TMA clearly identifies a procedural instrument to bring about the required changes. It provides that the Governor in Council may, by order, amend subsection (3) or (4) by deleting therefrom an indication in respect of a wine or spirit.

Alternatives

There are no alternatives to this Order because it is required for the proper implementation of the Agreement. Subsection 11.18(5) of the TMA clearly defines the order as the instrument of choice for making amendments to the lists of generic names for wines and spirits.

« Ouzo », qui figurent respectivement aux paragraphes 11.18(3) et (4) de la *Loi sur les marques de commerce* (LMC). Cette initiative a pour objectif l'élimination progressive de l'emploi de noms de vins et de spiritueux européens sur les étiquettes de produits canadiens afin que les producteurs européens puissent déposer une demande pour la protection de ces noms comme indications géographiques au Canada. Les indications géographiques sont un type de propriété intellectuelle et sont protégées au Canada spécifiquement en regard des vins et spiritueux, par les obligations du Canada relatives au commerce international découlant de l'*Accord sur les aspects des droits de propriété intellectuelle qui touchent au commerce* (ADPIC) de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Une indication géographique désigne (par un nom ou un symbole) un produit par la dénomination de son lieu d'origine. La réputation, une des qualités du produit ou une autre de ses caractéristiques doivent être essentiellement attribuées à son origine géographique. Les noms « Grappa » et « Ouzo » devront être protégés par un régime législatif distinct puisqu'ils ne désignent pas l'origine géographique particulière des spiritueux (ce ne sont pas des noms de lieux).

S'agissant des vins, l'Accord précise que les noms suivants seront supprimés de la liste à la date d'entrée en vigueur de l'Accord : « Bordeaux », « Chianti », « Claret », « Madeira », « Malaga », « Marsala », « Medoc », « Médoc », « Mosel » et « Moselle ». Les noms « Bourgogne », « Burgundy », « Rhin », « Rhine », « Sauterne » et « Sauternes » seront éliminés le 31 décembre 2008. Les noms de vins qui revêtent pour les producteurs canadiens une grande importance, à savoir « Chablis », « Champagne », « Port », « Porto » et « Sherry », seront supprimés de la liste le 31 décembre 2013.

Pour ce qui est des spiritueux, les noms « Grappa » et « Ouzo » seront éliminés de la liste de noms génériques de spiritueux qui figure au paragraphe 11.18(4) de la LMC à la date d'entrée en vigueur de l'Accord.

L'Accord ne mentionne pas le « Tokay », vin produit principalement en Hongrie, car la Hongrie n'a pas encore achevé le processus de son adhésion à l'Union européenne. Néanmoins, ce nom de vin sera supprimé de la liste figurant au paragraphe 11.18(3) de la LMC dès l'entrée en vigueur de l'Accord parce que la Hongrie fera vraisemblablement bientôt partie de l'Union européenne et qu'elle aura alors les droits et obligations prévus par l'Accord. Les parties intéressées canadiennes ne se sont pas opposées à cette ligne de conduite lors des consultations sur la question.

Il faut prendre les mesures nécessaires pour éliminer progressivement la liste de noms génériques de vins figurant au paragraphe 11.18(3) et les noms « Grappa » et « Ouzo » figurant au paragraphe 11.18(4), en fonction des périodes de transition susmentionnées, pour que l'Accord entre en vigueur. Le paragraphe 11.18(5) de la LMC prévoit clairement un instrument procédural permettant d'apporter les changements qui s'imposent. En effet, ce paragraphe prévoit que le gouverneur en conseil peut, par décret, modifier les paragraphes (3) ou (4) par la suppression d'indications désignant un vin ou un spiritueux, selon le cas.

Solutions envisagées

Il n'existe pas de solution autre que le décret, car ce dernier est nécessaire à la mise en oeuvre adéquate de l'Accord. Le paragraphe 11.18(5) de la LMC désigne clairement le décret comme l'instrument de choix pour modifier la liste de noms génériques de vins et de spiritueux.

Without an order to carry out the amendments to the lists of generic wine and spirit names, the Agreement cannot come into force. Considering that the protection of European GIs was one of the key aspects of the Agreement, any other option would simply negate Canada's commitment to phase out the generic names and, therefore, its commitment to the Agreement.

Benefits and Costs

As the Order responds to a specific request from the EC to progressively eliminate the use of generic names on Canadian labels, European producers will directly benefit from the amendments to subsections 11.18(3) and (4). Once generic wine names are removed from the TMA, Canada shall no longer deem that they are customary in the common language of Canada as common names for wines, and EC wine producers may apply to have these names entered on the list of protected GIs in Canada at the end of the respective transitional periods.

EC GI holders could then enforce their intellectual property rights in Canada. On the other hand, as a result of the TMA amendments, Canadians will derive global benefits which will help sustain and enhance different segments of the industry. In return for the commitment to phase out generic names from the TMA, Canada obtained significant concessions which will allow easier access to the EC market for Canadian wine and spirits. It is anticipated that these concessions will boost Canadian exports and offset to some extent the disproportionate bilateral trade ratio which currently favours the EC by a measure of \$860 million per year in sales versus less than \$16 million per year for Canadian wines and spirits.

Moreover, the Agreement maintains stability in Canada's domestic marketing and distribution practices. These practices allow wineries in British Columbia and Ontario to operate private wine store outlets that sell only wine produced in Canada, and allow Quebec to maintain its requirement that wine sold in grocery stores be bottled in that province.

Finally, the Canadian wine and spirit industries will enjoy advantages ensuing from better bilateral relations between Canada and the EC. The Agreement, and more particularly the Order amending the TMA, will appease a long-standing area of contention between Canada and the EC. In 2002, an internal complaint procedure was initiated in the EC regarding Canada's WTO TRIPS obligations and the generic status of "Bordeaux" and "Médoc" under the TMA. With the Agreement phasing out the generic names from the TMA, this issue will become moot.

The Order is expected to have a minor impact on the Canadian wine and spirit industries and Canadian consumers. The great majority of wines and spirits produced in Canada do not bear any of the generic names found in subsections 11.18(3) and (4) of the TMA. The Vintners Quality Alliance (VQA) certification program already prevents the use of foreign geographical names as a pre-condition to obtain VQA certification for Ontario and British Columbia wines. VQA producing facilities, as well as other wine and spirit producers which do not use generic names, will be unaffected.

Sans décret permettant de modifier la liste de noms génériques de vins et de spiritueux, l'Accord ne peut entrer en vigueur. Comme la protection des indications géographiques européennes est l'un des aspects principaux de l'Accord, toute autre solution n'irait qu'à l'encontre de l'engagement du Canada d'éliminer les noms génériques et, de ce fait, de son engagement à l'égard de l'Accord.

Avantages et coûts

Comme le décret répond à une demande précise de la CE visant la suppression progressive de noms génériques sur des étiquettes de produits canadiens, les producteurs européens profiteront directement des modifications apportées aux paragraphes 11.18 (3) et (4). Lorsque les noms génériques de vins seront éliminés, le Canada cessera de les considérer comme des noms usuels de vins employés dans le langage courant au Canada comme nom commun de vin et les producteurs de vins de la CE pourront déposer, à la fin de la période de transition pertinente, une demande d'inscription de ces noms sur la liste des indications géographiques protégées au Canada. Les propriétaires d'indications géographiques de la CE pourraient alors faire respecter leurs droits de propriété intellectuelle au Canada.

D'un autre côté, les modifications apportées à la LMC procureront aux Canadiens un ensemble d'avantages qui aideront à soutenir et à développer certaines branches de l'industrie. En échange de son engagement à supprimer les noms génériques de la LMC, le Canada a obtenu d'importantes concessions qui faciliteront l'accès des vins et spiritueux canadiens au marché de la CE. Il est fort probable que ces concessions auront pour effet de stimuler les exportations canadiennes et de corriger, jusqu'à un certain point, le net déséquilibre des échanges bilatéraux actuellement favorable à la CE, celle-ci affichant des ventes de 860 millions de dollars contre moins de 16 millions de dollars pour les vins et spiritueux canadiens.

De plus, l'Accord préserve la stabilité au niveau des pratiques domestiques de commercialisation et de distribution au Canada. Ces pratiques permettent aux viticulteurs de la Colombie-Britannique et de l'Ontario d'exploiter des magasins de vins privés où se vend uniquement le vin produit au Canada et permettent au Québec de maintenir l'exigence selon laquelle le vin vendu dans les épiceries du Québec doit être embouteillé dans cette province.

Enfin, l'amélioration des relations entre le Canada et la CE profitera aux industries canadiennes du vin et des spiritueux. L'Accord, et plus particulièrement le décret modifiant la LMC, apaisera un différend de longue date entre le Canada et la CE. En 2002, une procédure interne de plainte avait été engagée au sein de la CE relativement aux obligations du Canada prévues par l'Accord de l'OMC sur les ADPIC et au statut générique des désignations « Bordeaux » et « Médoc » en vertu de la LMC. Ou comme l'Accord prévoit la suppression des noms génériques de la LMC, cette question perdra sa raison d'être.

Le décret aura vraisemblablement des conséquences mineures pour les industries canadiennes des vins et spiritueux et pour les consommateurs canadiens. La grande majorité des vins et spiritueux produits au Canada ne portent aucun des noms génériques qui figurent aux paragraphes 11.18(3) et (4) de la LMC. D'ailleurs, le programme de certification de la Vintners Quality Alliance (VQA) proscribit déjà l'emploi de noms géographiques étrangers et fait du respect de cette exigence une condition préalable à l'obtention de l'appellation VQA pour les vins de l'Ontario et de la Colombie-Britannique. Le décret n'aura pas

Very few Canadian wine and spirit producers will need to take proactive steps to comply with the amendments to the TMA. In particular, three producers hold a total of eight registered trade-marks which contain the following wine names: “Champagne”, “Port”, “Sherry”, “Chablis”, “Rhine” and “Bordeaux”. These registered trade-mark holders provided, on the date of signature of the Agreement, voluntary undertakings to phase out the use of their trade-marks by the end of the applicable transitional periods. With regard to spirits, the registered trade-mark “Ice Grappa” will remain valid.

The few Canadian wine and spirit producers affected will incur costs as a result of giving up the use of generic names after the transitional periods. For instance, they will be required to re-brand some of their products (e.g., Canadian sparkling wine instead of Canadian champagne). This change may involve expenses related to new marketing strategies, research, registration of new trade-marks and re-labeling. These costs would only affect a handful of businesses and are difficult to quantify. As most Canadian wine labels bear Canadian place names or trade-marks and are sold on the basis of grape varietal names, it can be expected that any adverse impact on Canadian wine sales would be minimal and time-limited.

Finally, the impact on Canadian wine and spirit consumers is expected to be negligible. Of the thousands of products that are offered daily in provincial liquor stores and private outlets, only a handful of Canadian wines will need to have their labels changed in the next few years. Labelling changes are unlikely to result in higher wine prices, to confuse consumers or to affect their purchasing habits. Consumers of the affected wines will undoubtedly need to adapt to labelling changes, such as new trade-marks. Producers will be responsible for marketing their new product names to consumers in order to maintain their market share in Canada.

Consultation

A proposed Order was pre-published in of the *Canada Gazette*, Part I, on February 7, 2004, and interested parties were invited to submit comments within the 15 days following publication. Given the short pre-publication period, a notice was sent directly to stakeholders by email on February 6, 2004, regarding the proposed Order. The stakeholders contacted included the Canadian wine and spirit industries, provincial governments and liquor boards. No comments were received.

Prior to pre-publication of the Order, the Government of Canada had conducted consultations to procure public opinion on the possible removal of generic wine and spirit names enumerated in the Order. The consultations were held from October 4 to November 8, 2002, via the Internet. A consultation document, which contained ten questions and a general call for comments, was accessible on the Industry Canada, Intellectual Property

d’incidence sur les producteurs de vins certifiés par la VQA, ni sur les autres producteurs de vins et spiritueux qui n’emploient pas ces noms génériques.

Très peu de producteurs de vins et de spiritueux canadiens auront à prendre des mesures pour se conformer aux modifications de la LMC. Plus précisément, trois producteurs détiennent au total huit marques de commerce déposées comprenant les noms de vins suivants : « Champagne », « Port », « Sherry », « Chablis », « Rhine » et « Bordeaux ». Ces propriétaires de marques de commerce déposées se sont volontairement engagés, à la signature de l’Accord, à cesser d’employer leurs marques de commerce d’ici la fin des périodes de transition applicables. Pour ce qui est des spiritueux, la marque de commerce déposée « Ice Grappa » restera valide.

L’abandon de l’emploi de noms génériques après les périodes de transition entraînera des coûts pour les quelques producteurs de vins et de spiritueux canadiens affectés par cette mesure. Ceux-ci devront, par exemple, renommer certains de leurs produits (vin mousseux canadien au lieu de champagne canadien). Ils pourraient ainsi avoir à supporter les coûts associés à de nouvelles stratégies de commercialisation, à la recherche, à l’enregistrement d’une nouvelle marque de commerce et au ré-étiquetage. Ces coûts ne toucheraient qu’une poignée d’entreprises et ils sont difficiles à chiffrer. Comme la plupart des étiquettes de vins canadiens portent le nom de marques de commerce ou d’endroits au Canada et sont vendus sous le nom de la variété de cépage, il est fort probable que tout effet négatif sur la vente de vins canadiens soit minime et de courte durée.

Somme toute, on s’attend à ce que les conséquences pour les consommateurs de vins et de spiritueux canadiens soient négligeables. Parmi les milliers de produits offerts tous les jours dans les magasins des régies d’alcools provinciales et les points de vente privés, seul un petit nombre de vins canadiens auront besoin d’une nouvelle étiquette au cours des prochaines années. Il est peu probable que les changements d’étiquettes entraînent une hausse des prix, qu’ils créent de la confusion chez les consommateurs ou qu’ils influencent leurs habitudes d’achat, mais les consommateurs des vins visés par ces changements devront sans aucun doute s’adapter aux nouvelles étiquettes, notamment aux nouvelles marques de commerce. Les producteurs devront se charger de la promotion de leurs nouveaux noms de produits auprès des consommateurs afin de conserver leur part du marché au Canada.

Consultations

Un projet de décret a été publié au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 7 février 2004. Les parties intéressées étaient invitées à soumettre leurs commentaires dans les 15 jours suivant la publication. Étant donné la courte période de publication préalable, un avis concernant le projet de décret a été envoyé par courriel directement aux intervenants le 6 février 2004. Les industries canadiennes des vins et des spiritueux, ainsi que les gouvernements et régies des alcools provinciaux comptaient parmi les intervenants contactés. Aucune observation n’a été reçue.

Antérieurement à la publication préalable du décret, le gouvernement du Canada avait mené des consultations sur Internet, du 4 octobre au 8 novembre 2002, afin de connaître l’opinion publique au sujet du retrait possible des noms génériques de vins et de spiritueux énumérés dans le décret. Un document de consultation, qui comprenait dix questions et une invitation générale à présenter des commentaires, était accessible sur le site Web de la

Policy Directorate Web site. To ensure that all potential interested parties would be informed of the consultations, the Directorate contacted 164 Canadian stakeholders representing 119 wineries, eight distilleries, eight organizations of producers and research groups, and 29 individuals from provincial and territorial governments and liquor boards.

European stakeholders were also given an opportunity to comment on the consultation document. A list of the stakeholders consulted may be obtained from the Intellectual Property Policy Directorate.

Out of the 23 responses received, 10 were from Canadian stakeholders and the remainder originated from various European wine or spirits organizations. The low number of responses is not surprising given that the Department of Foreign Affairs and International Trade (DFAIT) had informally consulted the Canadian wine and spirit industries and provincial governments on the overall approach to the Canada-EC negotiations long before these public consultations took place, and the industries had already communicated their support for Canada's negotiating commitment to phase out generic names in the context of a mutually beneficial agreement.

The consultations indicated that the Canadian wine and spirit industries did not oppose the staged removal of generic names from the TMA, provided that Canada obtained better access to the EC market and that sufficient transitional periods to allow Canadian producers to develop new marketing or branding strategies were obtained. Both of these elements were negotiated with the EC and form part of the Agreement. The European industries expressed their approval of the TMA amendment.

Compliance and Enforcement

The courts will continue to exercise jurisdiction over these matters to ensure compliance, since GI and trade-mark rights are enforced by rightholders according to the TMA. Therefore, the Order does not require any further measures for the enforcement of the amendments.

Contact

Susan Bincoletto
Director
Intellectual Property Policy Directorate
Industry Canada
235 Queen Street
Ottawa, Ontario
K1A 0H5
Telephone: (613) 952-2527
FAX: (613) 941-8151

Direction de la politique de la propriété intellectuelle d'Industrie Canada. Pour s'assurer que toute partie qui pourrait être intéressée soit au courant des consultations, la Direction a contacté 164 parties intéressées, soit 119 établissements vinicoles, huit distilleries, huit organisations de producteurs et groupes de recherche et 29 personnes des régies des alcools et des gouvernements provinciaux et territoriaux. Les parties intéressées européennes ont également eu l'occasion d'exprimer leurs commentaires sur le document de consultation. Une liste des parties intéressées qui ont été consultées peut être obtenue auprès de la Direction de la politique de la propriété intellectuelle.

Des 23 réponses reçues, 10 provenaient de parties intéressées canadiennes, le reste provenait de différentes organisations de vins et spiritueux européennes. Il n'est pas surprenant que les réponses aient été si peu nombreuses puisque le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (MAECI) avait déjà consulté de manière non officielle les entreprises de vins et spiritueux canadiennes et les gouvernements provinciaux au sujet de l'approche générale à adopter à l'égard des négociations entre le Canada et la CE bien avant la tenue de ces consultations publiques, et que les entreprises avaient déjà fait part de leur appui à l'engagement du Canada d'éliminer les noms génériques dans le contexte d'un accord avantageux pour les deux parties.

Il est ressorti des consultations que les entreprises canadiennes de vins et spiritueux ne sont pas opposées au retrait graduel des noms génériques de la LMC si l'accès au marché de la CE est facilité pour le Canada et si les périodes de transition sont suffisamment longues pour permettre aux producteurs canadiens d'élaborer de nouvelles stratégies de commercialisation ou de marque. Ces deux questions ont fait l'objet de négociations avec la CE et elles font partie de l'Accord. Les organisations européennes ont exprimé leur appui en faveur des amendements à la LMC.

Respect et exécution

Les tribunaux conserveront leur compétence sur ces questions et assureront ainsi la conformité, les titulaires d'indications géographiques et de marques de commerce devant, en vertu de la LMC, s'adresser à eux pour faire respecter leurs droits. Donc, le décret ne nécessite aucune autre mesure en vue de l'exécution des modifications.

Personne-ressource

Susan Bincoletto
Directrice
Direction de la politique de la propriété intellectuelle
Industrie Canada
235, rue Queen
Ottawa (Ontario)
K1A 0H5
Téléphone : (613) 952-2527
TÉLÉCOPIEUR : (613) 941-8151

Registration
SOR/2004-86 22 April, 2004

AERONAUTICS ACT

Edmonton Garrison Heliport Zoning Regulations

P.C. 2004-431 22 April, 2004

Whereas, pursuant to subsection 5.5(1)^a of the *Aeronautics Act*, a copy of the proposed *Edmonton Garrison Heliport Zoning Regulations*, substantially in the annexed form, was published in two successive issues of a newspaper serving the area to which the proposed Regulations relate, namely on March 28 and 29, 2002, and in two successive issues of the *Canada Gazette*, Part I, on March 30 and April 6, 2002, and a reasonable opportunity was afforded to interested persons to make representations to the Minister of National Defence with respect to the proposed Regulations;

And whereas the proposed Regulations would prevent lands adjacent to or in the vicinity of the Edmonton Garrison Heliport from being used or developed in a manner that is, in the opinion of the Minister of National Defence, incompatible with the safe operation of an airport or aircraft;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of National Defence, pursuant to paragraph 5.4(2)(b)^a of the *Aeronautics Act*, hereby makes the annexed *Edmonton Garrison Heliport Zoning Regulations*.

EDMONTON GARRISON HELIPORT ZONING REGULATIONS

INTERPRETATION

1. The definitions in this section apply in these Regulations.

“approach surfaces” means the imaginary inclined planes that extend upward and outward from the heliport boundary or from each end of a strip and are described in Part 3 of the Schedule. (*surfaces d’approche*)

“bird hazard area” means the area adjacent to or in the vicinity of the heliport the outer limits of which are described in Part 5 of the schedule. (*zone de péril aviaire*)

“heliport” means the Edmonton Garrison Heliport, in the Municipal District of Sturgeon, in the Province of Alberta. (*héliport*)

“heliport zoning reference point” means the point that is 677 m above sea level and is described in Part 1 of the schedule. (*point de repère du zonage de l’héliport*)

“Plan” means the Department of Public Works and Government Services Plan, Edmonton Garrison Heliport, No. E 3104, dated December 31, 2001. (*plan*)

“strip” means a rectangular portion of the landing area of the heliport, including the runway, that is prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction and is described in Part 2 of the schedule. (*bande*)

Enregistrement
DORS/2004-86 22 avril 2004

LOI SUR L’AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l’héliport de la garnison d’Edmonton

C.P. 2004-431 22 avril 2004

Attendu que, conformément au paragraphe 5.5(1)^a de la *Loi sur l’aéronautique*, le projet de règlement intitulé *Règlement de zonage de l’héliport de la garnison d’Edmonton*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans deux numéros consécutifs d’un journal desservant la zone visée, soit les 28 et 29 mars 2002, ainsi que dans deux numéros consécutifs de la *Gazette du Canada* Partie I les 30 mars et 6 avril 2002 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au ministre de la Défense nationale;

Attendu que le projet de règlement vise à empêcher tout usage ou aménagement des biens-fonds situés aux abords ou dans le voisinage de l’héliport de la garnison d’Edmonton, incompatible, selon le ministre de la Défense nationale, avec la sécurité d’utilisation des aéronefs ou d’exploitation des aéroports,

À ces causes, sur recommandation du ministre de la Défense nationale et en vertu de l’alinéa 5.4(2)b)^a de la *Loi sur l’aéronautique*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement de zonage de l’héliport de la garnison d’Edmonton*, ci-après.

RÈGLEMENT DE ZONAGE DE L’HÉLIPORT DE LA GARNISON D’EDMONTON

DÉFINITIONS

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

« bande » La partie rectangulaire de l’aire d’atterrissage de l’héliport, y compris la piste, qui est aménagée pour le décollage et l’atterrissage des aéronefs dans une direction donnée, et dont la description figure à la partie 2 de l’annexe. (*strip*)

« héliport » L’héliport de la garnison d’Edmonton, situé dans le district municipal de Sturgeon, en Alberta. (*héliport*)

« plan » Le plan de zonage de l’héliport de la garnison d’Edmonton, plan numéro E.3104 de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, daté du 31 décembre 2001. (*plan*)

« point de repère du zonage de l’héliport » Le point de l’héliport qui se trouve à 677 m au-dessus du niveau de la mer et dont l’emplacement est décrit à la partie 1 de l’annexe. (*heliport zoning reference point*)

« surfaces d’approche » Plans inclinés imaginaires prolongeant les limites extérieures ascendantes de l’héliport, et dont la description figure à la partie 3 de l’annexe. (*approach surfaces*)

« zone de péril aviaire » Zone située aux abords ou dans le voisinage de l’héliport, et dont les limites extérieures sont décrites à la partie 5 de l’annexe. (*bird hazard area*)

^a R.S., c. 33 (1st Supp.), s. 1

^a L.R., ch. 33 (1^{er} suppl.), art. 1

APPLICATION

2. These Regulations apply in respect of all lands, other than lands that form part of the heliport but including public road allowances, that are adjacent to or in the vicinity of the heliport, the outer limits of which lands are described in Part 4 of the schedule.

BUILDING RESTRICTION

3. No person shall place, erect or construct, or permit to be placed, erected or constructed, on any lands in respect of which these Regulations apply any building, structure or object, or an addition to any existing building, structure or object, the highest point of which would exceed an approach surface in elevation at the location of the building, structure or object.

NATURAL GROWTH

4. No owner or lessee of any lands in respect of which these Regulations apply shall permit an object of natural growth on the lands to exceed in elevation an approach surface that projects immediately over and above the surface of the lands at the location of the object.

ELECTRONIC COMMUNICATIONS

5. No owner or lessee of any lands in respect of which these Regulations apply shall permit the lands or any part of them to be used in a manner that may cause interference with aeronautical communications.

BIRD HAZARDS

6. (1) Subject to subsection (2), in order to reduce bird hazards to aviation, no owner or lessee of any lands in the bird hazard area shall permit

- (a) the lands or any part of them, other than any lands described in Division 1 of Part 6 of the schedule, to be used as a site for sanitary land fill;
- (b) the lands or any part of them to be used as a site for food garbage disposal;
- (c) the lands or any part of them, other than lands described in Division 2 of Part 6 of the schedule, to be used as a site for a sewage lagoon; or
- (d) the lands or any part of them, other than lands described in Divisions 3 and 4 of Part 6 of the schedule, to be used as a site for an open water reservoir.

(2) An owner or lessee of lands in the bird hazard area, other than lands described in Divisions 3 and 4 of Part 6 of the schedule, may permit the lands or any part of them to be used as a site for an open water reservoir if

- (a) the lands are used as an open water reservoir for a period of 48 hours or less;
- (b) the lands are used as an open water reservoir for a period of more than 48 hours, the owner or lessee ensures that all reasonable measures are taken in the design, construction and use of the reservoir, as well as in all other respects, to minimize bird hazards to aviation and the design and construction of the reservoir and the manner in which it is to be used as an open water reservoir have been approved as minimizing bird hazards to aviation by
 - (i) the National Defence Airport and Heliport Zoning Manager, where the total surface area of the reservoir is greater than 2.5 ha but less than or equal to 6 ha, and

CHAMP D'APPLICATION

2. Le présent règlement s'applique aux biens-fonds, y compris les emprises de voies publiques, qui sont situés aux abords ou dans le voisinage de l'héliport, et dont les limites extérieures sont décrites à la partie 4 de l'annexe, à l'exception des biens-fonds qui font partie de l'héliport.

RESTRICTION EN MATIÈRE DE CONSTRUCTION

3. Il est interdit de placer ou d'élever ou de permettre que soit placé ou élevé sur un bien-fonds visé par le présent règlement une construction, un bâtiment ou un objet, ou un ajout à une construction, à un bâtiment ou à un objet existant, dont le sommet croiserait une surface d'approche.

VÉGÉTATION

4. Il est interdit au propriétaire ou au locataire d'un bien-fonds visé par le présent règlement de laisser la végétation dépasser la surface d'approche qui se trouve au-dessus de la surface du bien-fonds.

COMMUNICATIONS ÉLECTRONIQUES

5. Il est interdit au propriétaire ou au locataire d'un bien-fonds visé par le présent règlement de permettre que soit utilisé tout ou partie du bien-fonds d'une façon susceptible de brouiller les communications aéronautiques.

PÉRIL AVIAIRE

6. (1) Sous réserve du paragraphe (2), en vue de réduire le péril aviaire à l'égard de l'aviation, il est interdit au propriétaire ou au locataire d'un bien-fonds situé dans la zone de péril aviaire de permettre que soit utilisé :

- a) tout ou partie du bien-fonds, s'il n'est pas décrit à la section 1 de la partie 6 de l'annexe, comme décharge contrôlée;
- b) tout ou partie du bien-fonds comme décharge de déchets alimentaires;
- c) tout ou partie du bien-fonds, s'il n'est pas décrit à la section 2 de la partie 6 de l'annexe, comme bassin de stabilisation des eaux usées;
- d) tout ou partie du bien-fonds, s'il n'est pas décrit aux sections 3 et 4 de la partie 6 de l'annexe, comme réservoir à ciel ouvert.

(2) Le propriétaire ou le locataire d'un bien-fonds situé dans la zone de péril aviaire, mais dont la description ne figure pas aux sections 3 et 4 de la partie 6 de l'annexe, peut permettre que soit utilisé tout ou partie du bien-fonds comme emplacement d'un réservoir à ciel ouvert dans les cas suivants :

- a) le bien-fonds est utilisé à ce titre pendant au plus quarante-huit heures;
- b) il est utilisé à ce titre pendant plus de quarante-huit heures et le propriétaire ou le locataire veille à ce que toutes les mesures raisonnables soient prises, notamment en ce qui a trait à la conception, la construction, et l'utilisation du réservoir, en vue de réduire au minimum le péril aviaire à l'égard de l'aviation, et la conception, la construction et l'utilisation projetée du réservoir ont été approuvées comme étant de nature à réduire ce péril par la personne suivante :

- (i) le gestionnaire responsable du zonage des aéroports et des héliports du ministère de la Défense nationale, si la surface totale du réservoir est de plus de 2,5 ha mais d'au plus 6 ha,

(ii) the Minister, where the total surface area of the reservoir is greater than 6 ha; or

(c) the open water reservoir consists of dry ponds, the owner or lessee ensures that all reasonable measures are taken to minimize bird hazards to aviation and, where the lands are used as an open water reservoir for a period of more than 48 hours more than once per calendar year, the measures have been approved by the Minister as minimizing bird hazards to aviation.

7. No owner or lessee of any lands described in Part 7 of the schedule shall modify or improve the lands or any part of them in a manner that increases their attractiveness to birds.

REPEAL

8. The *Namao Airport Zoning Regulations, 1990*¹ are repealed.

SCHEDULE
(Sections 1, 2, 6 and 7)

PART 1

DESCRIPTION OF THE HELIPORT
ZONING REFERENCE POINT

The heliport zoning reference point, shown on Sheet No. 54 of the Plan, is a point located at the intersection of the centre line of runway 11-29 with the centre line of runway 02-20.

PART 2

DESCRIPTION OF THE STRIPS

The strips located within the heliport and shown on the Plan are described as follows:

- (a) the strip associated with runway 02-20 is 300 m in width, 150 m being on each side of the centre line of the runway, and 2,192.8 m in length; and
- (b) the strip associated with runway 11-29 is 300 m in width, 150 m being on each side of the centre line of the runway, and 4,387.3 m in length.

PART 3

DESCRIPTION OF THE APPROACH SURFACES

The approach surfaces associated with the heliport and shown on the Plan are described as follows:

- (a) an imaginary inclined plane extending upward and outward from the intersection of imaginary vertical planes passing through the heliport boundary, with imaginary horizontal planes lying 2 m above the general ground level of the heliport boundary at any point thereon, to a maximum elevation of 792 m above sea level at the outer limit of the approach surface, being 115 m, more or less, above the assigned elevation of the heliport zoning reference point, such outer limit being a circle of radius 5,000 m centred on the heliport zoning reference point;
- (b) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 11 consisting of an inclined plane having a ratio

(ii) le ministre, si la surface totale du réservoir est supérieure à 6 ha;

c) s'agissant d'un étang sec, le propriétaire ou le locataire veille à ce que toutes les mesures raisonnables soient prises en vue de réduire au minimum le péril aviaire à l'égard de l'aviation et, si le bien-fonds est utilisé plus d'une fois dans l'année civile pendant plus de quarante-huit heures, le ministre a approuvé au préalable les mesures comme étant de nature à réduire le péril aviaire.

7. Il est interdit au propriétaire ou locataire d'un bien-fonds décrit à la partie 7 de l'annexe de modifier ou d'améliorer tout ou partie de celui-ci de manière que les oiseaux y soient davantage attirés.

ABROGATION

8. Le *Règlement de zonage de l'aéroport de Namao de 1990*¹ est abrogé.

ANNEXE
(articles 1, 2, 6 et 7)

PARTIE 1

EMPLACEMENT DU POINT DE REPÈRE
DU ZONAGE DE L'HELIPORT

Le point de repère du zonage de l'héliport est un point situé à l'intersection de l'axe de la piste 11-29 et de l'axe de la piste 02-20, et figure sur la feuille 54 du plan.

PARTIE 2

BANDES

Les bandes situées à l'intérieur des limites de l'héliport qui figurent sur le plan sont décrites comme suit :

- a) la bande associée à la piste 02-20 et qui mesure 300 m de largeur, soit 150 m de chaque côté de l'axe de la piste, et 2 192,8 m de longueur;
- b) la bande associée à la piste 11-29 et qui mesure 300 m de largeur, soit 150 m de chaque côté de l'axe de la piste, et 4 387,3 m de longueur.

PARTIE 3

DESCRIPTION DES SURFACES D'APPROCHE

Les surfaces d'approche qui figurent sur le plan sont décrites comme suit :

- a) un plan incliné imaginaire qui s'élève vers l'extérieur à partir de l'intersection de plans verticaux qui coupent les limites de l'héliport, avec les plans horizontaux imaginaires qui se trouvent en tout point à 2 m au-dessus des limites des terrains de l'héliport, jusqu'à une élévation maximale de 792 m au-dessus du niveau de la mer, à la limite extrême de la surface d'approche, à environ 115 m au-dessus de l'altitude assignée au point de repère du zonage de l'héliport, laquelle limite constitue un cercle dont le rayon est de 5 000 m, son centre étant le point de repère du zonage de l'héliport;
- b) une surface attenante à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 11, qui consiste en un plan incliné à

¹ SOR/91-301

¹ DORS/91-301

of 1 m measured vertically to 20 m measured horizontally, rising to an intersection with the outer limit of the approach surface described in paragraph (a), thence said approach surface slopes upward at the ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally, rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and distant 15,000 m measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being 2,400 m from the projected centre line, said imaginary horizontal line being 379.4 m measured vertically above the assigned elevation at the end of the strip;

(c) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 29 consisting of an inclined plane having a ratio of 1 m measured vertically to 20 m measured horizontally, rising to an intersection with the outer limit of the approach surface described in paragraph (a), thence said approach surface slopes upward at the ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally, rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and distant 15,000 m measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being 2,400 m from the projected centre line, said imaginary horizontal line being 389 m measured vertically above the assigned elevation at the end of the strip;

(d) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 02 consisting of an inclined plane, having a ratio of 1 m measured vertically to 20 m measured horizontally, rising to an intersection with the outer limit of the approach surface described in paragraph (a), thence said approach surface slopes upward at the ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally, rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and distant 15,000 m measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being 2,400 m from the projected centre line, said imaginary horizontal line being 403.3 m measured vertically above the assigned elevation at the end of the strip; and

(e) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 20 consisting of an inclined plane having a ratio of 1 m measured vertically to 20 m measured horizontally, rising to an intersection with the outer limit of the approach surface described in paragraph (a), thence said approach surface slopes upward at the ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally, rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and distant 15,000 m measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being 2,400 m from the projected centre line, said imaginary horizontal line being 430.9 m measured vertically, above the assigned elevation at the end of the strip.

raison de 1 m dans le sens vertical et de 20 m dans le sens horizontal s'élevant jusqu'à une intersection avec la limite extérieure de la surface d'approche décrite à l'alinéa a); de là, la surface d'approche s'élève en pente à raison de 1 m dans le sens vertical et de 50 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande et située à 15 000 m, dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 2 400 m du prolongement de l'axe de la bande, et la ligne étant à 379,4 m, dans le sens vertical, au-dessus de l'altitude assignée à l'extrémité de la bande;

c) une surface attenante à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 29, qui consiste en un plan incliné à raison de 1 m dans le sens vertical et de 20 m dans le sens horizontal s'élevant jusqu'à une intersection avec la limite extérieure de la surface d'approche décrite à l'alinéa a); de là, la surface d'approche s'élève en pente à raison de 1 m dans le sens vertical et de 50 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande et située à 15 000 m, dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 2 400 m du prolongement de l'axe de la bande, et la ligne étant à 389 m, dans le sens vertical, au-dessus de l'altitude assignée à l'extrémité de la bande;

d) une surface attenante à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 02, qui consiste en un plan incliné à raison de 1 m dans le sens vertical et de 20 m dans le sens horizontal s'élevant jusqu'à une intersection avec la limite extérieure de la surface d'approche décrite à l'alinéa a); de là, la surface d'approche s'élève en pente à raison de 1 m dans le sens vertical et de 50 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande et située à 15 000 m, dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 2 400 m du prolongement de l'axe de la bande, et la ligne étant à 403,3 m, dans le sens vertical, au-dessus de l'altitude assignée à l'extrémité de la bande;

e) une surface attenante à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 20, qui consiste en un plan incliné à raison de 1 m dans le sens vertical et de 20 m dans le sens horizontal s'élevant jusqu'à une intersection avec la limite extérieure de la surface d'approche décrite à l'alinéa a); de là, la surface d'approche s'élève en pente à raison de 1 m dans le sens vertical et de 50 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande et située à 15 000 m, dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 2 400 m du prolongement de l'axe de la bande, et la ligne étant à 430,9 m, dans le sens vertical, au-dessus de l'altitude assignée à l'extrémité de la bande.

PART 4

DESCRIPTION OF THE OUTER LIMITS OF THE LANDS IN RESPECT OF WHICH THESE REGULATIONS APPLY

Commencing at the intersection of a line drawn South Easterly on an assumed bearing of South 36°44'43" East from the South West corner of the strip associated with runway 11-29, as

PARTIE 4

LIMITES EXTÉRIEURES DES BIENS-FONDS VISÉS PAR LE PRÉSENT RÈGLEMENT

À partir du point d'intersection d'une ligne tracée vers le sud-est et relevée arbitrairement à sud 36°44'43" est depuis l'angle sud-ouest de la bande associée à la piste 11-29, décrite dans la

described in Part 2 of this schedule, with the South limit of Road Plan 3344 P.X. in NE ¼ 36-53-24-4; thence Westerly along the said South limit of Road Plan 3344 P.X. to the East limit of NW ¼ 36-53-24-4; thence Northerly along said East limit to the North East corner of said Quarter; thence Westerly along the North limit of the said Quarter, and continuing Westerly along the North limits of NE ¼ 35, NW ¼ 35, NE ¼ 34 and NW ¼ 34, of the said Township and Range, and across intervening Road Allowances, to the North East corner of NE ¼ 33-53-24-W4M; thence Westerly along the North limit of the said Quarter to the North West corner of Lot 1 P.U.L., Plan 902 1665; thence Southerly along the West limit of the said Lot to its intersection with the South limit of 167 Avenue, Plan 902 1590; thence Westerly along the South limit of 167 Avenue, said Plan, to its intersection with the North limit of NW ¼ 33-52-24-W4M; thence Westerly along the North limit of the said Quarter, and continuing Westerly across the intervening Road Allowance and along the North limit of NE ¼ 32-53-24-W4M, to the North East corner of NW ¼ 32-53-24-W4M; thence Westerly along the North limit of said Quarter to its intersection with the South limit of Castle Downs Road, Plan 3867 T.R.; thence Westerly and South Westerly along the South and South East limits of Castle Downs Road and its production across 109 Street, to its intersection with the production Southerly of the West limit of 112 Street, Plan 782 2186; thence Northerly along the said West limit and its production Southerly, and continuing Northerly along the West limit of 112 Street, Plan 782 1682, to the South limit of 167 Avenue, Plan 782 1682; thence Westerly along the South limit of 167 Avenue, Plan 782 1682 to the intersection thereof with a line drawn South Westerly on a bearing of South 36°12'39" West from the South East corner of the strip associated with runway 02-20, as described in Part 2 of this schedule; thence South Westerly along said bearing South 36°12'39" West to a point distant 15,167.81 m South Westerly from the said South East corner of the strip associated with runway 02-20; thence North Westerly on a bearing of North 45°15'30" West a distance of 4,800 m; thence North Easterly on a bearing of North 53°16'20" East to the intersection with a circle of radius 8,000 m centred on the heliport zoning reference point; thence in a generally Northerly direction along said circle of radius 8,000 m to the intersection with a line drawn North Westerly on a bearing of North 53°48'25" West from the North Westerly corner of the strip associated with runway 11-29, as described in Part 2 of this schedule; thence North Westerly on said bearing North 53°48'25" West to a point distant 15,167.81 m North Westerly from the said North Westerly corner of the strip associated with runway 11-29; thence North Easterly on a bearing of North 44°43'26" East a distance of 4,800 m; thence South Easterly on a bearing of South 36°44'43" East to the intersection with the said circle of radius of 8,000 m; thence in a generally Easterly direction along said circle of radius of 8,000 m to the intersection with a line drawn North Easterly on a bearing of North 36°12'39" East from the North West-corner of the strip associated with runway 02-20, as described in Part 2 of this schedule; thence North Easterly on said bearing North 36°12'39" East to a point distant 15,167.81 m from the said North West corner of the strip associated with runway 02-20; thence South Easterly on a bearing of South 45°15'30" East a distance of 4,800 m; thence South Westerly on a bearing of South 53°16'20" West to the intersection with said circle of radius of 8,000 m; thence in a generally Southerly direction along said circle of radius of 8,000 m to the intersection with a line drawn South Easterly from the South East corner of the strip associated with runway 11-29 on a bearing

partie 2 de la présente annexe, avec la limite sud du plan routier n° 3344 P.X. située à N.E. ¼ 36-53-24-4; de là, en direction ouest, le long de cette limite sud, jusqu'à la limite est située à N.O. ¼ 36-53-24-4; de là, en direction nord, le long de cette limite est, jusqu'à l'angle nord-est de ce quart; de là, en direction ouest, le long de la limite nord de ce quart, puis en direction ouest, le long des limites nord situées à N.E. ¼ 35, N.O. ¼ 35, N.E. ¼ 34 et N.O. ¼ 34 du canton et du rang, et à travers les réserves routières s'y trouvant, jusqu'à l'angle nord-est situé à N.E. ¼ 33-53-24-O4M; de là, en direction ouest, le long de la limite nord de ce quart, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 1 P.U.L., plan n° 902 1665; de là, en direction sud, le long de la limite ouest de ce lot, jusqu'à l'intersection avec la limite sud de la 167^e Avenue, plan n° 902 1590; de là, en direction ouest, le long de la limite sud de la 167^e Avenue, sur le même plan, jusqu'à l'intersection avec la limite nord située à N.O. ¼ 33-52-24-O4M; de là, en direction ouest, le long de la limite nord de ce quart, puis en direction ouest, à travers la réserve routière s'y trouvant et le long de la limite nord située à N.E. ¼ 32-53-24-O4M, jusqu'à l'angle nord-est situé à N.O. ¼ 32-53-24-O4M; de là, en direction ouest, le long de la limite nord de ce quart, jusqu'à l'intersection avec la limite sud du chemin Castle Downs, plan n° 3867 T.R.; de là, en direction ouest et sud-ouest, le long des limites sud et sud-est du chemin Castle Downs et de son prolongement à travers la 109^e Rue, jusqu'à l'intersection avec le prolongement vers le sud de la limite ouest de la 112^e Rue, plan n° 782 2186; de là, en direction nord, le long de la limite ouest et de son prolongement, vers le sud, puis en direction nord le long de la limite ouest de la 112^e Rue, plan n° 782 1682, jusqu'à la limite sud de la 167^e Avenue, plan n° 782 1682; de là, en direction ouest, le long de la limite sud de la 167^e Avenue, plan n° 782 1682, jusqu'à l'intersection de celle-ci avec une ligne tracée vers le sud-ouest et relevée à sud 36°12'39" ouest depuis l'angle sud-est de la bande associée à la piste 02-20, décrite dans la partie 2 de la présente annexe; de là, en direction sud-ouest, suivant ce relèvement jusqu'à un point situé à 15 167,81 m au sud-ouest de cet angle; de là, en direction nord-ouest, suivant un relèvement nord 45°15'30" ouest sur une distance de 4 800 m; de là, en direction nord-est, le long d'un gisement nord 53°16'20" est jusqu'à l'intersection avec un cercle dont le rayon est de 8 000 m et dont le centre est le point de repère du zonage de l'héliport; de là, généralement en direction nord, le long de ce cercle jusqu'à l'intersection avec une ligne tracée vers le nord-ouest et relevée à nord 53°48'25" ouest depuis l'angle nord-ouest de la bande associée à la piste 11-29, décrite dans la partie 2 de la présente annexe; de là, en direction nord-ouest, suivant ce relèvement jusqu'à un point situé à 15 167,81 m au nord-ouest de cet angle; de là, en direction nord-est, suivant un relèvement nord 44°43'26" est sur une distance de 4 800 m; de là, en direction sud-est, suivant un relèvement sud 36°44'43" est jusqu'à l'intersection avec le cercle de 8 000 m de rayon; de là, généralement en direction est, le long de ce cercle jusqu'à l'intersection avec une ligne tracée vers le nord-est et relevée à nord 36°12'39" est depuis l'angle nord-ouest de la bande associée à la piste 02-20, décrite dans la partie 2 de la présente annexe; de là, en direction nord-est, suivant ce relèvement jusqu'à un point situé à 15 167,81 m depuis cet angle; de là, en direction sud-est, suivant un relèvement sud 45°15'30" est sur une distance de 4 800 m; de là, en direction sud-ouest, suivant un relèvement sud 53°16'20" ouest jusqu'à l'intersection avec le cercle de 8 000 m de rayon; de là, généralement en direction sud, le long de ce cercle jusqu'à l'intersection avec une ligne tracée vers le sud-est à partir de l'angle sud-est de la bande associée à la piste 11-29 et relevée à sud 53°48'25" est; de là, en direction

South 53°48'25" East; thence South Easterly on said bearing South 53°48'25" East to a point distant 15,167.81 m South Easterly from the said South East corner of the strip associated with runway 11-29; thence South Westerly on a bearing of South 44°43'26" West a distance of 4,800 m; thence North Westerly along the said line drawn South Easterly from the South West corner of the strip associated with runway 11-29, as described in Part 2 of this schedule, to the point of commencement.

PART 5

DESCRIPTION OF THE OUTER LIMITS
OF THE BIRD HAZARD AREA

Commencing at the intersection of a circle of radius 8,000 m, centred on the heliport zoning reference point, with the North limit of NW ¼ 32-53-23-W4M; thence Westerly along the said North limit, and across the intervening Road Allowance, to the North East corner of NE ¼ 31-53-23-W4M; thence Westerly along the North limit of the said Quarter to its intersection with the South limit of Road Plan 4838 P.X.; thence Westerly along the South limit of Road Plan 4838 P.X. to the East limit of Road Plan 6812 T., and across said Road Plan to the South limit of Road Plan 3344 P.X.; thence Westerly along the South limit of Road Plan 3344 P.X., across intervening Railway Right-of-way, Plan 4514 A.Q. and the Road Allowance, to the South limit of said Road Plan in NE ¼ 36-53-24-W4M; thence Westerly along said South limit and its extension, to the East limit of NW ¼ 36-53-24-W4M; thence Northerly along said East limit to the North East corner of the said Quarter; thence Westerly along the North limit of the said Quarter, and continuing Westerly along the North limits of NE ¼ 35, NW ¼ 35, NE ¼ 34 and NW ¼ 34 of the said Township and Range, and across intervening Road Allowances, to the North East corner of NE ¼ 33-53-24-W4M; thence Westerly along the North limit of the said Quarter to the North West corner of Lot 1 P.U.L., Plan 902 1665; thence Southerly along the West limit of the said Lot to its intersection with the South limit of 167 Avenue, Plan 902 1590; thence Westerly along the South limit of 167 Avenue, said Plan, to its intersection with the North limit of NW ¼ 33-53-24-W4M; thence Westerly along the North limit of the said Quarter, and continuing Westerly across the intervening Road Allowance and along the North limit of NE ¼ 32-53-24-W4M, to the North East corner of NW ¼ 32-53-24-W4M; thence Westerly along the North limit of the said Quarter to its intersection with the South limit of Castle Downs Road, Plan 3867 T.R.; thence Westerly and South Westerly along the South and South East limit of Castle Downs Road and its production across 109 Street, to its intersection with the production Southerly of the West limit of 112 Street, Plan 782 2186; thence Northerly along the said West limit and its production Southerly, and continuing Northerly along the West limit of 112 Street, Plan 782 1682, to the South limit of 167 Avenue, Plan 782 1682; thence Westerly along the South limit of 167 Avenue, Plan 782 1682, and continuing Westerly along the said South limit as shown on Plans 772 2130, 782 2968, 782 2562 and 842 1192, to the point of deflection Southerly in the North limit of Lot 166, Block 57, Plan 842 1192; thence Westerly in a straight line to the North East corner of the NE ¼ 36-53-25-W4M; thence Westerly in a straight line to the North East corner of the NE ¼ 36-53-25-W4M; thence Westerly along the North limit of the said Quarter to the North West corner thereof; thence Southerly along the West limit of the said Quarter to its intersection with the North limit of Lot A, Plan 1966 M.C.; thence Westerly along the said North limit to its intersection with the said

sud-est, suivant ce relèvement jusqu'à un point situé à 15 167,81 m au sud-est de cet angle; de là, en direction sud-ouest, suivant un relèvement sud 44°43'26" ouest sur une distance de 4 800 m; de là, en direction nord-ouest, le long de cette ligne tracée vers le sud-est à partir de l'angle sud-ouest de la bande associée à la piste 11-29, décrite dans la partie 2 de la présente annexe, jusqu'au point de départ.

PARTIE 5

LIMITES EXTÉRIEURES DE LA
ZONE DE PÉRIL AVIAIRE

À partir du point d'intersection d'un cercle dont le rayon est de 8 000 m et dont le centre est le point de repère du zonage de l'héliport avec la limite nord située à N.O. ¼ 32-53-23-O4M; de là, en direction ouest, le long de cette limite nord et à travers la réserve routière s'y trouvant, jusqu'à l'angle nord-est situé à N.E. ¼ 31-53-23-O4M; de là, en direction ouest, le long de la limite nord de ce quart, jusqu'à l'intersection avec la limite sud du plan routier n° 4838 P.X.; de là, en direction ouest, le long de la limite sud du plan routier n° 4838 P.X., jusqu'à la limite est du plan routier n° 6812 T., et à travers ce plan routier, jusqu'à la limite sud du plan routier n° 3344 P.X.; de là, en direction ouest, le long de la limite sud du plan routier n° 3344 P.X., à travers l'emprise de chemin de fer s'y trouvant, plan n° 4514 A.Q., et la réserve routière, jusqu'à la limite sud de ce plan routier située à N.E. ¼ 36-53-24-O4M; de là, en direction ouest, le long de cette limite sud et de son prolongement, jusqu'à la limite est située à N.O. ¼ 36-53-24-O4M; de là, en direction nord, le long de cette limite est, jusqu'à l'angle nord-est de ce quart; de là, en direction ouest, le long de la limite nord de ce quart, puis en direction ouest, le long des limites nord situées à N.E. ¼ 35, N.O. ¼ 35, N.E. ¼ 34 et N.O. ¼ 34 du canton et du rang, et à travers les réserves routières s'y trouvant, jusqu'à l'angle nord-est situé à N.E. ¼ 33-53-24-O4M; de là, en direction ouest, le long de la limite nord de ce quart, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 1 P.U.L., plan n° 902 1665; de là, en direction sud, le long de la limite ouest de ce lot, jusqu'à l'intersection avec la limite sud de la 167^e Avenue, plan n° 902 1590; de là, en direction ouest, le long de la limite sud de la 167^e Avenue, même plan, jusqu'à l'intersection avec la limite nord située à N.O. ¼ 33-53-24-O4M; de là, en direction ouest, le long de la limite nord de ce quart, puis en direction ouest, à travers la réserve routière s'y trouvant et le long de la limite nord située à N.E. ¼ 32-53-24-O4M, jusqu'à l'angle nord-est situé à N.O. ¼ 32-53-24-O4M; de là, en direction ouest, le long de la limite nord de ce quart, jusqu'à l'intersection avec la limite sud du chemin Castle Downs, plan n° 3867 T.R.; de là, en direction ouest et sud-ouest, le long de la limite sud et sud-est du chemin Castle Downs et de son prolongement à travers la 109^e Rue, jusqu'à l'intersection avec le prolongement vers le sud de la limite ouest de la 112^e Rue, plan n° 782 2186; de là, en direction nord, le long de cette limite ouest et de son prolongement vers le sud, puis en direction nord, le long de la limite ouest de la 112^e Rue, plan n° 782 1682, jusqu'à la limite sud de la 167^e Avenue, plan n° 782 1682; de là, en direction ouest, le long de la limite sud de la 167^e Avenue, plan n° 782 1682, puis en direction ouest, le long de cette limite sud, telle qu'elle est illustrée sur les plans n° 772 2130, 782 2968, 782 2562 et 842 1192, jusqu'au point de déviation vers le sud de la limite nord du lot 166, bloc 57, plan n° 842 1192; de là, en direction ouest, le long d'une ligne droite, jusqu'à l'angle nord-est situé à N.E. ¼ 36-53-25-O4M; de là, en direction ouest, le long d'une

circle of radius 8,000 m, centred on the heliport zoning reference point; thence along the said circle to the point of commencement.

ligne droite, jusqu'à l'angle nord-est situé à N.E. ¼ 36-53-25-O4M; de là, en direction ouest, le long de la limite nord de ce quart, jusqu'à son angle nord-ouest; de là, en direction sud, le long de la limite ouest de ce quart, jusqu'à l'intersection avec la limite nord du lot A, plan n° 1966 M.C.; de là, en direction ouest, le long de cette limite nord, jusqu'à l'intersection avec le cercle dont le rayon est de 8 000 m et dont le centre est le point de repère du zonage de l'héliport; de là, le long du cercle, jusqu'au point de départ.

PART 6

DESCRIPTION OF EXCLUDED LANDS LOCATED WITHIN
THE BIRD HAZARD AREA AND IDENTIFIED ON SHEET
NOS. 1 TO 110 OF THE PLAN

DIVISION 1

LANDFILL FACILITIES LOCATED IN THE CITY OF EDMONTON

Item	Column 1 Name of Facility	Column 2 City of Edmonton Address	Column 3 Approximate Area of Site (ha)
1.	Canadian Waste Services Inc.	12707 - 170 Street	61.6
2.	Clover Bar Landfill	13111 Meridian (1st) Street	200

DIVISION 2

SEWAGE LAGOONS LOCATED IN
THE CITY OF EDMONTON

Item	Column 1 Name of Sewage Lagoon	Column 2 City of Edmonton Reference Number	Column 3 Approximate Area of Site (ha)
1.	Clover Bar Sludge Lagoons	NE 21-53-23-W4M	21.38

DIVISION 3

OPEN WATER RESERVOIRS LOCATED IN THE CITY OF EDMONTON

Item	Column 1 Name or Location of Open Water Reservoir	Column 2 City of Edmonton Reference Number or Address	Column 3 Approximate Area of Existing or Proposed Reservoir (ha)
1.	Andorra	404	2.00
2.	Brintell North	705	6.00
3.	Canossa North	720	2.80
4.	Canossa South Wetland Complex	424	3.40
5.	Carlton Lake	440	2.50
6.	Chambery North	452	1.62
7.	Chambery South	434	4.50
8.	CN Intermodal Yard Dry Pond	822	10.00
9.	Crystallina Lake	823	3.00
10.	Dunluce Dry Pond	501	0.80
11.	Elsinore	415	2.00
12.	Elsinore Dry Pond	533	1.75

PARTIE 6

DESCRIPTION DES BIENS-FONDS EXCLUS SITUÉS DANS
LA ZONE DE PÉRIL AVIAIRE ET FIGURANT SUR LES
FEUILLES 1 À 110 DU PLAN

SECTION 1

INSTALLATIONS DE DÉCHARGE CONTRÔLÉE SITUÉES DANS LA VILLE
D'EDMONTON

Article	Colonne 1 Nom de l'installation	Colonne 2 Adresse dans la ville d'Edmonton	Colonne 3 Superficie approximative du site (ha)
1.	Canadian Waste Services Inc.	12707, 170 ^e Rue	61,6
2.	Décharge contrôlée Clover Bar	13111, rue Meridian (1 ^e)	200

SECTION 2

BASSINS DE STABILISATION DES EAUX USÉES
SITUÉS DANS LA VILLE D'EDMONTON

Article	Colonne 1 Nom du bassin	Colonne 2 N° de référence de la ville d'Edmonton	Colonne 3 Superficie approximative du site (ha)
1.	Bassin de décantation Clover Bar	N.E. 21-53-23-O4M	21,38

SECTION 3

RÉSERVOIRS À CIEL OUVERT SITUÉS DANS LA VILLE D'EDMONTON

Article	Colonne 1 Nom ou emplacement du réservoir à ciel ouvert	Colonne 2 N° de référence de la ville d'Edmonton ou adresse	Colonne 3 Superficie approximative du réservoir existant ou proposé (ha)
1.	Andorra	404	2,00
2.	Brintell Nord	705	6,00
3.	Canossa Nord	720	2,80
4.	Réseau de zones humides de Canossa Sud	424	3,40
5.	Lac Carlton	440	2,50
6.	Chambery Nord	452	1,62
7.	Chambery Sud	434	4,50
8.	Étang sec de la gare de triage intermodale du CN	822	10,00
9.	Lac Crystallina	823	3,00
10.	Étang sec Dunluce	501	0,80
11.	Elsinore	415	2,00
12.	Étang sec Elsinore	533	1,75

DIVISION 3 — *Continued*OPEN WATER RESERVOIRS LOCATED IN THE
CITY OF EDMONTON — *Continued*

Item	Column 1 Name or Location of Open Water Reservoir	Column 2 City of Edmonton Reference Number or Address	Column 3 Approximate Area of Existing or Proposed Reservoir (ha)
13.	Inland Cement Cooling Pond	12640 - 156 Street	2.26
14.	Javelin Development Lake	418	1.50
15.	Joviz	708	5.50
16.	Kinokamau Lake	446	43.15
17.	Klarvatten (Poplar Lake)	716	12.50
18.	Klarvatten Lake Central	727	4.00
19.	Klarvatten Lake North	728	2.90
20.	Klarvatten Lake South	423	2.70
21.	Mistatim Industrial Dry Pond	548	1.75
22.	Mistatim Lake 1	736	2.90
23.	Mistatim Lake 2	737	3.25
24.	Mistatim Lake 3	738	3.10
25.	Mistatim Lake 4	739	3.20
26.	Mistatim Lake 5	740	3.00
27.	North Sawle	707	5.80
28.	Oxford Lake	409	3.75
29.	Pallisades North Lake	719	3.80
30.	Pallisades South Lake	723	3.20
31.	Pilot Sound East Lake	703	6.00
32.	Pilot Sound West Lake	704	6.00
33.	Rampart Northeast Lake	732	6.20
34.	Rampart South Lake	735	6.40
35.	Rural Northwest	722	5.10
36.	Schonsee East	709	8.30
37.	Sheckter Industrial Dry Pond	551	2.65
38.	Skyview Lake	429	2.80
39.	Valencia	405	2.80
40.	Welwood Dry Pond	557	1.15
41.	Yellowhead/156 Street Dry Pond	742	2.60

SECTION 3 (*suite*)RÉSERVOIRS À CIEL OUVERT SITUÉS DANS
LA VILLE D'EDMONTON (*suite*)

Article	Colonne 1 Nom ou emplacement du réservoir à ciel ouvert	Colonne 2 N° de référence de la ville d'Edmonton ou adresse	Colonne 3 Superficie approximative du réservoir existant ou proposé (ha)
13.	Étang de refroidissement de Inland Cement	12640, 156 ^e Rue	2,26
14.	Lac de développement Javelin	418	1,50
15.	Joviz	708	5,50
16.	Lac Kinokamau	446	43,15
17.	Klarvatten (Lac Poplar)	716	12,50
18.	Lac Klarvatten central	727	4,00
19.	Lac Klarvatten Nord	728	2,90
20.	Lac Klarvatten Sud	423	2,70
21.	Étang sec Mistatim Industrial	548	1,75
22.	Lac Mistatim 1	736	2,90
23.	Lac Mistatim 2	737	3,25
24.	Lac Mistatim 3	738	3,10
25.	Lac Mistatim 4	739	3,20
26.	Lac Mistatim 5	740	3,00
27.	Sawle Nord	707	5,80
28.	Lac Oxford	409	3,75
29.	Lac Pallisades Nord	719	3,80
30.	Lac Pallisades Sud	723	3,20
31.	Lac Pilot Sound Est	703	6,00
32.	Lac Pilot Sound Ouest	704	6,00
33.	Lac Rampart Nord- Est	732	6,20
34.	Lac Rampart Sud	735	6,40
35.	Rural Nord-Ouest	722	5,10
36.	Schonsee Est	709	8,30
37.	Étang sec Sheckter Industrial	551	2,65
38.	Lac Skyview	429	2,80
39.	Valencia	405	2,80
40.	Étang sec Welwood	557	1,15
41.	Étang sec Yellowhead/156 ^e rue	742	2,60

DIVISION 4

OPEN WATER RESERVOIRS LOCATED IN
THE COUNTY OF STRATHCONA

Item	Column 1 Location of Reservoir	Column 2 County of Strathcona Reference Number	Column 3 Approximate Area of Existing or Proposed Reservoir (ha)
1.	NE 9-53-23-W4M	P288	0.53
2.	NW 10-53-23-W4M	P122	2.75
3.	NE 10-53-23-W4M	P266	1.48
4.	NE 3-53-23-W4M	P115	7.89
5.	NW 11-53-23-W4M	P82	1.45
6.	NE 9-53-23-W4M	P125	3.59

SECTION 4

RÉSERVOIRS À CIEL OUVERT SITUÉS DANS
LE COMTÉ DE STRATHCONA

Article	Colonne 1 Emplacement du réservoir	Colonne 2 N° de référence du comté de Strathcona	Colonne 3 Superficie approximative du réservoir existant ou proposé (ha)
1.	N.E. 9-53-23-O4M	P288	0,53
2.	N.O. 10-53-23-O4M	P122	2,75
3.	N.E. 10-53-23-O4M	P266	1,48
4.	N.E. 3-53-23-O4M	P115	7,89
5.	N.O. 11-53-23-O4M	P82	1,45
6.	N.E. 9-53-23-O4M	P125	3,59

PART 7

DESCRIPTION OF LANDS WITHIN THE BIRD HAZARD AREA
LOCATED IN ENVIRONMENTALLY SENSITIVE AREAS
OR SIGNIFICANT NATURAL AREAS IN THE CITY
OF EDMONTON

Item	Column 1 Name or Location of Facility	Column 2 City of Edmonton Reference Number	Column 3 Approximate Area of Site (ha)
1.	153 Avenue - Meridian Street Woodland	NE 221	5.30
2.	156 Street - St. Albert Trail Natural Area	NW 65	13.54
3.	167 Avenue Wetlands	NW 7024	13.53
4.	Alberta Railway Museum Wetland	NE 8	12.08
5.	Canossa South Wetland Complex	NW 7017	22.12
6.	Clover Bar Terrace	NE 8081	74.27
7.	Evergreen Wetland Complex	NE 8097	4.45
8.	Glendale Wetland	NW 132	2.37
9.	Grocery People Wetland	NW 110	2.71
10.	Henry Singer Sports Field	NW 7060 A-D	18.50
11.	Horsehills Complex	NE 8003	8.88
12.	Kinokamau Lake	NW 7026	43.15
13.	Kirk Lake	W ½ 17-53-25-W4M	6.61
14.	Manning Freeway/ Fort Road Woodland	NE 8002	21.31
15.	Mayliewan Parkland Complex	NE 8094	26.70
16.	Mistatim Lagoons	NW 7090 A-E	39.78
17.	Moran Lake	6-54-23-W4M	12.09
18.	Namao Wetland	NE 24	11.45
19.	North Namao Wetland	NE 002	8.50
20.	North Saskatchewan River Valley and Ravine System, including Horsehills Creek, its tributaries and its wetlands	NSRV	1368.00
21.	Northwest Wetland	NW 7018	25.18
22.	Poplar Lake	NE 8099	12.50
23.	Vriend Lake	NE 8096	9.25
24.	E 20-53-23-W4M	NE 8082	42.87
25.	NE 20-53-23-W4M	NE 8083 A-I	17.65
26.	NE 4-54-24-W4M	NE 8089	8.97
27.	SW 27-53-23-W4M	NE 246	2.58
28.	SW 27-53-23-W4M	NE 247	15.94

PARTIE 7

DESCRIPTION DES BIENS-FONDS DE LA ZONE DE PÉRIL AVIAIRE
SITUÉS DANS DES ZONES VULNÉRABLES SUR LE PLAN
ENVIRONNEMENTAL OU DANS DES ZONES NATURELLES
IMPORTANTES DE LA VILLE D'EDMONTON

Article	Colonne 1 Nom ou emplacement de l'installation	Colonne 2 N° de référence de la ville d'Edmonton	Colonne 3 Superficie approximative du site (ha)
1.	Boisé - 153 ^e Avenue - rue Meridian	N.E. 221	5,30
2.	Aire naturelle - 156 ^e Rue - sentier St. Albert	N.O. 65	13,54
3.	Zone humide - 167 ^e Avenue	N.O. 7024	13,53
4.	Zone humide - Alberta Railway Museum	N.E. 8	12,08
5.	Réseau de zones humides de Canossa Sud	N.O. 7017	22,12
6.	Terrasse Clover Bar	N.E. 8081	74,27
7.	Réseau de zones humides Evergreen	N.E. 8097	4,45
8.	Zone humide Glendale	N.O. 132	2,37
9.	Zone humide Grocery People	N.O. 110	2,71
10.	Terrain de sport Henry Singer	N.O. 7060 A-D	18,50
11.	Complexe Horsehills	N.E. 8003	8,88
12.	Lac Kinokamau	N.O. 7026	43,15
13.	Lac Kirk	O ½ 17-53-25-O4M	6,61
14.	Autoroute Manning/Boisé Fort Road	N.E. 8002	21,31
15.	Parc Mayliewan	N.E. 8094	26,70
16.	Étangs Mistatim	N.O. 7090 A-E	39,78
17.	Lac Moran	6-54-23-O4M	12,09
18.	Zone humide Namao	N.E. 24	11,45
19.	Zone humide Namao Nord	N.E. 002	8,50
20.	Réseau de vallées et de ravins de la Rivière Saskatchewan Nord, y compris le ruisseau Horsehills, ses affluents et ses zones humides	NSRV	1368,00
21.	Zone humide Nord-Ouest	N.O. 7018	25,18
22.	Lac Poplar	N.E. 8099	12,50
23.	Lac Vriend	N.E. 8096	9,25
24.	E. 20-53-23-O4M	N.E. 8082	42,87
25.	N.E. 20-53-23-O4M	N.E. 8083 A-I	17,65
26.	N.E. 4-54-24-O4M	N.E. 8089	8,97
27.	S.O. 27-53-23-O4M	N.E. 246	2,58
28.	S.O. 27-53-23-O4M	N.E. 247	15,94

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

The *Edmonton Garrison Heliport Zoning Regulations* will, in the interests of the safety of flight and air navigation, limit construction of buildings and other structures to heights which would not constitute a hazard in the vicinity of the heliport or to the visual and instrument approach paths around the heliport. They also

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

Le *Règlement de zonage de l'héliport de la garnison d'Edmonton* (le règlement) vise à assurer la sécurité des vols et de la navigation aérienne, et à limiter la hauteur des bâtiments et de tout autre ouvrage se trouvant à proximité de l'aéroport et sur les trajectoires d'approche pour le vol à vue et le vol aux instruments

provide for the regulation and removal, if necessary, of natural growth which exceeds the prescribed height limitations, and inhibit certain land uses which would tend to attract birds and increase the bird hazard. Establishment of these restrictions and limitations is provided for in the *Aeronautics Act*.

Alternatives

Municipal by-laws can provide the same type of restrictions and limitations. However, these by-laws are insufficiently stable as they are prone to change with the changes of elected officials in local government.

Benefits and Costs

The cost to the Department of National Defence of completing the zoning survey, drafting, printing and publishing the regulations will be between \$100,000 and \$120,000, excluding administrative costs in the Department of National Defence and in the Privy Council Office. Application of the regulations places controls and limitations on construction and on certain land uses in the vicinity of the heliport, but does not give rise to any direct costs to the public or private sectors. The socio-economic impacts on the local area are minimal compared to the absence of such a regulation. Inappropriate construction and land use around the heliport could interfere with operations and cause a restriction in flying activity, or in an extreme case, closure of the heliport. The resultant loss of military and civilian salary revenue into the local area, loss of grants in lieu of taxes, and loss of jobs to local inhabitants would have serious economic impact.

Consultation

A copy of the proposed regulations and charts was forwarded to the Canadian Forces Base Edmonton. Municipal authorities reviewed the proposed regulations, and were invited to comment or question the contents. Public briefings by the project manager from National Defence Headquarters were made over a three-day period at the base and to the local construction associations at the Edmonton City Hall. Following pre-publication of the proposed regulations in the *Canada Gazette*, Part I, and in a local newspaper, a period of not less than 60 days was set aside to permit representation to be made to the Minister of National Defence regarding any objection or proposed change. Comments on the proposed zoning regulations were provided by City of Edmonton officials and amendments were made to the final regulations.

Compliance and Enforcement

Compliance is obtained through the registration of the zoning regulations in the Provincial Land Registry with the resultant regulation of construction and land use permits. Periodic inspections by the Department of National Defence personnel will permit the identification and correction of intrusions of natural growth into protected surfaces and the identification of improper utilization of lands in the bird hazard area. Reports from aircrew may also identify obstructions.

afin de parer aux risques éventuels. Il prévoit en outre la limitation et, au besoin, l'enlèvement de la végétation qui dépasse la hauteur prescrite et empêche l'utilisation des terrains avoisinants d'une façon qui pourrait attirer les oiseaux et augmenter le péril aviaire. L'instauration de ces restrictions est prévue dans la *Loi sur l'aéronautique*.

Solutions envisagées

Les mêmes restrictions peuvent se retrouver dans les règlements municipaux. Toutefois, ces derniers n'offrent pas de stabilité suffisante, car ils sont susceptibles de changer souvent au gré des nouveaux dirigeants élus.

Avantages et coûts

Le ministère de la Défense nationale a déboursé entre 100 000 \$ à 120 000 \$ afin de terminer l'étude de zonage. Ces montants comprennent les frais d'arpentage, de rédaction et de publication du règlement. Cependant, ces montants ne tiennent pas compte des frais administratifs qui incombent tant au ministère de la Défense nationale qu'au Bureau du Conseil privé. Le règlement prévoit un certain nombre de restrictions et de mesures de contrôle en matière de construction et concernant l'utilisation des terrains avoisinants, mais il n'entraînera aucun coût direct pour les secteurs public et privé. Les effets socio-économiques sur la région sont minimes comparativement à ce que suppose l'absence d'un pareil règlement. La construction d'ouvrages d'une hauteur non réglementaire ainsi qu'une mauvaise utilisation des terrains avoisinants pourraient nuire aux opérations, restreindre les activités de vol et, dans certains cas extrêmes, entraîner la fermeture de l'aéroport. La suppression des subventions tenant lieu d'impôts, le manque à gagner pour les civils et les militaires ainsi que la perte d'emploi pour d'autres personnes de la région auraient de graves répercussions économiques.

Consultations

Une copie du projet de règlement et des cartes spécialisées a été transmise à la base des Forces canadiennes d'Edmonton. Les autorités municipales ont passé le projet de règlement en revue et ont été invitées à fournir leurs commentaires ou leurs questions par rapport au contenu. Le gestionnaire du projet du Quartier général de la Défense nationale a donné des séances d'information publiques sur une période de trois jours à la base et à l'hôtel de ville d'Edmonton, pour les associations de construction locales. À la suite de la publication préalable du projet de règlement dans la *Gazette du Canada* Partie I et dans le journal local, une période d'au moins 60 jours a été réservée pour permettre aux intéressés de faire part au ministre de la Défense nationale de leurs objections au projet de règlement ou de toute proposition de changement. Les agents de la ville d'Edmonton ont fourni des commentaires sur le projet de règlement de zonage et le règlement final a été modifié.

Respect et exécution

Dès que le règlement aura été déposé au bureau d'enregistrement immobilier de la province, il sera appliqué dans le cadre de l'obtention de permis de construction et d'utilisation des terrains. Des inspections périodiques par le personnel du ministère de la Défense nationale permettront de repérer toute végétation sur les surfaces protégées et toute utilisation inadéquate des terrains pouvant contribuer au péril aviaire. Les rapports du personnel aérien permettront aussi d'identifier toute obstruction.

Contact

Mr. Gilles Champoux
Director
Realty and Facilities Management Support 10
Program Manager Responsible for Airport/Heliport Zonings
National Defence Headquarters
101 Colonel By Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0K2
Telephone: (613) 995-7008

Personne-ressource

M. Gilles Champoux
DSGII 10
Administrateur de projet responsable du zonage des aéroports/
héliports
Quartier général de la Défense nationale
101, promenade Colonel By
Ottawa (Ontario)
K1A 0K2
Téléphone : (613) 995-7008

Registration
SOR/2004-87 22 April, 2004

PILOTAGE ACT

Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations

P.C. 2004-432 22 April, 2004

Whereas the Great Lakes Pilotage Authority, pursuant to subsection 34(1)^a of the *Pilotage Act*, published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 22, 2003 a copy of the proposed *Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*, substantially in the form set out in the annexed regulations;

And whereas more than 30 days have expired after the date of publication and no notices of objection to the proposed Regulations were filed with the Canadian Transportation Agency in accordance with subsection 34(2)^b of the Act;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 33(1) of the *Pilotage Act*, hereby approves the annexed *Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*, made on January 6, 2004 by the Great Lakes Pilotage Authority.

REGULATIONS AMENDING THE GREAT LAKES PILOTAGE TARIFF REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) Subsections 1(1) to (4) of Schedule I to the *Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*¹ are replaced by the following:

1. (1) Subject to subsection (2), the basic charge for a passage, other than a movage, through International District No. 1 or any part thereof and its contiguous waters is \$8.18 for each kilometre (\$13.61 for each statute mile), plus \$181 for each lock transited.

(2) The minimum and maximum basic charges for a through trip through International District No. 1 and its contiguous waters are \$398 and \$1,745, respectively.

(3) The basic charge for a movage in International District No. 1 and its contiguous waters is \$598.

(4) If a ship, during its passage through the Welland Canal, docks or undocks for any reason other than instructions given by The St. Lawrence Seaway Management Corporation, the basic charge is \$38 for each kilometre (\$63.00 for each statute mile), plus \$235 for each lock transited, with a minimum charge of \$783.

(2) The portion of items 1 to 15 of the table to subsection 1(5) of Schedule I to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Enregistrement
DORS/2004-87 22 avril 2004

LOI SUR LE PILOTAGE

Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs

C.P. 2004-432 22 avril 2004

Attendu que, conformément au paragraphe 34(1)^a de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration de pilotage des Grands Lacs a fait publier dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 22 novembre 2003, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs*, conforme en substance au texte ci-après;

Attendu que plus de trente jours se sont écoulés depuis la date de publication et qu'aucun avis d'opposition au projet de règlement n'a été déposé auprès de l'Office des transports du Canada conformément au paragraphe 34(2)^b de cette loi,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve le *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs*, ci-après, pris le 6 janvier 2004 par l'Administration de pilotage des Grands Lacs.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES TARIFS DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

MODIFICATIONS

1. (1) Les paragraphes 1(1) à (4) de l'annexe I du *Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs*¹ sont remplacés par ce qui suit :

1. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le droit de base exigible pour la traversée, à l'exception d'un déplacement, via la circonscription internationale n° 1 ou une partie de celle-ci et ses eaux limitrophes est de 8,18 \$ le kilomètre (13,61 \$ le mille terrestre), plus 181 \$ pour chaque écluse franchie.

(2) Le droit de base exigible pour un voyage direct via la circonscription internationale n° 1 et ses eaux limitrophes est d'au moins 398 \$ et d'au plus 1 745 \$.

(3) Le droit de base exigible pour un déplacement dans la circonscription internationale n° 1 et ses eaux limitrophes est de 598 \$.

(4) Lorsque, au cours de son passage dans le canal Welland, un navire accoste à un quai ou y appareille pour toute autre raison que des instructions données par la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, le droit de base exigible est de 38 \$ le kilomètre (63,00 \$ le mille terrestre), plus 235 \$ pour chaque écluse franchie, le droit minimal étant de 783 \$.

(2) Le passage des articles 1 à 15 du tableau du paragraphe 1(5) de l'annexe I du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

^a S.C. 1998, c. 10, s. 150

^b S.C. 1996, c. 10, s. 251(2)

¹ SOR/84-253; SOR/96-409

^a L.C. 1998, ch. 10, art. 150

^b L.C. 1996, ch. 10, par. 251(2)

¹ DORS/84-253; DORS/96-409

Column 2	
Item	Basic Charge (\$)
1.	
(a)	1,445
(b)	1,445
2.	969
3.	572
4.	1,686
5.	969
6.	702
7.	1,954
8.	1,258
9.	969
10.	572
11.	1,268
12.	1,268
13.	985
14.	572
15.	702

(3) The portion of items 1 to 4 of the table to subsection 1(6) of Schedule I to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Basic Charge (\$)
1.	1,523
2.	1,276
3.	573
4.	573

2. (1) The portion of items 1 and 2 of the table to subsection 2(1) of Schedule I to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Basic Charge (\$)
1.	
(a)	375
(b)	373
(c)	307
2.	
(a)	357
(b)	287
(c)	293

(2) Subsection 2(3) of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

(3) The basic charge for pilotage services consisting of a lockage and a movage between Buffalo and any point on the Niagara River below the Black Rock Lock is \$733.

3. Subsections 3(1) and (2) of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:

3. (1) Subject to subsections (2) and (3), if, for the convenience of a ship, a pilot is detained after the end of the pilot's assignment or during an interruption of the passage of the ship through designated waters or contiguous waters, an additional basic charge of \$53 is payable for each hour or part of an hour that the pilot is detained.

(2) The maximum basic charge under subsection (1) for any 24-hour period is \$841.

4. Section 4 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

Colonne 2	
Article	Droit de base (\$)
1.	
a)	1 445
b)	1 445
2.	969
3.	572
4.	1 686
5.	969
6.	702
7.	1 954
8.	1 258
9.	969
10.	572
11.	1 268
12.	1 268
13.	985
14.	572
15.	702

(3) Le passage des articles 1 à 4 du tableau du paragraphe 1(6) de l'annexe I du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Droit de base (\$)
1.	1 523
2.	1 276
3.	573
4.	573

2. (1) Le passage des articles 1 et 2 du tableau du paragraphe 2(1) de l'annexe I du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Droit de base (\$)
1.	
a)	375
b)	373
c)	307
2.	
a)	357
b)	287
c)	293

(2) Le paragraphe 2(3) de l'annexe I du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Le droit de base pour les services de pilotage comportant à la fois un éclusage et un déplacement entre Buffalo et tout point sur la rivière Niagara en aval de l'écluse Black Rock est de 733 \$.

3. Les paragraphes 3(1) et (2) de l'annexe I du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

3. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), lorsque, pour les besoins du navire, un pilote est retenu à la fin de son affectation ou durant une interruption de la traversée du navire dans des eaux désignées ou dans des eaux limitrophes, le droit de base supplémentaire exigible est de 53 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure pendant laquelle le pilote est retenu.

(2) Le droit de base maximal exigible en vertu du paragraphe (1) est de 841 \$ par période de 24 heures.

4. L'article 4 de l'annexe I du même règlement est remplacé par ce qui suit :

4. (1) Subject to subsection (2), if the departure or moorage of a ship to which a pilot has been assigned is delayed for the convenience of the ship for more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, a basic charge of \$53 is payable for each hour or part of an hour, including the first hour of that delay.

(2) The maximum basic charge under subsection (1) for any 24-hour period is \$841.

5. Subsections 5(1) to (3) of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:

5. (1) If a request for a pilotage service is cancelled after the pilot reports for duty at the designated boarding point, the basic charge is \$1,129.

(2) Subject to subsection (3), if a request for pilotage services is cancelled more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, in addition to the basic charge set out in subsection (1), a basic charge of \$53 is payable for each hour or part of an hour, including the first hour, between the time the pilot reports and the time of cancellation.

(3) The maximum basic charge payable under subsection (2) for any 24-hour period is \$841.

6. Subsections 7(1) and (2) of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:

7. (1) If a pilot is unable to board a ship at the normal boarding point and, to board it, must travel beyond the area for which the pilot's services are requested, the basic charge of \$326 is payable for each 24-hour period or part of a 24-hour period during which the pilot is away from the normal boarding point.

(2) If a pilot is carried on a ship beyond the area for which the pilot's services are requested, the basic charge of \$326 is payable for each 24-hour period or part of a 24-hour period before the pilot is returned to the place where the pilot normally would have disembarked.

7. The portion of items 1 to 4 of the table to section 1 of Schedule II to the Regulations in columns 2 and 3 is replaced by the following:

	Column 2	Column 3
Item	Basic Charge (\$)	Minimum Basic Charge (\$)
1.	2,960	N/A
2.	13.60 for each kilometre (22.63 for each statute mile), plus 378 for each lock transited	762
3.	531	N/A
4.	1,141	N/A

8. (1) Paragraph 4(1)(b) of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:

(b) \$99

(2) Paragraph 4(2)(b) of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:

(b) \$1,522

9. (1) Paragraph 5(1)(b) of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:

(b) \$99

4. (1) Sous réserve du paragraphe (2), lorsque le départ ou le déplacement d'un navire auquel a été affecté un pilote est, pour les besoins du navire, retardé de plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base exigible est de 53 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure du retard.

(2) Le droit de base maximal exigible en vertu du paragraphe (1) est de 841 \$ par période de 24 heures.

5. Les paragraphes 5(1) à (3) de l'annexe I du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

5. (1) Lorsqu'une demande de services de pilotage est annulée après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base exigible est de 1 129 \$.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), lorsqu'une demande de services de pilotage est annulée plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, est exigible, en plus du droit de base prévu au paragraphe (1), un droit de base de 53 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, entre le moment où le pilote s'est présenté à son poste et le moment où la demande est annulée.

(3) Le droit de base maximal exigible en vertu du paragraphe (2) est de 841 \$ par période de 24 heures.

6. Les paragraphes 7(1) et (2) de l'annexe I du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

7. (1) Lorsqu'un pilote ne peut monter à bord d'un navire à son point d'embarquement habituel et qu'il doit, pour ce faire, voyager au-delà de la zone pour laquelle ses services sont demandés, le droit de base exigible est de 326 \$ pour chaque période de 24 heures ou moins durant laquelle le pilote est absent de son point d'embarquement habituel.

(2) Lorsqu'un pilote est transporté par un navire au-delà de la zone pour laquelle ses services sont demandés, le droit de base exigible est de 326 \$ pour chaque période de 24 heures ou moins qui précède le retour du pilote à l'endroit où il aurait normalement débarqué.

7. Le passage des articles 1 à 4 du tableau de l'article 1 de l'annexe II du même règlement figurant aux colonnes 2 et 3 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2	Colonne 3
Article	Droit de base (\$)	Droit de base minimal (\$)
1.	2 960	S/O
2.	13,60 le kilomètre (22,63 le mille terrestre), plus 378 pour chaque écluse franchie	762
3.	531	S/O
4.	1 141	S/O

8. (1) L'alinéa 4(1)(b) de l'annexe II du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) de 99 \$

(2) L'alinéa 4(2)(b) de l'annexe II du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) de 1 522 \$

9. (1) L'alinéa 5(1)(b) de l'annexe II du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) de 99 \$

(2) Paragraph 5(2)(b) of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:

(b) \$1,522

10. (1) Subsection 6(1) of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:

6. (1) If a request for pilotage services is cancelled after the pilot reports for duty at the designated boarding point, the basic charge is \$1,129.

(2) Paragraph 6(2)(b) of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:

(b) \$99

(3) Paragraph 6(3)(b) of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:

(b) \$1,522

11. The portion of items 1 and 2 of the table to section 1 of Schedule III to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Basic Charge (\$)
1.	860
2.	601

COMING INTO FORCE

12. 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 Great Lakes Pilotage Authority (the Authority) is responsible for administering in the interests of safety, an efficient pilotage service within Canadian waters in the Province of Quebec, south of the northern entrance to St. Lambert Lock and in and around the Provinces of Ontario and Manitoba.

Section 33 of the *Pilotage Act* (the Act) allows the Authority to prescribe tariffs of pilotage charges that are fair and reasonable, and that permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

During the years 1999-2002, the Authority incurred successive losses in revenue totalling approximately \$5.3 million due to a continuous reduction of traffic within the Great Lakes region. In an effort to stem these consecutive losses, the Authority implemented 3 progressive amendments to increase pilotage charges, starting in February 2002. These increases were initiated to assist the Authority in operating on a self-sustaining basis, reduce cross-subsidization between districts, offset the increasing costs of providing pilotage services and cover the costs associated with implementing government policies and practices.

At the close of the 2003 navigational season, the Authority is forecasting a loss of \$2.0 million due to the continuous reduction

(2) L'alinéa 5(2)(b) de l'annexe II du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) de 1 522 \$

10. (1) Le paragraphe 6(1) de l'annexe II du même règlement est remplacé par ce qui suit :

6. (1) Lorsqu'une demande de services de pilotage est annulée après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base exigible est de 1 129 \$.

(2) L'alinéa 6(2)(b) de l'annexe II du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) de 99 \$

(3) L'alinéa 6(3)(b) de l'annexe II du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) de 1 522 \$

11. Le passage des articles 1 et 2 du tableau de l'article 1 de l'annexe III du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Droit de base (\$)
1.	860
2.	601

ENTRÉE EN VIGUEUR

12. 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

L'Administration de pilotage des Grands Lacs (l'Administration) est chargée de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes de la province de Québec situées au sud de l'entrée nord de l'écluse Saint-Lambert et dans les eaux intérieures et périphériques des provinces de l'Ontario et du Manitoba.

L'article 33 de la *Loi sur le pilotage* (la Loi) permet à l'Administration de fixer des tarifs de droits de pilotage qui soient équitables et raisonnables, et qui lui permettent d'assurer son autonomie financière.

Au cours des années 1999 à 2002, l'Administration a subi de façon successive des pertes de revenu totalisant environ 5,3 millions \$ en raison d'une réduction continue du trafic dans la région des Grands Lacs. En vue de mettre fin à ces pertes consécutives, l'Administration a mis en place trois modifications graduelles en vue d'accroître les droits de pilotage, dont la première est entrée en vigueur en février 2002. Ces augmentations devaient aider l'Administration à être financièrement autonome, à réduire l'interfinancement entre les districts, à compenser les coûts des services de pilotage et à couvrir les coûts de l'application des politiques et pratiques gouvernementales.

À la fin de la saison de navigation 2003, l'Administration prévoit une perte de 2,0 millions \$ si la baisse du trafic se maintient,

in traffic levels. This has completely depleted the surplus funds that the Authority had accumulated prior to 1999. To support its efforts towards maintaining fiscal self-sufficiency, it is necessary that the Authority amends the *Great Lakes Pilotage Tariff Regulations* to reflect an overall 8 per cent increase in its pilotage charges. This 8 per cent tariff increase, when combined with the 3 previous tariff increases starting in February 2002, reflects a 15 per cent increase during the period 1994 to 2003 when inflation totaled 22 per cent for the same period.

With respect to a vessel making a round trip between St. Lambert Lock (Montreal) and Thunder Bay, the net effect of the 8 per cent increase averages out to an overall increase of \$3,555 or 16¢ per tonne of cargo carried on the round trip.

Alternatives

A retention of the existing tariff rates was a possible option. The Authority, however, rejected this status quo position since its surplus funds are exhausted and it is necessary to increase tariff charges to reflect the actual costs of providing the various pilotage services.

This amendment will support the Authority's efforts to ensure financial self-sufficiency while providing a safe and efficient pilotage service, in accordance with requirements of the Act.

Benefits and Costs

The 8 per cent increase is consistent with the Authority's efforts to raise its charges to reflect the actual costs of providing current pilotage services. The amendment will generate an increase in revenue of approximately \$1.0 million in 2004.

The charges are beneficial in that they will ensure the continued efficiency of the pilotage services while maintaining the present level of pilot numbers as requested by the marine industry. In addition, this increase will enhance the Authority's ability to operate on a self-sustaining financial basis that is both fair and reasonable.

This amendment will not have any impact on the environment.

Consultation

The Authority met with the Shipping Federation of Canada (SFC) on October 4, 2003 to present its financial position and solicit comments on increasing its tariff charges. The SFC clearly indicated that pilot numbers should remain at the current level and while expressing their concerns regarding the proposed charges, recognized that the increase is fair and reasonable considering the Authority's financial position. The Authority also communicated with the Canadian Shipowners Association, the Chamber of Maritime Commerce and Gresco Ltd. advising them of the proposed tariff increase and invited their comments. No comments were received.

Based on its present financial position, the Authority indicated that it has no alternative but to increase pilotage charges to assist it in attaining a break-even position.

This amendment was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 22, 2003 and no notices of objection were filed with the Canadian Transportation Agency.

ce qui donnera lieu à l'épuisement total des fonds excédentaires que l'Administration avait accumulés avant 1999. Pour faire en sorte que ses efforts lui permettent de maintenir son autonomie financière, l'Administration doit modifier le *Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs* pour tenir compte d'une augmentation globale de 8 pour cent de ses droits de pilotage. Cette hausse tarifaire de 8 pour cent, lorsqu'elle est jumelée aux trois autres augmentations effectuées depuis février 2002, signifie une augmentation de 15 pour cent comparativement au niveau d'inflation qui s'est élevé à 22 pour cent durant la période entre 1994 et 2003.

Pour un bâtiment faisant l'aller-retour entre l'écluse de Saint-Lambert (Montréal) et Thunder Bay, l'effet net de cette hausse de 8 pour cent équivaut en moyenne à une augmentation globale de 3 555 \$ ou 16 ¢ par tonne de marchandises transportées aller-retour.

Solutions envisagées

Le maintien du tarif actuel a également été étudié. L'Administration a toutefois rejeté l'option du statu quo puisque ses fonds excédentaires sont épuisés et qu'il est nécessaire d'augmenter le tarif des droits pour tenir compte des coûts réels associés à la fourniture des divers services de pilotage.

La modification permettra d'assurer l'autonomie financière de l'Administration ainsi qu'un service de pilotage sécuritaire et efficace, comme l'exige la Loi.

Avantages et coûts

La hausse de 8 pour cent correspond aux efforts de l'Administration d'augmenter ses droits en vue de tenir compte des coûts réels associés à la fourniture des services de pilotage. La modification devrait générer une augmentation de revenus d'environ 1 million \$ en 2004.

Les droits sont avantageux du fait qu'ils assureront l'efficacité continue des services de pilotage et permettront de conserver le nombre actuel de pilotes demandé par l'industrie maritime. En outre, cette hausse, tout en étant équitable et raisonnable, permettra à l'Administration d'être plus en mesure d'assurer son autonomie financière.

La modification n'a aucune incidence sur l'environnement.

Consultations

Le 4 octobre 2003, l'Administration a rencontré la Fédération maritime du Canada (la Fédération) pour présenter sa situation financière et demander ses commentaires sur la hausse des tarifs des droits. La Fédération a clairement indiqué que le nombre de pilotes devait rester le même. Bien qu'elle se dise préoccupée par les droits proposés, elle reconnaît que l'augmentation est équitable et raisonnable compte tenu de la situation financière de l'Administration. L'Administration a également communiqué avec l'Association des armateurs canadiens, la Chambre de commerce maritime et Gresco Ltd. pour les informer de l'augmentation proposée du tarif et les inviter à formuler des commentaires. Aucun commentaire n'a été reçu.

Selon sa situation financière actuelle, l'Administration a dit ne pas avoir d'autre solution que d'augmenter les droits de pilotage afin qu'elle réussisse à équilibrer son budget.

Cette modification a fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I du 22 novembre 2003, et aucun avis d'opposition n'a été déposé auprès de l'Office des transports du Canada.

Compliance and Enforcement

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

Section 48 of the Act stipulates that every person who fails to comply with the Act or Regulations is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding five thousand dollars.

Contact

Mr. R.F. Lemire
Chief Executive Officer
Great Lakes Pilotage Authority
P.O. Box 95
Cornwall, Ontario
K6H 5R9
Telephone: (613) 933-2991
FAX: (613) 932-3793

Respect et exécution

L'article 45 de la Loi prévoit un mécanisme pour l'application de ce règlement du fait que l'Administration peut informer un agent des douanes qui est de service dans un port canadien de ne pas donner congé à un navire lorsque les droits de pilotage concernant le navire sont exigibles et impayés.

L'article 48 de la Loi prévoit que quiconque contrevient à la Loi ou aux règlements commet une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cinq mille dollars.

Personne-ressource

M. R.F. Lemire
Premier dirigeant
Administration de pilotage des Grands Lacs
C.P. 95
Cornwall (Ontario)
K6H 5R9
Téléphone : (613) 933-2991
TÉLÉCOPIEUR : (613) 932-3793

Registration
SOR/2004-88 22 April, 2004

PILOTAGE ACT

Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations

P.C. 2004-433 22 April, 2004

Whereas the Pacific Pilotage Authority, pursuant to subsection 34(1)^a of the *Pilotage Act*, published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 18, 2003, a copy of the proposed *Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations*, substantially in the form set out in the annexed Regulations;

And whereas more than 30 days have expired after the date of publication and no notices of objection to the proposed Regulations were filed with the Canadian Transportation Agency pursuant to subsection 34(2)^b of that Act;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 33(1) of the *Pilotage Act*, hereby approves the annexed *Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations*, made on January 7, 2004 by the Pacific Pilotage Authority.

REGULATIONS AMENDING THE PACIFIC PILOTAGE TARIFF REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Section 8 of the *Pacific Pilotage Tariff Regulations*¹ is replaced by the following:

8. Despite sections 6 and 7, the total charges payable under those sections in respect of a ship are not less than \$677.37.

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

Column 3	
Item	Amount (\$)
1.	2,913
2.	5,826
3.	2,913

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

Column 2	
Item	Time Charge (\$)
1.	146.36

Enregistrement
DORS/2004-88 22 avril 2004

LOI SUR LE PILOTAGE

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

C.P. 2004-433 22 avril 2004

Attendu que, conformément au paragraphe 34(1)^a de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration de pilotage du Pacifique a fait publier dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 18 octobre 2003, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique*, conforme en substance au texte ci-après;

Attendu que plus de trente jours se sont écoulés depuis la date de publication et qu'aucun avis d'opposition au projet de règlement n'a été déposé auprès de l'Office des transports du Canada conformément au paragraphe 34(2)^b de cette loi,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve le *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique*, ci-après, pris le 7 janvier 2004 par l'Administration de pilotage du Pacifique.

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

MODIFICATIONS

1. L'article 8 du Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique¹ est remplacé par ce qui suit :

8. Malgré les articles 6 et 7, le total des droits exigibles à l'égard d'un navire en vertu de ces articles ne peut être inférieur à 677,37 \$.

2. Le passage des articles 1 à 3 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 3	
Article	Montant (\$)
1.	2,913
2.	5,826
3.	2,913

3. Le passage de l'article 1 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Droit horaire (\$)
1.	146,36

^a S.C. 1998, c. 10, s. 150

^b S.C. 1996, c. 10, s. 251(2)

¹ SOR/85-583

^a L.C. 1998, ch. 10, art. 150

^b L.C. 1996, ch. 10, par. 251(2)

¹ DORS/85-583

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

Column 2	
Item	Cancellation Charge (\$)
1.	439,92
2.	146,36

5. The portion of items 1 to 3 of Schedule 5 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Out-of-Region Charge (\$) (per hour or part of an hour)
1.	146,36
2.	146,36
3.	146,36

6. The portion of item 1 of Schedule 6 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Transportation Charges (\$)
1.	126

7. The portion of items 4 to 6 of Schedule 6 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Transportation Charges (\$)
4.	325
5.	325
6.	126

8. The portion of items 1 to 8 of Schedule 7 to the Regulations in columns 2 and 3 is replaced by the following:

	Column 2	Column 3
Item	Charge (\$)	Additional Charge
1.	277	n/a
2.	1,031	n/a
3.	1,950	n/a
4.	4,455	n/a
5.	6,182	n/a
6.	196	\$49 for each period of 15 minutes that a pilot boat is detained on standby
7.	574	n/a
8.	2,267	n/a

COMING INTO FORCE

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

4. Le passage des articles 1 et 2 de l'annexe 4 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Droit d'annulation (\$)
1.	439,92
2.	146,36

5. Le passage des articles 1 à 3 de l'annexe 5 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Droit à l'extérieur de la région, par heure ou fraction d'heure (\$)
1.	146,36
2.	146,36
3.	146,36

6. Le passage de l'article 1 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Droit de déplacement (\$)
1.	126

7. Le passage des articles 4 à 6 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Droit de déplacement (\$)
4.	325
5.	325
6.	126

8. Le passage des articles 1 à 8 de l'annexe 7 du même règlement figurant dans les colonnes 2 et 3 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2	Colonne 3
Article	Droit (\$)	Droit supplémentaire
1.	277	s/o
2.	1 031	s/o
3.	1 950	s/o
4.	4 455	s/o
5.	6 182	s/o
6.	196	49 \$ pour chaque période de 15 minutes durant laquelle un bateau-pilote est retenu en poste
7.	574	s/o
8.	2 267	s/o

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The Pacific Pilotage Authority (the Authority) is responsible for operating, maintaining and administering, in the interests of safety, an efficient pilotage service within all Canadian waters in and around the Province of British Columbia. Section 33 of the *Pilotage Act* allows the Authority to prescribe tariffs of pilotage charges that are fair, reasonable and consistent with providing revenues sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

These Regulations amend three charges of the *Pacific Pilotage Tariff Regulations*: the general pilotage charges, the pilot transportation charge and the pilot boat charge at Prince Rupert.

First, a 2 percent tariff adjustment to pilotage charges for an assignment, time charges for bridge watches, cancellation charges for a pilotage assignment and out-of-region charges. The adjustment offsets the increased costs in providing pilotage services and pilot boat operations, thereby ensuring that the Authority will continue to operate on a self-sustaining financial basis.

Second, these Regulations adjust the pilot transportation charges by 9 percent to cover the costs of taxi, hotel, fuel, airfare, parking, and port security. The new revenues represent a 1 percent increase of the Authority's overall income.

Third, these Regulations adjust by 49 percent the pilot boat charge in Prince Rupert to compensate for the important downward trend in pilot assignments since 1999 due to a large decrease in grain and coal shipments. The revised charge will ensure that this remote operation generates sufficient revenues to cover its costs for the pilot boat and its crew.

Alternatives

The Authority is required to provide a safe and efficient pilotage service to ensure safe navigation and protection of the marine environment. Costs have been kept to the minimum consistent with providing a safe and efficient service. Further reductions in operating costs are not an alternative because this would reduce the efficiency of pilotage service provided to the shipping industry.

Retention of the existing tariff rates was considered as a possible option. However, after consulting the industry, the Authority rejected this status quo alternative since a readjustment of tariff rates is necessary to reflect the actual costs for the various pilotage services performed. These amendments will ensure that the Authority maintains its financial self-sufficiency while avoiding cross-subsidization among the various pilotage districts on the west coast of British Columbia.

Benefits and Costs

The 2 percent increase in the general pilotage charges is consistent with the current costs of providing the service and it is anticipated that these adjustments will result in an annual increase of \$725,000. On a per assignment basis this will result in an average increase of \$64 per pilot assignment.

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

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

L'Administration de pilotage du Pacifique (l'Administration) a pour mission de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans toutes les eaux canadiennes sises dans la province de la Colombie-Britannique et ses eaux limitrophes. En vertu de l'article 33 de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration fixe des droits de pilotage équitables et raisonnables suffisants pour lui permettre le financement autonome de ses opérations.

Le présent règlement modifie trois droits au *Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique* : une hausse du tarif pour le droit de pilotage, les droits de déplacements des pilotes et les droits pour un bateau-pilote à Prince Rupert.

Premièrement, une hausse du tarif de 2 pour cent pour le droit de pilotage par affectation, le droit horaire pour un quart à la passerelle, le droit d'annulation et le droit à l'extérieur de la région dans le but de compenser l'augmentation des coûts liés à la prestation des services de pilotage et aux opérations de bateau-pilote, assurant ainsi l'autonomie financière de l'Administration.

Deuxièmement, une augmentation de 9 pour cent des droits de déplacements des pilotes qui permettra de couvrir la majoration de coûts des fournisseurs, tel que le taxi, les frais d'hôtel, le carburant, le prix du billet d'avion, le stationnement et la sûreté portuaire. Cette augmentation des droits représente environ 1 pour cent des revenus généraux de l'Administration.

Enfin, une augmentation de 49 pour cent des droits pour le bateau-pilote à Prince Rupert vise à compenser une tendance à la baisse des affectations de pilote en raison d'une diminution des expéditions de grain et de charbon depuis 1999. La révision permettra que ces opérations génèrent des revenus suffisants pour couvrir les dépenses associées au service de bateau-pilote et de son équipage.

Solutions envisagées

L'Administration est tenue de fournir des services de pilotage sécuritaires et efficaces pour assurer la sécurité de la navigation et protéger le milieu marin. Les coûts ont été réduits au minimum sans nuire à la prestation d'un service efficace et sécuritaire. De nouvelles réductions des coûts d'exploitation ne sont pas envisagées car l'efficacité du service de pilotage offert par l'Administration à l'industrie maritime en souffrirait.

Le maintien du tarif actuel a également été étudié. Cependant, suite aux consultations avec l'industrie, l'Administration a rejeté l'option du statu quo car elle a besoin du rajustement pour compenser les coûts réels associés à la prestation des divers services de pilotage. Les modifications permettront d'assurer l'autonomie financière de l'Administration tout en évitant l'interfinancement entre les diverses zones de pilotage sur la côte ouest de la Colombie-Britannique.

Avantages et coûts

L'augmentation de deux pour cent des droits de pilotage correspond aux coûts actuels de la prestation des services, et on estime que cette modification donnera lieu à une augmentation annuelle de 725 000 \$. Cette somme équivaut à une augmentation moyenne de 64 \$ par affectation de pilote.

The transportation adjustments are consistent with the current costs of providing the services and it is anticipated that these adjustments will result in an annual increase of \$380,000. This represents 1 percent in new revenues for the Authority.

The increase in the boarding station and pilot boat charge is consistent with the current costs of providing the service at Prince Rupert and it is anticipated that this adjustment will result in an increase of \$450,000 in 2004.

These charges, which will be absorbed by the shipping industry, are necessary to ensure that the Authority continues to operate, maintain and administer in the interests of safety an efficient pilotage service on a self-sustaining financial basis that is both fair and reasonable.

This amendment does not have any impact on the environment.

Consultation

The Authority consulted the Chamber of Shipping of British Columbia (CSBC), which represents the shipping community on the west coast of British Columbia, on June 19, 2003 and September 18, 2003. By way of a letter dated September 25, 2003, the CSBC indicated their approval of this amendment.

The Authority has committed to periodic consultation with the CSBC along with other shipping community members including, North West Cruiseship Association, agents, terminal operators and shipowners. This consultation covers all aspects of the Authority's operation including financial, operational and regulatory matters.

This amendment was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 18, 2003 and no notices of objection were filed with the Canadian Transportation Agency.

Compliance and Enforcement

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

Section 48 of the *Pilotage Act* stipulates that every person who fails to comply with the Act or Regulations is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding five thousand dollars.

Contact

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

Les hausses dans le transport correspondent aux coûts actuels de la prestation des services et on estime qu'elles donneront lieu à une augmentation annuelle de 380 000 \$. Ceci représente environ 1 pour cent de revenus additionnels pour l'Administration.

L'augmentation des droits liés à l'exploitation du bateau-pilote à la station d'embarquement des pilotes à Prince Rupert correspond aux coûts actuels de prestation du service et on estime qu'elle donnera lieu à une augmentation de l'ordre de 450 000 \$ en 2004.

Ces droits, qui seront absorbés par l'industrie maritime, sont nécessaires dans la mesure où ils permettront à l'Administration de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace ainsi que son autonomie financière, de manière juste et raisonnable.

La présente modification n'aura aucune incidence sur l'environnement.

Consultations

L'Administration a consulté les membres de la Chamber of Shipping of British Columbia (CSBC), qui représentent la communauté maritime sur la côte ouest de la Colombie-Britannique, le 19 juin 2003 et le 18 septembre 2003. Dans une lettre datée du 25 septembre 2003, la CSBC a approuvé cette modification.

L'Administration s'est engagée à consulter périodiquement la CSBC ainsi que d'autres membres de la communauté maritime, notamment les membres de la North West Cruiseship Association, les agents, les exploitants de terminal maritime et les propriétaires de navires. Ces consultations visent tous les aspects des activités de l'Administration, y compris les aspects financiers, opérationnels et réglementaires.

Cette modification a fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 18 octobre 2003. Aucun avis d'opposition au projet de règlement n'a été déposé auprès de l'Office des transports du Canada.

Respect et exécution

L'article 45 de la *Loi sur le pilotage* prévoit le mécanisme d'application du règlement, c'est-à-dire que l'Administration de pilotage peut informer l'agent des douanes de service dans un port canadien de ne pas donner congé à un navire lorsque les droits de pilotage concernant le navire sont exigibles et impayés.

L'article 48 de la *Loi sur le pilotage* prévoit que quiconque contrevient à la Loi ou aux règlements commet une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cinq mille dollars.

Personne-ressource

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

Registration
SOR/2004-89 22 April, 2004

MOTOR VEHICLE SAFETY ACT

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Fuel System Integrity and Electrolyte Spillage and Electrical Shock Protection)

P.C. 2004-434 22 April, 2004

Whereas, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, a copy of the proposed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Fuel System Integrity and Electrolyte Spillage and Electrical Shock Protection)*, substantially in the form set out in the annexed Regulations, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on December 14, 2002 and a reasonable opportunity was thereby afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect to the proposed Regulations;

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

REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS (FUEL SYSTEM INTEGRITY AND ELECTROLYTE SPILLAGE AND ELECTRICAL SHOCK PROTECTION)

AMENDMENTS

1. Section 301 of Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations*¹ is replaced by the following:

General

301. (1) Every passenger car and every multipurpose passenger vehicle, truck and bus with a GVWR of 4 536 kg or less that is equipped with a fuel system that uses a fuel with a boiling point of 0°C or higher as a source of energy for its propulsion shall meet the requirements of *Technical Standards Document No. 301, Fuel System Integrity*, as amended from time to time (hereinafter referred to as TSD 301).

(2) A school bus with a GVWR of more than 4 536 kg that is equipped with a fuel system that uses a fuel with a boiling point of 0°C or higher as a source of energy for its propulsion shall meet the requirements of TSD 301.

^a S.C. 1993, c. 16

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

¹ C.R.C., c. 1038

Enregistrement
DORS/2004-89 22 avril 2004

LOI SUR LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant, et déversement d'électrolyte et protection contre les chocs électriques)

C.P. 2004-434 22 avril 2004

Attendu que, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant, et déversement d'électrolyte et protection contre les chocs électriques)*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 14 décembre 2002 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au ministre des Transports,

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

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES (ÉTANCHÉITÉ DU CIRCUIT D'ALIMENTATION EN CARBURANT, ET DÉVERSEMENT D'ÉLECTROLYTE ET PROTECTION CONTRE LES CHOCS ÉLECTRIQUES)

MODIFICATIONS

1. L'article 301 de l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*¹ est remplacé par ce qui suit :

Dispositions générales

301. (1) Toute voiture de tourisme ainsi que tout autobus, camion et véhicule de tourisme à usages multiples qui a un PNBV d'au plus 4 536 kg et qui est muni d'un circuit d'alimentation en carburant utilisant comme source d'énergie pour sa propulsion un carburant dont le point d'ébullition est de 0° C ou plus doivent être conformes aux exigences du *Document de normes techniques n° 301 — Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant*, avec ses modifications successives, ci-après appelé « DNT 301 ».

(2) Tout autobus scolaire d'un PNBV de plus de 4 536 kg qui est muni d'un circuit d'alimentation en carburant utilisant comme source d'énergie pour sa propulsion un carburant dont le point d'ébullition est de 0° C ou plus doit être conforme aux exigences du DNT 301.

^a L.C. 1993, ch. 16

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

¹ C.R.C., ch. 1038

Technical Standards Document No. 301

(3) Instead of being tested in accordance with paragraphs S6.2(a) and S6.3(a) of TSD 301, a vehicle referred to in subsection (1) may, at the option of the manufacturer, be tested in accordance with paragraphs S6.2(b) and S6.3(b) of TSD 301 before September 1, 2009.

(4) For the purposes of paragraph S7.1.6(c) of TSD 301, the unsecured mass at each designated seating position shall be 55 kg.

Expiry Date

(5) This section expires on February 28, 2009.

2. (1) The portion of subsection 301.1(1) of Schedule IV to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

301.1 (1) Subject to subsections (3) and (3.1), a vehicle that is equipped with a fuel system that uses LPG as a source of energy for its propulsion shall meet the requirements of subsection (2) when tested in accordance with *Test Method 301.1 — LPG Fuel System Integrity* (February 28, 2004),

(2) Section 301.1 of Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):

(1.1) Instead of being tested in accordance with subparagraph (1)(a)(ii), a vehicle referred to in subsection (1) may be tested in accordance with paragraph S6.2(b) of TSD 301, except the fuel spillage requirements, under the applicable conditions set out in sections 3.2 to 3.4 of *Test Method 301.1 — LPG Fuel System Integrity* (February 28, 2004) and paragraph S7.3(b) of TSD 301.

(1.2) Instead of being tested in accordance with subparagraph (1)(a)(iii), a vehicle referred to in subsection (1) may be tested in accordance with paragraph S6.3(b) of TSD 301, except the fuel spillage requirements, under the applicable conditions set out in sections 3.2 to 3.4 of *Test Method 301.1 — LPG Fuel System Integrity* (February 28, 2004) and paragraph S7.2(b) of TSD 301.

(1.3) Subsections (1.1) and (1.2) expire on the day that TSD 301 expires.

(3) The portion of subsection 301.1(2) of Schedule IV to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) When a vehicle is tested in accordance with subsection (1), (1.1) or (1.2),

(4) Subsection 301.1(5) of Schedule IV to the Regulations is repealed.

3. (1) The portion of subsection 301.2(1) of Schedule IV to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

301.2. (1) Subject to subsections (3) and (3.1), a vehicle that is equipped with a fuel system that uses CNG as a source of energy for its propulsion shall meet the requirements of subsection (2)

Document de normes techniques n° 301

(3) Au lieu d'être soumis à l'essai conformément aux dispositions S6.2(a) et S6.3(a) du DNT 301, le véhicule visé au paragraphe (1) peut, au choix du fabricant, être soumis à un essai conformément aux dispositions S6.2(b) et S6.3(b) du DNT 301 avant le 1^{er} septembre 2009.

(4) Pour l'application de la disposition S7.1.6(c) du DNT 301, la masse non assujettie à chaque place assise désignée est de 55 kg.

Cessation d'effet

(5) Le présent article cesse d'avoir effet le 28 février 2009.

2. (1) Le passage du paragraphe 301.1(1) de l'annexe IV du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

301.1 (1) Sous réserve des paragraphes (3) et (3.1), tout véhicule qui est muni d'un circuit d'alimentation en carburant utilisant comme source d'énergie du GPL pour sa propulsion doit être conforme aux exigences du paragraphe (2) lorsqu'il est soumis à un essai qui, conformément à la *Méthode d'essai 301.1 — Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant de type GPL* (28 février 2004), consiste en ce qui suit :

(2) L'article 301.1 de l'annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

(1.1) Au lieu d'être soumis à un essai conformément au sous-alinéa (1)a)(ii), le véhicule visé au paragraphe (1) peut être soumis à un essai conformément à la disposition S6.2(b) du DNT 301, sauf les exigences relatives à l'écoulement de carburant, dans les conditions applicables mentionnées aux dispositions 3.2 à 3.4 de la *Méthode d'essai 301.1 — Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant de type GPL* (28 février 2004) et à la disposition S7.3(b) du DNT 301.

(1.2) Au lieu d'être soumis à un essai conformément au sous-alinéa (1)a)(iii), le véhicule visé au paragraphe (1) peut être soumis à un essai conformément à la disposition S6.3(b) du DNT 301, sauf les exigences relatives à l'écoulement de carburant, dans les conditions applicables mentionnées aux dispositions 3.2 à 3.4 de la *Méthode d'essai 301.1 — Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant de type GPL* (28 février 2004) et à la disposition S7.2(b) du DNT 301.

(1.3) Les paragraphes (1.1) et (1.2) cessent d'avoir effet à la date d'expiration du DNT 301.

(3) Le passage du paragraphe 301.1(2) de l'annexe IV du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) Lorsque le véhicule est soumis à un essai conformément aux paragraphes (1), (1.1) ou (1.2), les conditions suivantes doivent être respectées :

(4) Le paragraphe 301.1(5) de l'annexe IV du même règlement est abrogé.

3. (1) Le passage du paragraphe 301.2(1) de l'annexe IV du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

301.2 (1) Sous réserve des paragraphes (3) et (3.1), tout véhicule qui est muni d'un circuit d'alimentation en carburant utilisant comme source d'énergie du GNC pour sa propulsion doit être

when tested in accordance with *Test Method 301.2 — CNG Fuel System Integrity* (February 28, 2004),

(2) Section 301.2 of Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):

(1.1) Instead of being tested in accordance with subparagraph (1)(a)(ii), a vehicle referred to in subsection (1) may be tested in accordance with paragraph S6.2(b) of TSD 301, except the fuel spillage requirements, under the applicable conditions set out in sections 3.2 to 3.4 of *Test Method 301.1 — LPG Fuel System Integrity* (February 28, 2004) and paragraph S7.3(b) of TSD 301.

(1.2) Instead of being tested in accordance with subparagraph (1)(a)(iii), a vehicle referred to in subsection (1) may be tested in accordance with paragraph S6.3(b) of TSD 301, except the fuel spillage requirements, under the applicable conditions set out in sections 3.2 to 3.4 of *Test Method 301.1 — LPG Fuel System Integrity* (February 28, 2004) and paragraph S7.2(b) of TSD 301.

(1.3) Subsections (1.1) and (1.2) expire on the day that TSD 301 expires.

(3) The portion of subsection 301.2(2) of Schedule IV to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) When a vehicle is tested in accordance with subsection (1), (1.1) or (1.2),

(4) Subsection 301.2(6) of Schedule IV to the Regulations is repealed.

4. Section 305 of Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after subsection (1.2):

(1.3) Instead of being tested in accordance with section S6.2 of TSD 305, a vehicle referred to in subsection (1) may be tested in accordance with paragraph S6.2(b) of TSD 301, except the fuel spillage requirements, under the applicable conditions set out in paragraph S7.3(b) of TSD 301.

(1.4) A vehicle tested in accordance with subsection (1.3) shall meet the requirements of sections S5.1, S5.2 and S5.3 of TSD 305.

COMING INTO FORCE

5. 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 purpose of this amendment is to upgrade the rear and side impact test requirements of Canada Motor Vehicle Safety Standard (CMVSS) 301, *Fuel System Integrity*, to better protect

conforme aux exigences du paragraphe (2) lorsqu'il est soumis à un essai qui, conformément à la *Méthode d'essai 301.2 — Étanchéité du circuit d'alimentation en gaz naturel comprimé* (28 février 2004), consiste en ce qui suit :

(2) L'article 301.2 de l'annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

(1.1) Au lieu d'être soumis à un essai conformément au sous-alinéa (1)(a)(ii), le véhicule visé au paragraphe (1) peut être soumis à un essai conformément à la disposition S6.2(b) du DNT 301, sauf les exigences relatives à l'écoulement de carburant, dans les conditions applicables mentionnées aux dispositions 3.2 à 3.4 de la *Méthode d'essai 301.1 — Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant de type GPL* (28 février 2004) et à la disposition S7.3(b) du DNT 301.

(1.2) Au lieu d'être soumis à un essai conformément au sous-alinéa (1)(a)(iii), le véhicule visé au paragraphe (1) peut être soumis à un essai conformément à la disposition S6.3(b) du DNT 301, sauf les exigences relatives à l'écoulement de carburant, dans les conditions applicables mentionnées aux dispositions 3.2 à 3.4 de la *Méthode d'essai 301.1 — Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant de type GPL* (28 février 2004) et à la disposition S7.2(b) du DNT 301.

(1.3) Les paragraphes (1.1) et (1.2) cessent d'avoir effet à la date d'expiration du DNT 301.

(3) Le passage du paragraphe 301.2(2) de l'annexe IV du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) Lorsque le véhicule est soumis à un essai conformément aux paragraphes (1), (1.1) ou (1.2), les conditions suivantes doivent être respectées :

(4) Le paragraphe 301.2(6) de l'annexe IV du même règlement est abrogé.

4. L'article 305 de l'annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1.2), de ce qui suit :

(1.3) Au lieu d'être soumis à un essai conformément à la disposition S6.2 du DNT 305, le véhicule visé au paragraphe (1) peut être soumis à un essai conformément à la disposition S6.2(b) du DNT 301, sauf les exigences relatives à l'écoulement de carburant, dans les conditions applicables visées à la disposition S7.3(b) du DNT 301.

(1.4) Le véhicule qui est soumis à un essai conformément au paragraphe (1.3) doit être conforme aux exigences des dispositions S5.1, S5.2 et S5.3 du DNT 305.

ENTRÉE EN VIGUEUR

5. 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

L'objet de la présente modification est de mettre à jour les exigences relatives aux essais d'impact arrière et latéral de la Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC) 301,

vehicle occupants from fuel spillage and fires that may result from such spillage in the event of a collision.

This revision replaces the current rear impact test procedure with one that specifies striking the rear of the test vehicle at 80 km/h with a 1,368 kg (3,015 lb.) moving deformable barrier (MDB) at a 70% overlap with the test vehicle. The MDB face is located 50 mm lower than is the face of the barrier required by U.S. Federal Motor Vehicle Safety Standard (FMVSS) 214, *Side Impact Protection*, to simulate pre-crash braking.

The standard also adopts the same side impact test procedure as the one specified in FMVSS 214. This is intended to provide a more realistic test, thus increasing safety while reducing testing costs.

In addition, this amendment changes the moving barrier tire specifications of CMVSS 301.1 (*LPG Fuel System Integrity*) and 301.2 (*CNG Fuel System Integrity*). The upgraded specifications for the tires are P205/75R15 pneumatic tires, inflated to 200 kPa.

Finally, the amendment modifies test requirements of CMVSS 301.1, 301.2 and of CMVSS 305 (*Electrolyte Spillage and Electrical Shock Protection*) by providing rear and side impact test options. From now on, a vehicle can be tested by following the procedure that was required before these changes or by following the one introduced in this amendment.

Introduction

In the event of a crash, preserving fuel system integrity to prevent occupant exposure to fire is critical. Although vehicle fires are relatively rare (occurring in only 1% of vehicles involved in tow-away crashes), they tend to be severe in terms of casualties. According to an analysis by the National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), 4% of light vehicle occupant fatalities occurred in crashes involving fire¹. The fire itself was deemed to be the most harmful event in the vehicle for about 20% of these fatalities. An analysis of U.S. National Automotive Sampling System (NASS) data between 1991 and 1998 shows that about 12,941 occupants per year were exposed to fire in passenger cars and light vehicles (vans, pickup trucks and multipurpose passenger vehicles with a gross vehicle weight rating (GVWR) of 4,536 kg (10,000 lb.) or less). Of those occupants, about 8% received moderate or severe burns. Three-quarters of those with moderate and severe burns had second or third degree burns over more than 90% of the body; maximum-severity burns are nearly always fatal. In Canada, an analysis of the Traffic Accident Information Data (TRAID) between 1994 and 1999 shows that about 320 occupants per year were exposed to fire in passenger cars and light vehicles². Both of these analyses have been performed on cases where the vehicle had to be towed away following the crash or fire. These statistics underscore the importance of preserving fuel system integrity in a crash in order to prevent vehicle fires.

¹ Data taken from the Fatality Analysis Reporting System (FARS) for 1998. These fatalities included deaths due to burns and/or impact injuries, but not those due to asphyxiation

² This number was extrapolated to cover all of Canada, since some provinces do not report vehicle events

Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant, afin de mieux protéger les occupants de véhicules contre tout écoulement de carburant et incendie résultant d'une collision.

La présente modification remplace la procédure actuelle relative aux essais d'impact arrière par une procédure précisant qu'une barrière mobile déformable (BMD) de 1 368 kg doit heurter l'arrière du véhicule d'essai à une vitesse de 80 km/h avec un chevauchement de 70 %. La face avant de la BMD est placée 50 mm plus bas que la face avant de la barrière exigée par la norme américaine U.S. Federal Motor Vehicle Safety Standard (FMVSS) 214, *Side Impact Protection*, afin de simuler un freinage précollision.

La norme adopte également la même procédure d'essai d'impact latéral que celle précisée par la FMVSS 214, plus réaliste, augmentant par le fait même la sécurité tout en réduisant les coûts liés aux essais.

En outre, cette modification modifie les spécifications des pneus de la barrière mobile de la NSVAC 301.1 *Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant de type GPL* et 301.2 *Étanchéité du circuit d'alimentation en gaz naturel comprimé*. Les nouvelles spécifications pour les pneus sont les suivantes : dimension de P205/75R15, gonflés à 200 kPa.

Enfin, la modification modifie les exigences relatives aux essais des NSVAC 301.1 et 301.2, ainsi que de la NSVAC 305 — *Déversement d'électrolyte et protection contre les chocs électriques*, où l'on permet de choisir les essais d'impact arrière et latéral. Un véhicule peut dorénavant être évalué à partir de la procédure qui était exigée avant la présente modification ou de suivre celle exigée dans la présente modification.

Introduction

En cas de collision, il est essentiel de préserver l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant pour éviter que les passagers du véhicule soient exposés à un incendie. Bien que les incendies de véhicules soient relativement rares (se produisant dans seulement 1 % des collisions exigeant un remorquage), ils ont tendance à entraîner des blessures graves. Selon une analyse de la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), 4 % des décès d'occupants de véhicules légers sont survenus dans des collisions avec incendie¹. L'incendie a lui-même été considéré comme étant l'événement le plus néfaste dans un véhicule pour environ 20 % de ces décès. Une analyse des données recueillies entre 1991 et 1998 par l'U.S. National Automotive Sampling System (NASS) démontre qu'environ 12 941 occupants de véhicules sont chaque année exposés à un incendie dans une voiture de tourisme ou un véhicule léger (minibus, camionnette et véhicule de tourisme à usages multiples dont le poids nominal brut (PNBV) est égal ou inférieur à 4 536 kg (10 000 lb) qui a dû être remorqué par suite d'un incendie. De ce nombre, environ 8 % ont subi des brûlures modérées à graves. De ce nombre, les trois quarts ont subi des brûlures modérées à graves au deuxième ou au troisième degré sur plus de 90 % de la surface du corps, les brûlures de gravité maximale étant presque toujours mortelles. Au Canada, les résultats d'une analyse effectuée entre 1994 et 1999 dans le Fichier national sur les accidents (TRAID) ont montré qu'environ 320 personnes sont exposées chaque année à un incendie dans une voiture de tourisme ou un véhicule léger qui a été remorqué². Ces

¹ Données extraites du Fatality Analysis Reporting System (FARS) pour l'année 1998. Ces décès comprennent ceux causés par des brûlures et/ou des blessures d'impact, mais non par l'asphyxie

² Ce chiffre a fait l'objet d'une extrapolation pour l'ensemble du Canada, car certaines provinces ne signalent pas les événements relatifs aux véhicules

The feasibility of upgrading the rear and side impact requirements of FMVSS 301 and CMVSS 301 were investigated after U.S. research indicated that fuel system integrity could be improved. Real-world data were reviewed to determine what types of rear impact crashes result in “moderate,” “severe” and “very severe” fires³. Next, the data were analyzed to determine whether the fire or the impact of the crash caused the fatalities or injuries. Subsequently, the data were further examined to determine the types of rear crashes that cause fire-related fatalities and injuries. Finally, a new crash test procedure was developed to simulate the most frequent crash scenario that leads to fire and fire-related fatalities and injuries in rear impact crashes. The NHTSA performed 17 crash tests using the crash test procedure.

A U.S. study⁴ indicated that, for vehicles receiving rear damage, a moving deformable barrier with a partial overlap would simulate the most common type of fire-producing crash, the overlap is the percentage of the rear width involved in a crash. The study also presented information on impact speed for crash simulations. For rear impacts, the delta V (crash speed differential) ranged from 11 km/h to 73 km/h, with a median of 42 km/h. Overlap ranged from 30 % to 95 %, with an average of 71 %.

Another U.S. study⁵ examined the trauma causes of fatalities in crashes that resulted in fires. The results of this study are discussed in more detail later. However, the study showed that the majority of crashes in which fire occurred were frontal crashes but those that resulted in fatalities due to burn-related trauma were rear impacts.

This analysis points to the need to prevent fuel leakage following a rear impact collision, as a fatal rear impact involving fire is more likely to result in a burn-related fatality than other fire-related crashes. This amendment therefore upgrades the requirements of CMVSS 301 to better protect vehicle occupants from fuel spillage in the event of a collision.

Background

Previous to this amendment, the crash testing requirements of the U.S. and Canadian regulations for fuel system integrity were almost identical. They required a frontal crash into a fixed barrier at 48 km/h, a lateral-moving barrier crash at 32 km/h and a rear-moving full width barrier crash at 48 km/h. The moving barrier

statistiques font ressortir l'importance de préserver l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant en cas de collision, afin de prévenir les incendies de véhicules.

On a analysé la faisabilité d'améliorer les exigences relatives aux impacts arrière et latéraux de la FMVSS 301 et de la NSVAC 301 après qu'une recherche américaine a indiqué que l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant pourrait être améliorée. Les données factuelles ont été étudiées pour déterminer quels types d'impacts arrière déclenchent des incendies « modérés », « graves » et « très graves »³. Les données ont ensuite été analysées pour déterminer si les décès ou les blessures avaient été causés par les incendies ou par les impacts. Par la suite, on a étudié les données pour déterminer quels types de collisions arrière avaient causé les décès et les blessures liés aux incendies. Enfin, une nouvelle procédure d'essai de collision a été élaborée pour simuler le scénario de collision qui déclenche le plus fréquemment un incendie ainsi que des décès et des blessures liés à cet incendie découlant d'un impact arrière. La NHTSA a effectué 17 essais de collision en suivant la procédure d'essai.

Les résultats d'une étude américaine⁴ indiquent que, pour les véhicules qui subissent des dommages à l'arrière, une barrière mobile déformable alignée avec un chevauchement partiel simulerait le type le plus commun de collision déclenchant un incendie (le chevauchement représente le pourcentage de la largeur de la partie arrière affecté par une collision). L'étude contient en outre des données sur la vitesse de l'impact dans les simulations de collisions. Pour les impacts arrière, l'échelle delta V (différentiel de vitesse de la collision) allait de 11 km/h à 73 km/h (médiane à 42 km/h). Le chevauchement variait de 30 % à 95 % (médiane de 71 %).

Une autre étude américaine⁵ a examiné les causes des traumatismes lors de décès associées à des collisions avec incendies. Les résultats de cette étude seront examinés plus loin dans ce document. Bien que cette étude ait démontré que la majorité des collisions déclenchant un incendie sont frontales, les impacts arrière sont davantage la cause des décès par des traumatismes liés à des brûlures.

Cette analyse souligne la nécessité de prévenir l'écoulement de carburant à la suite d'une collision avec impact arrière, étant donné qu'un impact arrière mortel avec incendie est plus susceptible d'occasionner un décès lié à des brûlures que toute autre collision avec incendie. Cette modification, par conséquent, rehausse les exigences de la NSVAC 301, afin de mieux protéger les occupants de véhicules contre tout écoulement de carburant résultant d'une collision.

Historique

Avant la présente modification, les exigences américaines et canadiennes concernant les essais de collision relatifs à l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant étaient presque identiques. Ces essais comprenaient une collision frontale avec une barrière fixe à 48 km/h, une collision latérale avec une barrière

³ A “moderate” fire is defined as fire damage to between 25 % and 50 % of the vehicle surface; a “severe” fire has fire damage to between 50 % and 75 % of the vehicle surface; and a “very severe” fire has fire damage to more than 75 % of the vehicle surface

⁴ “Fuel System Integrity Upgrade—NASS & FARS Case Study”, DOT Contract No. DTNH-22-92-D-07064, March 1994

⁵ This study is summarized in the paper, “A Case Study of 214 Fatal Crashes Involving Fire”, by Carl Ragland and Hsi-Sheng Hsia, Paper No. 98-S4-O-08, 16th International Technical Conference on the Enhanced Safety of Vehicles, Windsor, Ontario, June 1998

³ Un incendie est « modéré » s'il endommage 25 % à 50 % de la surface d'un véhicule, « grave » s'il en endommage 50 % à 75 %, et « très grave » s'il en endommage plus de 75 %

⁴ Étude de cas américaine « Fuel System Integrity Upgrade — NASS & FARS Case Study », DOT Contract No. DTNH-22-92-D-07064, mars 1994

⁵ Cette étude est résumée dans le document intitulé « A Case Study of 214 Fatal Crashes Involving Fire », par Carl Ragland et Hsi-Sheng Hsia, Paper No. 98-S4-O-08, 16^e Conférence technique internationale sur la sécurité améliorée des véhicules, Windsor (Ontario), juin 1998

weighed 1,814 kg and its impact surface was flat and rigid. After each crash, a static rollover test was performed. Fuel spillage after each crash was not permitted to exceed 28 g/min.

There were minor differences between the FMVSS 301 and the CMVSS 301 prior to this amendment. These minor differences related to the anti-siphoning of alcohol; the unsecured mass for school bus crash testing; and the use of test dummies.

FMVSS 301 has an anti-siphoning test for alcohol-fuelled vehicles, but there was no such requirement in CMVSS 301. Although very few alcohol-fuelled vehicles are sold in Canada, the Department is including this requirement because it would only have an insignificant cost implication and would provide protection from the ingestion of fuels during siphoning. The inclusion of this requirement also harmonizes the U.S. and Canadian requirements.

The unsecured mass used when a school bus is tested is to be 54 kg in the United States and 55 kg in Canada. The 55 kg required by CMVSS 301 maintains harmony with other Canadian regulations.

The amended regulation requires the use of a 50th percentile adult male test dummy at every front outboard position, as set out in the previous CMVSS and FMVSS 208.

The US final rule⁶ on fuel system integrity harmonized the side impact crash testing requirements of FMVSS 214 and FMVSS 301 to eliminate the need to conduct separate side impact tests for these two standards. The Department is harmonizing with the United States by referring to the side moving deformable barrier required by FMVSS 214 in the *Technical Standards Document (TSD) No. 301, Fuel System Integrity*.

The United States conducted a comparison of the results of two compliance tests conducted on the same vehicle model; a lateral impact test according to the previous FMVSS 301 requirements and a compliance test to the requirements of FMVSS 214. According to this analysis, the FMVSS 214 crash test exposed the subject vehicle to higher crush energy and higher crash forces, and to greater changes in velocity, than the previous FMVSS 301 lateral test. The data showed that the fuel system components were exposed to more stringent forces in the FMVSS 214 test than in the preceding FMVSS 301 lateral test.

The new rear impact testing procedure includes a moving deformable barrier (MDB) of 1,368 kg impacting the rear of the test vehicle at 80 km/h overlapping 70% of the vehicle width. The MDB weighing 1,368 kg is the same as the barrier used for FMVSS 214, except that the barrier's face is 50 mm lower than the face of the FMVSS 214 barrier to simulate pre-crash braking in rear impact crashes. Lowering of the face of the barrier by 50 mm is consistent with the results of panic braking tests that were performed by the NHTSA as part of its rear underride research.

mobile à 32 km/h et une collision arrière avec une barrière mobile pleine largeur à 48 km/h. La barrière mobile pesait 1 814 kg et sa surface d'impact était plane et rigide. Après chaque collision, on procédait à un essai de capotage statique. L'écoulement de carburant, après chaque collision, ne devait pas dépasser 28 g/min.

Il y avait quelques différences mineures entre la FMVSS 301 et la NSVAC 301 avant cette modification. Ces différences avaient trait à l'antisiphonnement d'alcool, à la masse non assujettie pour les essais de collision d'autobus scolaires et à l'utilisation de mannequins d'essai.

La FMVSS 301 comprend un essai d'antisiphonnement pour les véhicules alimentés à l'alcool; la NSVAC 301 ne contenait cependant pas cette exigence. Même si très peu de véhicules alimentés à l'alcool sont vendus au Canada, le ministère ajoute cette exigence, car elle n'entraîne que de très faibles coûts et offre une protection supplémentaire contre l'ingestion de carburants durant le siphonnement. L'inclusion de cette exigence harmonise du même coup les exigences américaines et canadiennes.

La masse non assujettie à chaque place assise utilisée pour les essais effectués sur les autobus scolaires est de 54 kg aux États-Unis et de 55 kg au Canada. Le 55 kg exigé par le NSVAC 301 maintient l'harmonie avec les autres règlements canadiens.

Le règlement modifié exige l'utilisation d'un mannequin d'essai adulte du cinquantième percentile, de sexe masculin, à chaque place extérieure avant, tel que précisé actuellement dans les NSVAC et FMVSS 208 antérieures.

La décision finale américaine⁶ sur l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant harmonisait les exigences concernant les essais de collision avec impact latéral de la FMVSS 214 et de la FMVSS 301, de manière à éliminer la nécessité d'effectuer des essais d'impact latéral distincts pour ces deux normes. Le ministère harmonise son règlement avec celui des États-Unis en faisant renvoi dans le Document de normes techniques (DNT) N° 301, *Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant*, à la barrière mobile latérale déformable exigée dans la FMVSS 214.

La NHTSA a comparé les résultats, sur un même modèle de véhicule, de l'essai d'impact latéral exigé par la FMVSS 301 antérieure et de la FMVSS 214. L'analyse montre que l'essai de collision de la FMVSS 214 expose le véhicule visé à une énergie d'écrasement et à des forces plus élevées, ainsi qu'à de plus importants changements de vitesse que l'essai de la FMVSS 301 ne le faisait antérieurement. Les données montrent que les composantes du circuit d'alimentation sont exposées, dans l'essai de la FMVSS 214, à des forces plus grandes que dans l'essai d'impact latéral de la FMVSS 301.

La nouvelle procédure d'essai d'impact arrière comprend une BMD de 1 368 kg heurtant l'arrière du véhicule d'essai à 80 km/h avec un chevauchement de 70 %. La BMD qui pèse 1 368 kg est la même que celle qui est utilisée pour la FMVSS 214, sauf que sa face avant est placée 50 mm plus bas que dans la FMVSS 214 afin de simuler un freinage préalable à l'impact arrière. Le fait d'abaisser de 50 mm la face avant de la barrière est conforme aux résultats des essais de freinage en situation de panique effectués par la NHTSA dans le cadre de sa recherche sur l'encastrement arrière.

⁶ The changes to the rear and side impact requirements of FMVSS 301 were published in a final rule, 49 CFR Parts 571 and 586, in the Federal Register, Volume 68, No. 230, on December 1, 2003 and in 49 CFR Parts 571 and 587, in the Federal Register, Volume 68, No. 145, on July 29, 2003

⁶ Les modifications aux exigences relatives aux impacts arrière et latéral de la FMVSS 301 ont été publiées dans une décision finale, 49 CFR Parts 571 and 586, dans le *Federal Register*, vol. 68, n° 230, 1^{er} décembre 2003 et dans 49 CFR Parts 571 and 587 dans le Federal Register, vol. 68, n° 145, 29 juillet 2003

A thorough review of the crash conditions in rear impact collisions⁷ revealed a consistent crash and fire scenario: a vehicle is struck in the rear causing loss of fuel from the tank area, which ignites during impact and results in a rapidly spreading fire and occupant fatalities. The NHTSA estimated⁸ that 72% of drivers of all striking vehicles involved in fire-related crashes applied the brakes prior to the collision. The same data indicated that 36% of drivers applied the brakes prior to frontal collisions and 54% applied the brakes prior to side impact crashes.

To achieve the Department's aim of harmonizing Canada's requirements with those of the United States, this amendment incorporates by reference TSD 301. The *Motor Vehicle Safety Act* provides the Department with the authority to incorporate foreign enactments by use of a TSD. The TSD allows the Department to incorporate the contents of a U.S. regulation in both official languages while providing the opportunity to clearly identify Canadian-specific requirements. As a TSD is incorporated as "amended from time to time," it gives the Department the ability to rapidly harmonize its regulations with those of other foreign governments. The text of the TSD is based on the U.S. *Code of Federal Regulations, Title 49, Parts 571 and 586, Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 301, Fuel System Integrity*, revised as of December 1, 2003.

Effective Date

This amendment will come into force on the day of its registration by the Clerk of the Privy Council. The new specification for the tires to be used on the moving barriers of CMVSS 301.1 and 301.2 comes into force on September 1, 2005.

The mandatory compliance date comes about on September 1, 2009. In the interim period, a vehicle may be tested in accordance with the previous requirements or the new testing requirements.

Alternatives

The Department considered three alternatives: maintaining the status quo; harmonizing its requirements with those of the United Nations Economic Commission for Europe (ECE); or harmonizing its requirements with those of the United States.

Maintaining the Status Quo

The typical scenario of a rear impact crash that causes fire-related fatalities and injuries occurs when a vehicle is struck from the rear by another vehicle traveling at high speed. The test procedure described in CMVSS 301 accounted for only a portion of these collisions; not changing the rear impact test procedure would mean that some high-speed fire-related fatalities would occur that could otherwise be avoided.

Having two separate side impact procedures for CMVSS 214 and 301 forces manufacturers to conduct two separate tests. As

Un examen approfondi des conditions lors de collisions avec impact arrière⁷ a révélé une constance dans les scénarios de collisions avec incendie : un véhicule est heurté à l'arrière; dans la zone du réservoir, il y a perte de carburant, lequel s'embrase sous l'impact, entraînant un incendie qui se propage rapidement et le décès des occupants. La NHTSA a calculé⁸ que 72 % de tous les conducteurs des véhicules qui en avaient frappé un autre dans une collision avec incendie avaient appliqué les freins. Les mêmes données indiquent que 36 % des conducteurs ont appliqué les freins dans les collisions frontales et 54 % dans les collisions avec impact latéral.

Pour atteindre l'objectif du ministère d'harmoniser les exigences canadiennes et américaines, cette modification incorpore par renvoi la DNT 301. La *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* confère au ministère l'autorité d'incorporer des textes législatifs étrangers à l'aide d'un DNT. Le DNT permet au ministère d'incorporer le contenu d'un règlement américain dans les deux langues officielles, tout en précisant les exigences propres au Canada. Étant donné qu'un DNT est incorporé avec ses « modifications successives », le ministère peut ainsi harmoniser rapidement ses règlements sur ceux de gouvernements étrangers. Le texte du DNT est fondé sur le U.S. *Code of Federal Regulations, Title 49, Parts 571 and 586, Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 301, Fuel System Integrity*, révisé le 1^{er} décembre 2003.

Date d'entrée en vigueur

Cette modification entrera en vigueur à la date de son enregistrement par le greffier du Conseil privé. La nouvelle spécification concernant les pneus à utiliser sur les barrières mobiles des NSVAC 301.1 et 301.2 ne sera applicable qu'à partir du 1^{er} septembre 2005.

La date d'application obligatoire est fixée au 1^{er} septembre 2009. Entre-temps, un véhicule peut être testé suivant les exigences antérieures, ou les nouvelles exigences d'essai.

Solutions envisagées

Le ministère a tenu compte des trois solutions suivantes : maintenir le statu quo, harmoniser ses exigences avec celles de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) ou harmoniser ses exigences avec celles des États-Unis.

Maintien du statu quo

Le scénario type d'une collision avec impact arrière causant des décès et des blessures liés à un incendie est le suivant : un véhicule est heurté par derrière par un autre véhicule se déplaçant à vitesse élevée. La procédure d'essai décrite dans la NSVAC 301 ne tenait compte que d'une partie de ces collisions; ne pas modifier la procédure d'essai d'impact arrière signifierait que certains décès liés à un incendie et à une vitesse excessive pourraient survenir alors qu'ils pourraient autrement être évités.

Le fait d'avoir deux procédures distinctes d'essai d'impact latéral pour la NSVAC 214 et la NSVAC 301 oblige les fabricants à

⁷ This study is summarized in the paper, "A Case Study of 214 Fatal Crashes Involving Fire", by Carl Ragland and Hsi-Sheng Hsia. See note 5

⁸ Annualized estimates from NASS-CDS 1995 to 1999 data regarding the frequency of braking by the drivers of striking vehicles in impact crashes involving two light vehicles

⁷ Cette étude est résumée dans le document intitulé « A Case Study of 214 Fatal Crashes Involving Fire », par Carl Ragland et Hsi-Sheng Hsia. Voir la note de bas de page n° 5

⁸ Estimations annualisées à partir de données du NASS-CDS de 1995 à 1999 concernant la fréquence de freinage par les conducteurs de véhicules légers entrant en collision avec un autre

most vehicles today are designed to sustain the more stringent side impact requirements of FMVSS 214, maintaining the status quo would be equivalent to imposing an unnecessary economic burden on manufacturers.

Keeping the status quo on tires would essentially mean referring to a design that is virtually obsolete. The bias-ply tires required on the moving barriers of CMVSS 301, 301.1 and 301.2 are no longer readily available. In 1999, for example, radial tire shipments comprised 99.8% of the tire replacement market.

For these reasons it was deemed that retaining the status quo was not in the best interest of safety and that of the manufacturers.

Harmonization with the Requirements of the ECE

ECE Regulation No. 34, *Uniform Provisions Concerning the Approval of Vehicles with Regard to the Prevention of Fire Risks*⁹, contains the requirements for the prevention of fires in passenger cars.

ECE Reg. No. 34 requires a frontal fixed barrier impact test, conducted at any speed between 48 to 53 km/h and a rear moving flat rigid barrier impact test conducted at any speed between 35 to 38 km/h. The ECE test device's mass is 1,100(±20) kg. As an option, at the choice of the manufacturer, a pendulum may also be used as the impactor. ECE Reg. No. 34 does not require a post-impact rollover test. CMVSS 301 requires a rollover test for vehicles with a GVWR of 4,536 kg or less. The ECE standard requires a hydraulic internal pressure test for all fuel tanks and special tests (impact resistance, mechanical strength and fire resistance) for plastic fuel tanks. In terms of test performance, the ECE standard limits fuel spillage to 30 g/min., compared with 28 g/min. in the Canadian regulation prior to this amendment.

In summary, CMVSS 301 applies to more vehicle classes and to higher vehicle masses than ECE Reg. No. 34. The Canadian safety standard also requires testing in all crash modes (frontal, side, rear and rollover). ECE Reg. No. 34 requires only frontal and rear impact tests. CMVSS 301 uses a much heavier moving barrier for impact tests than the ECE standard (1,814 kg vs. 1,100 kg). However, CMVSS 301 does not specify a hydraulic pressure test for fuel tanks, a battery retention requirement, or additional tests for plastic fuel tanks; ECE Reg. No. 34 does. In addition, ECE Reg. No. 34 requires that "no fire maintained by the fuel shall occur" and does not allow failure of the battery securing device due to the impact. ECE Reg. No. 34 also requires filling the impacted vehicle's fuel tank "either with fuel or with a non-flammable liquid". In practice, the ECE tests are conducted with the fuel tank filled with non-flammable liquid.

Given the number of significant differences, the Department believes that adopting the requirements of ECE Reg. No. 34 would be equivalent to lowering Canadian fuel system integrity

effectuer les deux essais. Étant donné que la plupart des véhicules sont de nos jours conçus dans le respect des exigences relatives aux impacts latéraux plus rigoureuses de la FMVSS 214, le maintien du statu quo équivaldrait à imposer un fardeau économique inutile aux fabricants.

Maintenir le statu quo sur les pneus indiquerait, en bout de ligne, une référence à une conception presque obsolète. Les pneus à pli croisé requis pour les barrières mobiles des NSVAC 301, 301.1 et 301.2 ne sont plus facilement disponibles et utilisables. En 1999, par exemple, les expéditions de pneus à carcasse radiale comptaient pour 99,8 % du marché du pneu de rechange.

Pour les raisons mentionner ci-haut le maintien du statu quo ne fut pas retenu comme une solution acceptable au niveau de la sécurité et des manufacturiers.

Harmonisation avec les exigences de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe

Le règlement n° 34 de la CEE, *Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la prévention des risques d'incendie*⁹, précise les exigences liées à la prévention des incendies dans les voitures de tourisme.

Le règlement n° 34 de la CEE exige un essai d'impact frontal avec une barrière fixe entre 48 km/h et 53 km/h et un essai d'impact arrière avec une barrière mobile rigide et plane entre 35 km/h et 38 km/h. Le dispositif d'essai de la CEE pèse 1 100 (±20) kg. Le fabricant a aussi le choix d'utiliser un pendule comme impacteur. Le règlement n° 34 de la CEE n'exige pas d'essai de capotage. La NSVAC 301 exige un tel essai sur les véhicules dont le PNBV est de 4 536 kg ou moins. La norme de la CEE exige un essai de pression hydraulique interne sur tous les réservoirs de carburant, et des essais spéciaux (résistance à l'impact, résistance mécanique et résistance au feu) sur les réservoirs de carburant en plastique. Pour ce qui est du rendement aux essais, la norme de la CEE limite l'écoulement de carburant à 30 g/min, comparativement à 28 g/min pour le règlement canadien avant la présente modification.

En résumé, la NSVAC 301 s'applique à plus de classes de véhicules ainsi qu'à des masses de véhicules plus élevées que le règlement n° 34 de la CEE. La norme canadienne de sécurité exige en plus des essais dans tous les modes de collisions (frontale, latérale, arrière et capotage). Le règlement n° 34 de la CEE n'exige que des essais d'impact frontal et arrière. La NSVAC 301 utilise pour ses essais d'impact une barrière mobile beaucoup plus lourde que celle du règlement de la CEE (1 814 kg c. 1 100 kg). La NSVAC 301 ne contient cependant aucune exigence concernant un essai de pression hydraulique pour les réservoirs de carburant, l'équipement de retenue de la batterie ou des essais supplémentaires sur les réservoirs de carburant en plastique, contrairement au règlement n° 34 de la CEE. De plus, ce dernier règlement précise : « il ne doit pas se produire d'incendie entretenu par le carburant ». Le règlement n° 34 de la CEE exige en outre que le réservoir de carburant du véhicule subissant l'impact soit rempli « soit avec du carburant soit avec un liquide non inflammable ».

En raison du nombre de différences importantes, le ministère est d'avis que l'adoption du règlement n° 34 de la CEE équivaldrait à réduire les exigences canadiennes d'étanchéité du circuit

⁹ 01 Series, Amendment 1, January 29, 1979

⁹ (Série 01, Modification 1, 29 janvier 1979)

requirements. As the intent of this amendment is to further improve fuel system integrity, the Department is not proposing to adopt the ECE regulation as an alternative testing requirement.

Harmonization with U.S. Fuel System Integrity Requirements

In order to facilitate trade and minimize the economic burden of compliance on the automotive industry, the Department strives to harmonize its regulatory requirements with those of the United States and other jurisdictions whenever doing so will maintain or improve safety. In this instance, U.S. data and research demonstrate that harmonization of the fuel system integrity requirements is an avenue that the Department should pursue.

Adopting the U.S. requirements will increase the fuel system integrity of vehicles. This will result in safety improvements and a decrease in burn-related fatalities from rear impacts, which account for the majority of burn-related fatalities. The Department does not expect any improvement in side impact safety, as most vehicles already meet the proposed standard.

Benefits and Costs

As already mentioned, a U.S. study of a number of fatalities resulting from fire-related crashes determined whether each death was caused by the fire or by blunt trauma and analyzed the specific crash conditions that caused the fire¹⁰. Twenty-two percent of the 293 occupant fatalities were due to burn-related trauma, while the remaining 78% were due to impact-related trauma. The subset of the 22% burn-related trauma occupant fatalities was categorized by crash type. The resulting distribution shows that 46% of the fatalities occurred from rear impacts, 23% from front impacts, 15% from side impacts, 11% from rollover crashes, and 5% from "other" impact types.

In Canada, an analysis of TRAIID between 1994 and 1999 shows that about 63 fatalities per year occur in passenger cars and light vehicles that were towed away from a fire¹¹. Applying the U.S. statistics in the preceding paragraph to Canadian statistics indicates that 13 Canadian fatalities could be caused by fire each year and that 6 of those fatalities could result from a rear impact. In the United States, an estimated 57 fatalities¹² are within the same target population. The United States estimates that 8 to 21 lives will be saved annually, once all vehicles on the road meet the rear impact test. Using the same assumptions in Canada, the estimated benefits would range from 1 to 2 lives saved annually. Based on the average cost of life of \$1.9 million, the estimated savings would be in the order of \$1.9 million to \$3.8 million.

The benefits of an upgraded CMVSS 301 side impact test could not be quantified. The requirements would be stricter, but

d'alimentation en carburant. Comme cette modification vise à améliorer davantage l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant, le ministère n'envisage pas l'adoption du règlement de la CEE comme solution de rechange.

Harmonisation avec les exigences américaines

Afin de faciliter le commerce et de réduire au minimum, pour l'industrie automobile, le fardeau économique lié à la conformité, le ministère harmonise ses exigences réglementaires avec celles des États-Unis et d'autres administrations étrangères chaque fois que ce genre d'harmonisation aide à maintenir et à améliorer la sécurité. Dans le cas présent, les données et les activités de recherche américaines dans le domaine de l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant démontrent que l'harmonisation représente un choix intéressant pour le ministère.

L'harmonisation améliorera l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant des véhicules. Il en résultera une amélioration de la sécurité et une diminution des décès liés à des brûlures découlant d'impacts arrière, lesquels sont responsables de la majorité des décès liés à des brûlures. Le ministère ne prévoit pas une amélioration de la sécurité dans les situations d'impact latéral car la plupart des véhicules respectent déjà la norme proposée.

Avantages et coûts

Tel que mentionné précédemment, une étude américaine portant sur 293 décès causés par des collisions avec incendie a déterminé le nombre de décès qui avaient été causés par l'incendie ou par un traumatisme contondant, en plus d'analyser les conditions particulières de la collision qui a déclenché l'incendie¹⁰. Vingt-deux pour cent des 293 décès d'occupants ont été causés par un traumatisme lié à des brûlures, et les autres (78 %), par un traumatisme lié à l'impact. Le sous-ensemble des décès causés par un traumatisme lié à des brûlures (22 %) a été réparti par types de collisions. Cette répartition montre que 46 % des décès ont été causés par des impacts arrière, 23 % par des impacts avant, 15 % par des impacts latéraux, 11 % par des capotages et 5 % par d'« autres » types d'impacts.

Au Canada, les résultats d'une analyse effectuée entre 1994 et 1999 par le TRAIID montrent qu'environ 63 décès sont survenus chaque année dans des véhicules de tourisme et des véhicules légers qui ont été remorqués par suite d'un incendie¹¹. L'application des statistiques américaines du paragraphe précédent aux statistiques canadiennes indique que, chaque année au Canada, 13 décès sont sans doute causés par un incendie et que 6 d'entre eux peuvent résulter d'un impact arrière. Aux États-Unis, on estime à 57 le nombre de décès¹² dans la même population cible. La NHTSA estime aussi que de 8 à 21 vies seront sauvées chaque année lorsque tous les véhicules circulant sur les routes respecteront les exigences pour les essais d'impact arrière. Partant des mêmes hypothèses, on estime qu'on devrait sauver, au Canada, entre une et deux vies chaque année. Le coût moyen d'une vie humaine étant de 1,9 million de dollars, les économies prévues seraient de l'ordre de 1,9 à 3,8 millions de dollars.

Il est impossible de quantifier les avantages d'un essai d'impact latéral amélioré (NSVAC 301). Les exigences seraient plus

¹⁰ This study is summarized in the paper, "A Case Study of 214 Fatal Crashes Involving Fire", by Carl Ragland and Hsi-Sheng Hsia. See note 5

¹¹ This number was extrapolated to cover all of Canada, since some provinces do not report vehicle events

¹² Data taken from the NHTSA's Preliminary Regulatory Evaluation, FMVSS No. 301 Upgrade, November 2000

¹⁰ Cette étude est résumée dans le document intitulé « A Case Study of 214 Fatal Crashes Involving Fire », par Carl Ragland et Hsi-Sheng Hsia. Voir la note de bas de page n° 5

¹¹ Ce chiffre a fait l'objet d'une extrapolation pour l'ensemble du Canada, car certaines provinces ne signalent pas les événements relatifs aux véhicules

¹² Données extraites du document de la NHTSA intitulé Preliminary Regulatory Evaluation, FMVSS No. 301 Upgrade, novembre 2000

manufacturers would not have to certify their vehicles in accordance with two different regulations. The cost of these modifications would be more than offset by the cost saving involved in harmonizing the U.S. and Canadian requirements. The Department estimates that manufacturers will save approximately \$40,000 per new model in reduced testing costs. Without harmonization, manufacturers would have to test vehicles to a unique Canadian standard. The rear impact test costs approximately the same amount as the side impact test; assuming an estimated 45 to 65 vehicle model redesigns per year, conducting both tests would require the manufacturer to spend an estimated total of \$3.6 to \$5.2 million per year.

The NHTSA Preliminary Regulatory Evaluation describes the economic and other effects of this amendment. They noted that the average cost for vehicles that would need to be modified to meet the rear impact requirements is \$5 US per vehicle. Based on their estimate that 46% of the fleet does not currently meet the amendment and on an expected \$15.2 million U.S. total sales, the total cost for the fleet is estimated at \$35 million U.S. annually. In Canadian dollars, this would be approximately \$8 per vehicle for 46% of an estimated 1.4 million total sales annually. Thus, the Department estimates that the total equivalent cost for the Canadian fleet would be \$5 million annually.

The Department estimates the cost of updating the Canadian fleet of vehicles to be compliant with the amendment to be \$5 million, compared with a cost of \$5.5 to \$9 million if the Canadian regulation is not amended. The Department proposed these amendments based on the favourable balance of costs and the improved consumer protection benefit offered by this amendment.

It is anticipated that the introduction of this amendment will have no environmental effect. By stipulating a higher testing speed, the Department could reduce the overall quantity of fuel spillage in the event of a collision. For rear and side impacts, the increase in minimum speed requirements may be beneficial for the ecosystem.

The tires recommended in the tire upgrade amendment to CMVSS 301.1 and 301.2 are more readily available than those previously specified in the regulations; they are also widely recommended by voluntary standards organizations for use by vehicle manufacturers for testing. Accordingly, there would be no increase in the costs for tires used for testing, and no impact is anticipated on the ability to conduct valid tests. Thus the Department estimates that the costs would remain unchanged.

Consultation

Road Safety Consultation Mechanisms

Notice of the Department's intention to make this amendment was published in the *Canada Gazette*, Part I, on December 14, 2002, and a 75-day consultation period was allotted. In this pre-publication, the Department requested that commentators indicate their level of acceptance of the proposed TSD 301. The Department further encouraged comments on the costs, benefits and potential effects of the amendment.

rigoureuses, mais les fabricants ne seraient pas tenus de certifier leurs véhicules en vertu de deux règlements différents. Le coût de ces modifications serait largement compensé par l'économie réalisée par l'harmonisation des exigences des États-Unis et du Canada. Le ministère estime que les fabricants économiseront environ 40 000 \$ (en diminution de frais d'essai) pour chaque nouveau modèle. Sans cette harmonisation, les fabricants devraient soumettre les véhicules à des essais en vertu d'une norme canadienne unique. L'essai d'impact arrière engendre des frais semblables à ceux de l'essai d'impact latéral; en supposant que de 45 à 65 modèles sont redessinés chaque année, on estime qu'il en coûterait aux fabricants de 3,6 à 5,2 millions de dollars par année pour effectuer les deux essais.

L'évaluation préliminaire de la réglementation (*Preliminary Regulatory Evaluation*) effectuée par la NHTSA décrit les impacts économiques et autres de cette modification. On y note qu'il en coûterait environ 5 \$ US par véhicule nécessitant une modification pour respecter les exigences concernant les impacts arrière. Comme on y estime que 46 % de la flotte ne respecte actuellement pas la modification et que les ventes totales prévues sont de 15,2 millions de véhicules, on prévoit que le coût total annuel pour la flotte sera de 35 millions de dollars US. En dollars canadiens, cela équivaut à environ 8 \$ par véhicule pour 46 % des ventes totales prévues de 1,4 million de dollars. Le ministère estime par conséquent que le coût total annuel équivalant pour la flotte canadienne serait de 5 millions de dollars.

Le ministère estime à 5 millions de dollars les coûts de mise à niveau de la flotte canadienne de véhicules pour qu'elle soit conforme à la modification, alors qu'il en coûterait 5,5 à 9 millions de dollars si le règlement canadien n'était pas modifié. Le ministère a proposé ces modifications en tenant compte de leurs avantages sur le plan des coûts et du fait qu'ils améliorent la protection du consommateur.

Il est prévu que l'adoption de cette modification n'aura aucun effet environnemental négatif. En exigeant une vitesse d'essai plus élevée, le ministère pourrait réduire le nombre total de déversements de carburant par suite de collisions. Pour les impacts arrière et latéraux, l'augmentation de la vitesse minimale requise peut être bénéfique pour l'écosystème.

Les pneus dans la modification pour les NSVAC 301.1 et 301.2 sont plus facilement disponibles que les pneus qui étaient auparavant précisés dans le règlement; ils sont en plus généralement recommandés, par les organisations de normalisation volontaire, pour utilisation à des fins d'essai par les constructeurs de véhicules. Il n'existerait par conséquent pas d'augmentation des coûts des pneus utilisés à des fins d'essai et aucun impact n'est prévu sur la capacité d'effectuer des essais valides. Le ministère estime donc que les coûts demeureront les mêmes.

Consultations

Mécanismes de consultation sur la sécurité routière

Le ministère a publié un avis indiquant son intention de faire la présente modification dans la *Gazette du Canada* Partie I le 14 décembre 2002, et une période de consultation de 75 jours a suivi. Dans cette publication préalable, le ministère demandait que les auteurs des commentaires indiquent leur degré d'acceptation du DNT 301 qui était proposé. Le ministère demandait en outre des commentaires sur les coûts, les avantages et les effets potentiels de la modification.

The Department received two comments from three different observers: a vehicle manufacturer and two vehicle manufacturers' associations. These commentators were concerned with the mandatory date of compliance and the possibility of adopting the proposed rear and side impact tests as optional into CMVSS 301.1, 301.2 and 305.

Comments on mandatory compliance date of regulation

Manufacturers indicated that the lead-time, which had been proposed by the Department and the NHTSA, was not achievable. They recommended that the date should be amended and aligned between Canada and the U.S.

In the pre-publication of the amendment, the Department proposed that vehicles manufactured on or after September 1, 2005 meet the new requirements. This proposed date harmonizes with that of the U.S. Notice of Proposed Rulemaking (NPRM)¹³.

In its Final Rule¹⁴, NHTSA mandated the following phase-in schedule for rear impact test compliance: 40% of vehicles manufactured on or after September 1, 2006, 70% of vehicles manufactured on or after September 1, 2007 and 100% of vehicles manufactured on or after September 1, 2008.

To reflect the changes in the U.S. and to minimize the adverse effects on manufacturers, the Department is making the mandatory compliance date September 1, 2009. In the interim period, a vehicle may be tested in accordance with the previous requirements or the new testing requirements. This testing option is set out in TSD 301, incorporated by reference in CMVSS 301.

Comments on adopting the proposed rear and side impact tests as an optional test in CMVSS 301.1, 301.2 and 305

Manufacturers indicated that requiring different procedures relating to side and rear impact tests for different fuel systems (electric, propane, gasoline or natural gas vehicles) would impose an unnecessary economic burden for testing hybrid vehicles. They noted that the proposed requirements would force manufacturers to conduct two separate tests for each fuel system without providing additional safety to the Canadian public. The Department agreed with the commentators and has included provisions in CMVSS 301.1, 301.2 and 305 allowing manufacturers to test vehicles following the previous requirements for rear and side impact test procedures, or the new testing requirements as introduced by this amendment.

Compliance and Enforcement

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

Le ministère a reçu deux commentaires de trois observateurs différents : un fabricant de véhicules et deux associations de fabricants de véhicules. Ces commentaires portaient sur la date d'application obligatoire et sur la possibilité que les essais d'impacts arrière et latéral proposés soient facultatifs dans les NSVAC 301.1, 301.2 et 305.

Commentaires sur la date d'application obligatoire du règlement

Les fabricants ont indiqué que le délai accordé, qui avait été proposé par le ministère et la NHTSA, était irréaliste. Ils ont recommandé que la date soit modifiée et qu'elle soit la même pour le Canada et les États-Unis.

Lors de la publication préalable de la modification, le ministère proposait que les véhicules fabriqués le 1^{er} septembre 2005 ou après respectent les nouvelles exigences. Cette date proposée s'harmonisait avec l'*U.S. Notice of Proposed Rulemaking (NPRM)*¹³.

Dans sa décision finale¹⁴, la NHTSA imposait le calendrier progressif suivant pour l'application de l'essai d'impact arrière : 40 % des véhicules fabriqués le ou après le 1^{er} septembre 2006, 70 % des véhicules fabriqués le ou après le 1^{er} septembre 2007 et 100 % des véhicules fabriqués le ou après le 1^{er} septembre 2008.

Pour tenir compte des changements aux États-Unis et pour réduire au minimum les effets négatifs sur les fabricants, le ministère fixe la date d'application obligatoire au 1^{er} septembre 2009. Entre-temps, un véhicule peut être testé suivant les exigences antérieures, ou les nouvelles exigences d'essai. Cette option visant l'essai est précisée dans le DNT 301, qui est incorporé par renvoi dans la NSVAC 301.

Commentaires sur la possibilité que les essais d'impact arrière et latéral proposés soient facultatifs dans les NSVAC 301.1, 301.2 et 305

Les fabricants ont indiqué que le fait d'exiger des procédures distinctes pour les essais d'impact latéral et arrière pour différents systèmes de carburant (électrique, à gaz propane, à l'essence ou au gaz naturel) imposerait un fardeau économique inutile dans le cas des essais de véhicules hybrides. Ils ont fait remarquer que les exigences proposées forceraient les fabricants à effectuer deux essais distincts pour chaque système de carburant sans assurer une plus grande sécurité à la population canadienne. Le ministère est du même avis que les commentateurs et a inclus des dispositions dans les NSVAC 301.1, 301.2 et 305 permettant aux fabricants de tester les véhicules conformément aux exigences antérieures pour les essais d'impact arrière et latéral, ou conformément aux nouvelles exigences d'essai précisées dans la présente modification.

Respect et exécution

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

¹³ Federal Register, Volume 65, No. 219, on November 13, 2000

¹⁴ The changes to the rear and side impact requirements of FMVSS 301 were published in a final rule, 49 CFR Parts 571 and 586, in the Federal Register, Volume 68, No. 230, on December 1, 2003 and in 49 CFR Parts 571 and 587, in the Federal Register, Volume 68, No. 145, on July 29, 2003

¹³ Federal Register, vol. 65, n° 219, 13 novembre 2000

¹⁴ 49 CFR Parts 571 and 586, dans le Federal Register, vol. 68, n° 230, 1^{er} décembre 2003

vehicle does not comply with a safety standard, the manufacturer or importer is subject to prosecution and, if found guilty, may be fined as prescribed in the *Motor Vehicle Safety Act*.

Contact

Jean-Francois Roy
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Transport Canada
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: (613) 998-1940
FAX: (613) 990-2913
E-mail: royje@tc.gc.ca

Copies of proposed Technical Standards Document No. 301, "Fuel System Integrity", may be obtained on the Internet at: www.tc.gc.ca/RoadSafety/mvstm_tsd/index_e.htm.

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

Personne-ressource

Jean-Francois Roy
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile
Ministère des Transports
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 998-1940
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-2913
Courriel : royje@tc.gc.ca

On peut obtenir des exemplaires du Document de normes techniques n° 301, *Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant*, à l'adresse suivante : www.tc.gc.ca/securiteroutiere/mvstm_tsd/index_f.htm

Registration
SOR/2004-90 23 April, 2004

HEALTH OF ANIMALS ACT

**Animals of the Family Bovidae and Their Products
Importation Prohibition Regulations, No. 2**

The Minister of Agriculture and Agri-Food and the Solicitor General of Canada, pursuant to section 14 of the *Health of Animals Act*^a, hereby make the annexed *Animals of the Family Bovidae and Their Products Importation Prohibition Regulations, No. 2*.

Ottawa, April 22, 2004

Robert Speller
Minister of Agriculture and Agri-Food
Anne McLellan
Solicitor General of Canada

**ANIMALS OF THE FAMILY BOVIDAE AND THEIR
PRODUCTS IMPORTATION PROHIBITION
REGULATIONS, NO. 2**

INTERPRETATION

1. (1) The following definitions apply in these Regulations.
- “*Bovinae* specified risk material” means
- (a) the skull, brain, trigeminal ganglia, eyes, tonsils, spinal cord and dorsal root ganglia of animals of the sub-family *Bovinae* aged 30 months or older; and
 - (b) the distal ileum of animals of the sub-family *Bovinae* of all ages. (*matériel à risque spécifié de boviné*)
- “feeder calf” means a male calf of the species *Bos taurus* that
- (a) is imported into Canada for the purpose of feeding and subsequent slaughter not later than 36 weeks after importation; and
 - (b) is not less than 8 days of age and not more than 14 days of age at the time of its importation into Canada. (*veau d’engrais*)
- “meat” has the same meaning as in subsection 2(1) of the *Meat Inspection Regulations, 1990*. (*viande*)
- “meat product” has the same meaning as in subsection 2(1) of the *Meat Inspection Act*. (*produit de viande*)

(2) Words and expressions used in these Regulations and not defined in the *Health of Animals Act* or these Regulations have the same meaning as in section 2 of the *Health of Animals Regulations*.

PROHIBITION

2. (1) No person shall import into Canada from the United States during the period beginning on the day on which these

^a S.C. 1990, c. 21

Enregistrement
DORS/2004-90 23 avril 2004

LOI SUR LA SANTÉ DES ANIMAUX

**Règlement interdisant l’importation des animaux
appartenant à la famille des bovidés et de leurs
produits (N° 2)**

En vertu de l’article 14 de la *Loi sur la santé des animaux*^a, le ministre de l’Agriculture et de l’Agroalimentaire et la solliciteuse générale du Canada prennent le *Règlement interdisant l’importation des animaux appartenant à la famille des bovidés et de leurs produits (n° 2)*, ci-après.

Ottawa, le 22 avril 2004

Le ministre de l’Agriculture et de l’Agroalimentaire,
Robert Speller
La solliciteuse générale du Canada,
Anne McLellan

**RÈGLEMENT INTERDISANT L’IMPORTATION DES
ANIMAUX APPARTENANT À LA FAMILLE DES
BOVIDÉS ET DE LEURS PRODUITS (n° 2)**

DISPOSITIONS INTERPRÉTATIVES

1. (1) Les définitions qui suivent s’appliquent au présent règlement.
- « matériel à risque spécifié de boviné »
- a) Le crâne, la cervelle, les ganglions trigéminals, les yeux, les amygdales, la moelle épinière et les ganglions de la racine dorsale des animaux de la sous-famille des bovinés âgés de trente mois ou plus;
 - b) l’iléon distal des animaux de la sous-famille des bovinés de tous âges. (*Bovinae specified risk material*)
- « produit de viande » S’entend au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur l’inspection des viandes*. (*meat product*)
- « veau d’engrais » Veau mâle de l’espèce *Bos taurus* qui est, à la fois :
- a) importé en vue d’être engraisé et abattu au plus tard 36 semaines après son importation;
 - b) âgé d’au moins huit jours et d’au plus 14 jours au moment de son importation. (*feeder calf*)
- « viande » S’entend au sens du paragraphe 2(1) du *Règlement de 1990 sur l’inspection des viandes*. (*meat*)
- (2) Les termes du présent règlement qui ne sont pas définis dans la *Loi sur la santé des animaux* ou dans le présent règlement s’entendent au sens de l’article 2 du *Règlement sur la santé des animaux*.

INTERDICTION

2. (1) Il est interdit, au cours de la période commençant à la date d’entrée en vigueur du présent règlement et se terminant

^a L.C. 1990, ch. 21

Regulations come into force and ending on January 30, 2005 any of the following animals or things:

- (a) animals of the family *Bovidae*;
 - (b) meat products derived from animals of the family *Bovidae* and things containing such meat products;
 - (c) ingredients derived from animals of the family *Bovidae* to be used in animal food and animal food containing those ingredients;
 - (d) ingredients, other than manure, derived from animals of the family *Bovidae* to be used in fertilizer and fertilizer containing those ingredients; or
 - (e) *Bovinae* specified risk material.
- (2) Subsection (1) does not apply to
- (a) cattle imported for immediate slaughter that are subject to the requirements of section 5 of Part III of the import reference document as defined in section 10 of the *Health of Animals Regulations*;
 - (b) animals of the family *Bovidae* and things derived from them imported for medical use, scientific research or zoological collections;
 - (c) animals of the family *Bovidae* imported into Canada for a maximum of 30 days;
 - (d) feeder calves;
 - (e) *in vivo*-derived embryos of the family *Bovidae*;
 - (f) animals and things described in paragraph 51(b) of the *Health of Animals Regulations* carrying an animal pathogen or part of one and that are imported into Canada under a permit issued under section 160 of those Regulations;
 - (g) meat products, imported in accordance with subsection 9(1) of the *Meat Inspection Act*, of animals of the sub-family *Bovinae* under 30 months of age from which the distal ileum has been removed;
 - (h) edible beef liver imported in accordance with subsection 9(1) of the *Meat Inspection Act*;
 - (i) boneless meat, imported in accordance with subsection 9(1) of the *Meat Inspection Act*, of animals of the species *Capras hircus* or *Ovis aries* under 12 months of age;
 - (j) products of a rendering plant imported into Canada under a permit issued under section 160 of the *Health of Animals Regulations*;
 - (k) meat products originating in Argentina, Australia, Brazil, Canada, Chile, New Zealand or Uruguay that are processed in the United States;
 - (l) meat products originating in Argentina, Australia, Brazil, Chile, New Zealand or Uruguay that are in-transit through the United States;
 - (m) meat products to be transported to a community in the United States where the only practical transportation route for the meat products is either a land or water route through Canada as determined by the Agency, taking into account the location of the community and the time required to transport them;
 - (n) meat products to be transported non-stop in Canada and to be delivered to a cruise ship for use as ships' stores;
 - (o) meat products that are kept on a ship as ships' stores;
 - (p) a food containing a meat product that is of insignificant quantity having regard to the nature of the food and the nature of the meat product in the food;

le 30 janvier 2005, d'importer sur le territoire canadien les animaux ou les choses ci-après, en provenance des États-Unis :

- a) les animaux de la famille des bovidés;
 - b) les produits de viande provenant d'animaux de la famille des bovidés et les choses qui en contiennent;
 - c) les ingrédients provenant d'animaux de la famille des bovidés et destinés à la fabrication d'aliments pour animaux ainsi que les aliments pour animaux qui en contiennent;
 - d) les ingrédients, autres que le fumier, provenant d'animaux de la famille des bovidés et destinés à la fabrication d'engrais ainsi que l'engrais qui en contient;
 - e) le matériel à risque spécifié de boviné.
- (2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux animaux ni aux choses suivantes :
- a) les boeufs importés pour l'abattage immédiat qui sont soumis aux exigences de l'article 5 de la partie III du document de référence au sens de l'article 10 du *Règlement sur la santé des animaux*;
 - b) les animaux de la famille des bovidés et les choses qui en sont tirées, importés à des fins médicales, de recherche scientifique ou de collection zoologique;
 - c) les animaux de la famille des bovidés importés au Canada pour une période maximale de 30 jours;
 - d) les veaux d'engrais;
 - e) les embryons de la famille des bovidés récoltés *in vivo*;
 - f) les animaux et les choses, visés à l'alinéa 51b) du *Règlement sur la santé des animaux*, qui sont porteurs d'un agent zoonotique ou d'une partie de celui-ci et qui sont importés au Canada au titre d'un permis délivré en vertu de l'article 160 de ce règlement;
 - g) les produits de viande, importés conformément au paragraphe 9(1) de la *Loi sur l'inspection des viandes*, qui proviennent d'un animal de la sous-famille des bovinés âgé de moins de trente mois dont l'iléon distal a été retiré;
 - h) le foie comestible de boeuf importé conformément au paragraphe 9(1) de la *Loi sur l'inspection des viandes*;
 - i) la viande désossée, importée conformément au paragraphe 9(1) de la *Loi sur l'inspection des viandes*, qui provient d'animaux des espèces *Capra hircus* ou *Ovis aries* âgés de moins de douze mois;
 - j) les produits d'une usine de traitement importés au Canada au titre d'un permis délivré en vertu de l'article 160 du *Règlement sur la santé des animaux*;
 - k) les produits de viande qui sont transformés aux États-Unis et dont le pays d'origine est l'Argentine, l'Australie, le Brésil, le Canada, le Chili, la Nouvelle-Zélande ou l'Uruguay;
 - l) les produits de viande qui sont en transit aux États-Unis et dont le pays d'origine est l'Argentine, l'Australie, le Brésil, le Chili, la Nouvelle-Zélande ou l'Uruguay;
 - m) les produits de viande qui sont destinés aux collectivités des États-Unis vers lesquelles la seule voie pratique de transport est une voie terrestre ou maritime passant par le Canada, laquelle est déterminée par l'Agence en fonction de l'emplacement des collectivités et du temps de transport des produits;
 - n) les produits de viande destinés à être transportés sans interruption au Canada et livrés à un navire de croisière comme approvisionnement de bord;
 - o) les produits de viande qui se trouvent sur un navire et font partie des approvisionnements de bord;

- (q) meat products to be used for personal consumption if the weight of all the meat products is 5 kg or less;
- (r) milk and milk derivatives;
- (s) hides, wool and skins and derivatives of them;
- (t) things produced by subjecting bones and tissues, other than tissues from *Bovinae* specified risk material, to rigorous processes of extraction and purification;
- (u) finished pet chews, such as dried processed ears, pizzles, hooves or tendons, that are not made from *Bovinae* specified risk material or from a vertebral column;
- (v) commercially prepared pet food that does not contain ingredients derived from animals of the sub-family *Bovinae*;
- (w) commercially prepared pet food that contains ingredients derived from animals of the sub-family *Bovinae* if those ingredients are derived from animals
- (i) from which *Bovinae* specified risk material has been removed, or
 - (ii) that originate in Argentina, Australia, Brazil, Canada, Chile, New Zealand or Uruguay;
- (x) protein-free tallow with a maximum level of insoluble impurities of 0.15% in weight and derivatives made from such tallow;
- (y) household garbage from the United States containing protein from an animal; or
- (z) aircraft garbage and ships' refuse as defined in subsection 47.1(1) of the *Health of Animals Regulations*.

REPEAL

3. The *Animals of the Family Bovidae and Their Products Importation Prohibition Regulations*¹ are repealed.

COMING INTO FORCE

4. 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 purposes of the *Health of Animals Act* (the "Act") and the *Health of Animals Regulations* (the "Regulations") are to prevent the introduction of animal diseases into Canada, to prevent the spread within Canada of diseases of animals that either affect human health or could have a significant economic effect on the Canadian livestock industry, and to provide for the humane treatment of animals during transport.

On December 23, the United States Department of Agriculture reported the discovery of a potential case of a dairy cow infected

¹ SOR/2004-6

- p) les aliments dans lesquels un produit de viande est présent en quantité négligeable, eu égard à la nature des aliments et à celle du produit de viande;
- q) les produits de viande destinés à la consommation personnelle et dont le poids d'ensemble ne dépasse pas 5 kg;
- r) le lait et les dérivés du lait;
- s) les cuirs, la laine et les peaux ainsi que leurs dérivés;
- t) les choses tirées des os et des tissus, autres que les tissus provenant de matériel à risque spécifié de boviné, par des procédés d'extraction et de purification rigoureux;
- u) les produits à mâcher pour animaux domestiques — tels que les oreilles, pénis, sabots et tendons, transformés et séchés — qui ne sont pas faits à partir de matériel à risque spécifié de boviné ni ne proviennent de la colonne vertébrale;
- v) les aliments pour animaux domestiques de préparation commerciale qui ne contiennent pas d'ingrédients provenant d'animaux de la sous-famille des bovinés;
- w) les aliments pour animaux domestiques de préparation commerciale qui contiennent des ingrédients provenant d'animaux de la sous-famille des bovinés qui remplissent l'une ou l'autre des conditions suivantes :
- (i) le matériel à risque spécifié de boviné en a été retiré,
 - (ii) leur pays d'origine est l'Argentine, l'Australie, le Brésil, le Canada, le Chili, la Nouvelle-Zélande ou l'Uruguay;
- x) le suif exempt de protéines — à une concentration maximale d'impuretés insolubles de 0,15 % en poids — et ses dérivés;
- y) les déchets domestiques provenant des États-Unis et contenant des protéines d'animaux;
- z) les déchets d'aéronef et les rebuts de navire au sens du paragraphe 47.1(1) du *Règlement sur la santé des animaux*.

ABROGATION

3. Le *Règlement interdisant l'importation des animaux appartenant à la famille des bovidés et de leurs produits*¹ est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Les objectifs de la *Loi sur la santé des animaux* (la « Loi ») et du *Règlement sur la santé des animaux* (le « règlement ») sont d'empêcher l'introduction de maladies animales au Canada, d'empêcher la prolifération au Canada de maladies animales qui peuvent nuire à la santé de la population ou avoir des retombées économiques notables sur l'industrie canadienne de l'élevage, et d'assurer le traitement sans cruauté des animaux pendant le transport.

Le 23 décembre 2003, le Département de l'Agriculture des États-Unis a annoncé la détection d'un cas possible

¹ DORS/2004-6

with Bovine Spongiform Encephalopathy (BSE) in Washington State. Subsequent testing confirmed the initial finding.

Bovine Spongiform Encephalopathy, or “mad cow disease”, is a progressive, fatal neurological disease in cattle. It is part of a group of diseases known as transmissible spongiform encephalopathies (TSEs) which group also includes scrapie in sheep, chronic wasting disease in deer and elk and variant Creutzfeldt-Jakob disease (vCJD) in humans. Research into BSE is ongoing, but this disease has been associated with the presence of an abnormal prion protein and, to date, there is no effective treatment or vaccine.

According to the framework established under the Act, animals, products and by-products are imported into Canada in one of two ways, either under an import permit issued under section 160 or other specific provisions of the Regulations or the Import Reference Document. For importations under an import permit, the details of the import requirements are set out on the import permit itself as conditions of importation. If a problem arises with a disease outbreak in another country, the only action needed is to cancel all import permits currently issued and to suspend the issuance of new import permits until the problem is resolved or new import conditions are developed. This being said, in the case of importations under specific provisions of the regulations or the Import Reference Document, the conditions of importation are specified in the regulations or the Import Reference Document themselves. In the event of a disease outbreak, the only way to suspend or change importation conditions and prohibit importation of affected animals or other things is to enact Ministerial regulations under section 14 of the Act and then enact an amendment to the regulations containing the necessary changes.

On December 23, 2003 the Canadian Food Inspection Agency (CFIA) implemented a broad restriction on U.S. animal and meat products through an emergency direction based upon the belief that the discovery of a U.S.-based case of BSE presented public and animal health threats to Canada. These restrictions were formalized through the *Animals of the Family Bovidae and Their Products Regulations*, published on January 21, 2004. These Regulations were scheduled to expire on June 1, 2004.

Section 14 of the Act grants to the Minister of Agriculture and Agri-food the authority to make regulations prohibiting the importation into Canada of an animal or any other thing from any place for a specified period of time for the purpose of preventing a disease from being introduced into or spread within Canada. For example, this authority has been used to prevent honeybees from being imported into Canada from the United States due to the presence of the varroa mite (*Honeybee Importation Prohibition Regulations, 1999* — SOR/2000-323).

The current importation prohibition regulations represent a partial prohibition on the importation of the animals and animal by-products from the United States which animals and by-products may carry an unacceptable risk of carrying BSE.

- (i) Live animals of the family *Bovidae* which includes cattle, bison, water buffalo, sheep and goats;
- (ii) meat or meat products from the animals of the family *Bovidae* and things containing such meat or meat products;

d'encéphalopathie spongiforme bovine (ESB) chez une vache laitière de l'État de Washington. Les analyses subséquentes ont confirmé cette hypothèse.

L'ESD, communément appelée la maladie de la vache folle, est une maladie neuro-dégénérative fatale chez les bovins. Elle fait partie d'un groupe de maladies connu sous le nom d'encéphalopathie spongiforme transmissible (EST) qui comprend la tremblante chez les moutons, l'encéphalopathie des cervidés chez les cerfs et les wapitis et la variante de la maladie de Creutzfeldt-Jakob (vMCJ) chez les humains. Les recherches sur l'ESB sont incomplètes, mais on a associé cette maladie à la présence d'une protéine prion anormale et, à ce jour, il n'existe aucun traitement ni vaccin efficace.

Actuellement, les animaux, produits et sous-produits sont importés au Canada de l'une des deux façons suivantes : à l'aide d'un permis d'importation délivré en vertu de l'article 160, ou bien conformément à des dispositions applicables du règlement ou au Document de référence relatif à l'importation. Dans le cas d'un permis d'importation, les exigences relatives à l'importation sont définies par le permis comme conditions d'importation. Si un problème survient, comme une épidémie à l'étranger, la seule mesure à prendre est la suppression de tous les permis d'importation en circulation et de suspendre la délivrance de nouveaux permis jusqu'à ce que la situation soit réglée ou que de nouvelles conditions d'importations soient établies. Cependant, dans le cas des importations faites conformément à d'autres dispositions précises du règlement ou au Document de référence relatif à l'importation, les conditions d'importation sont définies dans le règlement ou dans le Document de référence relatif à l'importation. En cas d'épidémie, la seule façon de suspendre ou de modifier les conditions d'importation ou de prohiber les importations d'animaux ou de choses est d'adopter un règlement ministériel en vertu de l'article 14 de la Loi puis de modifier le règlement afin qu'il contienne les changements nécessaires.

Le 23 décembre 2003, l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) a imposé des restrictions globales à l'importation d'animaux et des produits de viande des États-Unis par directive d'urgence qui est fondée sur l'opinion que la découverte d'un cas d'ESB aux États-Unis présente un risque à la santé humaine et animale au Canada. Ces restrictions ont été régularisées par la prise du *Règlement interdisant l'importation des animaux faisant partie de la famille des bovidés et de leurs produits*. Ce règlement cesserait d'avoir effet le 1^{er} juin 2004.

L'article 14 de la Loi donne au ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire le pouvoir de prendre des règlements interdisant l'importation d'animaux ou de choses, de n'importe quelle provenance, pendant une période de temps spécifiée afin de prévenir l'introduction ou la propagation au Canada d'une maladie. Ce pouvoir a déjà été utilisé par exemple pour empêcher l'importation au Canada d'abeilles domestiques des États-Unis à cause de la présence de la mite varroa (*Règlement de 1999 interdisant l'importation des abeilles domestiques* — DORS/2000-323).

Le règlement actuel interdisant les importations (famille des bovidés) a comme conséquence d'interdire partiellement les importations d'animaux et de sous-produits animaux des États-Unis si ceux-ci présentent un risque d'être porteurs de l'ESB, ce qui constitue un risque inacceptable. L'interdiction vise notamment :

- (i) les animaux vivants de la famille des bovidés qui comprend des boeufs, des bisons, des buffles d'Inde, des moutons et des chèvres;

- (iii) animal food containing ingredients derived from animals of the family *Bovidae*;
- (iv) fertilizer, excluding manure, containing ingredients from animals of the family *Bovidae*; and
- (v) specified risk material.

It should be noted that there is a list of animals and animal products which are exempted from this prohibition regulation only because they are regulated by other means such as the requirement for an import permit or a certification or because they are considered a low risk. Those exempted categories of animals or animal products deemed to be a risk would not be issued an import permit or other existing approvals to allow their entry into Canada.

Examples of exempted products include cattle imported for immediate slaughter, embryos, boneless beef from cattle under 30 months of age, a food containing a meat product that is of insignificant quantity having regard to the nature of the food and the nature of the meat product in the foods, milk and milk derivatives, products derived from hides, skins and wool, pet chews and pet foods not containing ingredients derived from animals of the sub-family *Bovinae* (including cattle, bison and water buffalo).

Although the situation has evolved to the point where the restrictions can be relaxed somewhat, it is important that certain import controls on U.S. meat products remain in place because of the ongoing risk factors. It extends the operation of the importation prohibition regulations for an additional eight months, but to add in some additional exemptions where it has been determined that the risk would be acceptable.

The new prohibition regulations would permit the entry of feeder calves (bob calves) from the United States into Canada, as well as animals for temporary stay in Canada (less than 30 days). The exemption for boneless beef will be expanded to allow the importation of all meat products of animals of the sub-family *Bovinae* under 30 months of age as well as boneless meat from sheep and goats under 12 months of age. It allows commercial petfood containing ingredients derived from animals of the sub-family *Bovinae* provided that the product is derived from animals from which the specified risk material has been removed, or that it is derived from animals from Argentina, Australia, Brazil, Canada, Chile, New Zealand or Uruguay. Another new exemption would allow the importation of meat products destined for cruise ships temporarily docked in Canada. Given the current situation, the risk no longer justifies maintaining the prohibition against importation for these animals and products. The new prohibition regulations also clarify that the exemption for embryos of the family *Bovidae* applies only to *in-vivo* derived embryos.

Alternatives

Status Quo

Not enacting the amendment to the importation prohibition regulations is unacceptable as the current regulations will expire

- (ii) la viande et des produits de viande des animaux de la famille des bovidés ainsi que toute chose contenant telle viande ou produit de viande;
- (iii) les aliments pour animaux contenant des ingrédients dérivés d'animaux de la famille des bovidés;
- (iv) l'engrais autre que du fumier, contenant des ingrédients dérivés d'animaux de la famille des bovidés;
- (v) le matériel à risque spécifié.

Il est important de noter qu'il existe une liste d'animaux et de produits d'animaux exemptés du présent règlement prohibant les importations puisque ceux-ci sont réglementés par d'autres moyens tels les permis d'importation ou des certifications, ou bien puisqu'on considère qu'ils présentent un risque minime. Des permis d'importation et des certifications ne seront pas délivrés, et on ne permettra pas l'entrée au Canada de l'animal ou du produit si l'on considère qu'une catégorie exemptée de l'application du règlement présente un risque.

Les animaux et produits exemptés de l'application du règlement incluent des animaux importés pour des zoos ou pour de la recherche scientifique, des embryons, les boeufs destinés à l'abattage immédiat, la viande désossée d'un boeuf âgé de moins de 30 mois et aussi la viande désossée de chèvre et de mouton âgés de moins de 12 mois, les aliments dans lesquels un produit de viande est présent en quantité négligeable d'après la nature de ces aliments et de ce produit de viande, le lait et les dérivés de lait, des produits provenant des cuirs, des peaux et de la laine, des os à mâcher et des aliments pour animal domestique qui ne contiennent pas d'ingrédients provenant des animaux de la sous-famille des bovinés (qui inclut les boeufs, les bison et les buffles d'Inde).

La situation a évolué et il est maintenant possible d'assouplir les exigences. Toutefois, il est important de maintenir certaines des restrictions sur des produits de boeuf des États-Unis en raison des facteurs de risque qui persistent. On prolonge de huit mois l'interdiction tout en ajoutant des exemptions parce que le risque est jugé acceptable.

Le règlement permettra l'entrée au Canada de veaux d'engrais (veaux blancs) provenant des États-Unis ainsi que les animaux de passage au Canada (séjour de moins de 30 jours). L'exemption touchant le boeuf désossé sera élargie afin de couvrir tous les produits de viande issus d'animaux de la sous-famille des bovinés âgés de moins de 30 mois. Nous permettons d'importer les aliments commerciaux pour animaux de compagnie contenant des ingrédients provenant d'animaux de la sous-famille des bovinés, à condition que le produit soit dérivé d'animaux desquels la matière à risque spécifiée a été retirée ou qu'il soit dérivé d'animaux provenant de l'Argentine, de l'Australie, du Brésil, du Canada, du Chili, de la Nouvelle-Zélande ou de l'Uruguay. Une autre exemption permettrait l'importation de produits de viande destinés aux navires de croisière à quai au Canada. Dans la situation actuelle, le risque ne justifie plus le maintien de la prohibition des importations de ces animaux et produits. La modification précise également que l'exemption pour les embryons appartenant à la famille des bovidés ne s'applique qu'aux embryons issus de méthodes *in vivo*.

Solutions envisagées

Statu quo

Il serait inacceptable de ne pas mettre en oeuvre les règlements interdisant les importations puisque le règlement améliorerait la

on June 1 and importation restrictions are necessary to maintain protection against the importation of animals, and animal by-products constituting a high risk for carrying BSE. As well, the regulation will introduce exemptions for animals and products for which the risk does not justify an ongoing prohibition against importation.

Enact Prohibition Regulations (preferred option)

By prohibiting the importation of the animals and other things set out above, the regulations will create added protection for Canadian livestock and consumers against exposure to BSE.

Benefits and Costs

Costs

These Regulations will not will impact on the current costs to industry given that an import prohibition is already in effect.

Benefits

Implementation of these regulations serves as prevention of any additional cases of BSE in Canada and minimizes the risk of the transmission of BSE to the human food supply. The current BSE incident in the U.S. led to an immediate loss of foreign markets. Exports of beef and live cattle to the United States exceeded \$3.5 billion in 2002.

Furthermore, the implementation of the prohibition regulations will increase both domestic and international confidence in the safety of Canadian cattle and meat products.

Consultation

Other departments, industry, provincial and territorial representatives have been kept apprised of CFIA actions by way of conference calls and other communication mechanisms.

Compliance and Enforcement

Section 16 of the Act requires anyone importing any animal, animal product or by-product, into Canada to present the animal to an inspector, officer or customs officer.

Section 65 of the *Health of Animals Act*, S.C. 1990, c. 21 establishes offences for refusing or neglecting to perform any duty imposed by or under the Act or its regulations.

Contacts

Dr Bill Anderson
Animal Products Program Network Director
Canadian Food Inspection Agency
59 Camelot Drive
Nepean, Ontario
K1A 0Y9
Telephone: (613) 225-2342
FAX: (613) 228-6631

protection contre l'introduction au Canada de l'ESB par l'entremise d'animaux et de sous-produits animaux à risque élevé. Le règlement prévoit également des exemptions pour les animaux et les produits pour lesquels le risque ne justifie pas le maintien de la prohibition des importations.

Mise en oeuvre du règlement interdisant les importations (solution privilégiée)

En interdisant l'importation des animaux et des choses décrites ci-dessus, le règlement améliorera la protection du cheptel de bovins et des consommateurs du Canada contre l'exposition à l'ESB.

Avantages et coûts

Coûts

Le règlement ne modifie en rien les coûts actuels pour l'industrie étant donné qu'une interdiction d'importation est déjà en vigueur.

Avantages

La mise en oeuvre de ce règlement aidera à prévenir tout cas futur d'ESB au Canada et minimisera le risque de transmission de la maladie dans la filière alimentaire humaine. La situation relative à l'ESB qui prévaut actuellement aux États-Unis a causé la perte immédiate de marchés étrangers. En 2002, la valeur des exportations de viande de boeuf et de bétail vivant vers les États-Unis dépassaient les 3,5 milliards de dollars.

De plus, la mise en oeuvre du règlement améliorera la confiance envers le bétail et les produits du boeuf du Canada, tant sur le plan national qu'international.

Consultations

Les représentants des autres organismes gouvernementaux, de l'industrie, des provinces et des territoires ont été tenus au courant des mesures prises par l'ACIA par l'entremise de conférences téléphoniques et d'autres moyens de communication.

Respect et exécution

L'article 16 de la Loi prévoit que tout importateur d'animal, de produit animal ou de sous-produit animal au Canada présente l'animal, le produit ou le sous-produit importé à un inspecteur, à un agent d'exécution ou à un agent des douanes.

L'article 65 de la *Loi sur la santé des animaux*, S.C. 1990, ch. 21, définit les peines qu'encourt toute personne qui refuse ou néglige d'accomplir une obligation imposée par la présente Loi ou les règlements.

Personnes-ressources

Dr Bill Anderson
Division de la santé des animaux et de la production
Agence canadienne d'inspection des aliments
59, promenade Camelot
Ottawa (Ontario)
K1A 0Y9
Téléphone : (613) 225-2342
TÉLÉCOPIEUR : (613) 228-6631

Dre Debbie Barr/Dre Louise Carrière
Canadian Food Inspection Agency
59 Camelot Drive
Nepean, Ontario
K1A 0Y9
Telephone: (613) 225-2342
FAX: (613) 228-6631

Dre Debbie Barr/Dre Louise Carrière
Agence canadienne d'inspection des aliments
59, promenade Camelot
Ottawa (Ontario)
K1A 0Y9
Téléphone : (613) 225-2342
TÉLÉCOPIEUR : (613) 228-6631

Registration
SI/2004-48 5 May, 2004

SPECIES AT RISK ACT

Order Acknowledging Receipt of the Assessments Done Pursuant to Subsection 23(1) of the Species at Risk Act

P.C. 2004-413 21 April, 2004

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, hereby acknowledges receipt of the assessments done pursuant to subsection 23(1) of the *Species at Risk Act*^a by the Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada (COSEWIC) with respect to the species enumerated in the Annex to this Order.

ANNEX

EXTIRPATED SPECIES

REPTILES

Gophersnake, Pacific (*Pituophis catenifer catenifer*)

Couleuvre à nez mince du Pacifique

Turtle, Pacific Pond (*Actinemys marmorata*)

Tortue de l'Ouest

MOLLUSCS

Snail, Puget Oregonian (*Cryptomastix devia*)

Escargot du Puget

MOSESSES

Moss, Incurved Grizzled (*Ptychomitrium incurvum*)

Ptychomitre à feuilles incurvées

ENDANGERED SPECIES

MAMMALS

Mole, Townsend's (*Scapanus townsendii*)

Taupe de Townsend

Whale, Blue (*Balaenoptera musculus*) Atlantic population

Rorqual bleu population de l'Atlantique

Whale, Blue (*Balaenoptera musculus*) Pacific population

Rorqual bleu population du Pacifique

Whale, North Atlantic Right (*Eubalaena glacialis*)

Baleine noire de l'Atlantique Nord

Whale, Sei (*Balaenoptera borealis*) Pacific population

Rorqual boréal population du Pacifique

Wolverine (*Gulo gulo*) Eastern population

Carcajou population de l'Est

^a S.C. 2002, c. 29

Enregistrement
TR/2004-48 5 mai 2004

LOI SUR LES ESPÈCES EN PÉRIL

Décret accusant réception des évaluations faites conformément au paragraphe 23(1) de la Loi sur les espèces en péril

C.P. 2004-413 21 avril 2004

Sur recommandation du ministre de l'Environnement, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil accuse réception des évaluations faites conformément au paragraphe 23(1) de la *Loi sur les espèces en péril*^a par le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) relativement aux espèces mentionnées à l'annexe ci-après.

ANNEXE

ESPÈCES DISPARUES DU PAYS

REPTILES

Couleuvre à nez mince du Pacifique (*Pituophis catenifer catenifer*)

Gophersnake, Pacific

Tortue de l'Ouest (*Actinemys marmorata*)

Turtle, Pacific Pond

MOLLUSQUES

Escargot du Puget (*Cryptomastix devia*)

Snail, Puget Oregonian

MOUSSES

Ptychomitre à feuilles incurvées (*Ptychomitrium incurvum*)

Moss, Incurved Grizzled

ESPÈCES EN VOIE DE DISPARITION

MAMMIFÈRES

Taupe de Townsend (*Scapanus townsendii*)

Mole, Townsend's

Rorqual bleu (*Balaenoptera musculus*) population de l'Atlantique

Whale, Blue Atlantic population

Rorqual bleu (*Balaenoptera musculus*) population du Pacifique

Whale, Blue Pacific population

Baleine noire de l'Atlantique Nord (*Eubalaena glacialis*)

Whale, North Atlantic Right

Rorqual boréal (*Balaenoptera borealis*) population du Pacifique

Whale, Sei Pacific population

Carcajou (*Gulo gulo*) population de l'Est

Wolverine Eastern population

^a L.C. 2002, ch. 29

BIRDS

Screech-owl *macfarlanei* subspecies, Western (*Megascops kennicottii macfarlanei*)

Petit-duc des montagnes de la sous-espèce macfarlanei

REPTILES

Racer, Blue (*Coluber constrictor foxii*)

Couleuvre agile bleue

FISH

Dace, Speckled (*Rhinichthys osculus*)

Naseux moucheté

Madtom, Northern (*Noturus stigmosus*)

Chat-fou du Nord

Salmon, Sockeye (*Oncorhynchus nerka*) Cultus population

Saumon sockeye (saumon rouge) population Cultus

Salmon, Sockeye (*Oncorhynchus nerka*) Sakinaw population

Saumon sockeye (saumon rouge) population Sakinaw

Shiner, Pugnose (*Notropis anogenus*)

Méné camus

Stickleback, Benthic Enos Lake (*Gasterosteus* sp.)

Épinoche benthique du lac Enos

Stickleback, Limnetic Enos Lake (*Gasterosteus* sp.)

Épinoche limnétique du lac Enos

Sucker, Salish (*Catostomus* sp.)

Meunier de Salish

LEPIDOPTERANS

Metalmark, Mormon (*Apodemia mormo*) Southern Mountain population

Mormon population des montagnes du Sud

Moth, Yucca (*Tegeticula yuccasella*)

Teigne du yucca

MOLLUSCS

Forestsnaail, Oregon (*Allogona townsendiana*)

Escargot-forestier de Townsend

Hickorynut, Round (*Obovaria subrotunda*)

Obovarie ronde

Kidneyshell (*Ptychobranthus fasciolaris*)

Ptychobranche réniforme

PLANTS

Catchfly, Coastal Scouler's (*Silene scouleri grandis*)

Grand silène de Scouler

Fringed-Orchid, Eastern Prairie (*Platanthera leucophaea*)

Platanthère blanchâtre de l'Est

Grass, Forked Three-awned (*Aristida basiramea*)

Aristide à rameaux basilaires

OISEAUX

Petit-duc des montagnes de la sous-espèce *macfarlanei* (*Megascops kennicottii macfarlanei*)

Screech-owl macfarlanei subspecies, Western

REPTILES

Couleuvre agile bleue (*Coluber constrictor foxi*)

Racer, Blue

POISSONS

Naseux moucheté (*Rhinichthys osculus*)

Dace, Speckled

Chat-fou du Nord (*Noturus stigmosus*)

Madtom, Northern

Méné camus (*Notropis anogenus*)

Shiner, Pugnose

Épinoche benthique du lac Enos (*Gasterosteus* sp.)

Stickleback, Benthic Enos Lake

Épinoche limnétique du lac Enos (*Gasterosteus* sp.)

Stickleback, Limnetic Enos Lake

Meunier de Salish (*Catostomus* sp.)

Sucker, Salish

Saumon sockeye (saumon rouge) (*Oncorhynchus nerka*) population Cultus

Salmon, Sockeye Cultus population

Saumon sockeye (saumon rouge) (*Oncorhynchus nerka*) population Sakinaw

Salmon, Sockeye Sakinaw population

LÉPIDOPTÈRES

Mormon (*Apodemia mormo*) population des montagnes du Sud

Metalmark, Mormon Southern Mountain population

Teigne du yucca (*Tegeticula yuccasella*)

Moth, Yucca

MOLLUSQUES

Escargot-forestier de Townsend (*Allogona townsendiana*)

Forestsnaail, Oregon

Obovarie ronde (*Obovaria subrotunda*)

Hickorynut, Round

Ptychobranche réniforme (*Ptychobranthus fasciolaris*)

Kidneyshell

PLANTES

Grand silène de Scouler (*Silene scouleri grandis*)

Catchfly, Coastal Scouler's

Platanthère blanchâtre de l'Est (*Platanthera leucophaea*)

Fringed-Orchid, Eastern Prairie

Aristide à rameaux basilaires (*Aristida basiramea*)

Grass, Forked Three-awned

Lipocarpha, Small-flowered (*Lipocarpha micrantha*)*Lipocarpe à petites fleurs*Lupine, Streambank (*Lupinus rivularis*)*Lupin des ruisseaux*Rush, Kellogg's (*Juncus kelloggii*)*Jonc de Kellogg*Sand-verbena, Small-flowered (*Tripterocalyx micranthus*)*Abronie à petites fleurs*Triteleia, Howell's (*Triteleia howellii*)*Tritéléia de Howell*Violet, Bird's-foot (*Viola pedata*)*Violette pédalée***LICHENS**Lichen, Boreal Felt (*Erioderma pedicellatum*) Atlantic population*Érioderme boréal* population de l'Atlantique**MOSESSES**Moss, Margined Streamside (*Scouleria marginata*)*Scoulérie à feuilles marginées*Moss, Silver Hair (*Fabronia pusilla*)*Fabronie naine*Moss, Spoon-leaved (*Bryoandersonia illecebra*)*Andersonie charmante***THREATENED SPECIES****MAMMALS**Fox, Grey (*Urocyon cinereoargenteus*)*Renard gris*Whale, Humpback (*Megaptera novaeangliae*) North Pacific population*Rorqual à bosse* population du Pacifique Nord**REPTILES**Gophersnake, Great Basin (*Pituophis catenifer deserticola*)*Couleuvre à nez mince du Grand Bassin*Massasauga (*Sistrurus catenatus*)*Massasauga*Ribbonsnake, Eastern (*Thamnophis sauritus*) Atlantic population*Couleuvre mince* population de l'AtlantiqueSoftshell, Spiny (*Apalone spinifera*)*Tortue-molle à épines*Stinkpot (*Sternotherus odoratus*)*Tortue musquée***LEPIDOPTERANS**Metalmark, Mormon (*Apodemia mormo*) Prairie population*Mormon* population des PrairiesLipocarpe à petites fleurs (*Lipocarpha micrantha*)*Lipocarpha, Small-flowered*Lupin des ruisseaux (*Lupinus rivularis*)*Lupine, Streambank*Jonc de Kellogg (*Juncus kelloggii*)*Rush, Kellogg's*Abronie à petites fleurs (*Tripterocalyx micranthus*)*Sand-verbena, Small-flowered*Tritéléia de Howell (*Triteleia howellii*)*Triteleia, Howell's*Violette pédalée (*Viola pedata*)*Violet, Bird's-foot***LICHENS**Érioderme boréal (*Erioderma pedicellatum*) population de l'Atlantique*Lichen, Boreal Felt* Atlantic population**MOUSSES**Scoulérie à feuilles marginées (*Scouleria marginata*)*Moss, Margined Streamside*Fabronie naine (*Fabronia pusilla*)*Moss, Silver Hair*Andersonie charmante (*Bryoandersonia illecebra*)*Moss, Spoon-leaved***ESPÈCES MENACÉES****MAMMIFÈRES**Renard gris (*Urocyon cinereoargenteus*)*Fox, Grey*Rorqual à bosse (*Megaptera novaeangliae*) population du Pacifique Nord*Whale, Humpback* North Pacific population**REPTILES**Couleuvre à nez mince du Grand Bassin (*Pituophis catenifer deserticola*)*Gophersnake, Great Basin*Massasauga (*Sistrurus catenatus*)*Massasauga*Couleuvre mince (*Thamnophis sauritus*) population de l'Atlantique*Ribbonsnake, Eastern* Atlantic populationTortue-molle à épines (*Apalone spinifera*)*Softshell, Spiny*Tortue musquée (*Sternotherus odoratus*)*Stinkpot***LÉPIDOPTÈRES**Mormon (*Apodemia mormo*) population des Prairies*Metalmark, Mormon* Prairie population

MOLLUSCS

Jumping-slug, Dromedary (*Hemphillia dromedarius*)
Limace-sauteuse dromadaire

PLANTS

Aster, Crooked-stem (*Symphotrichum prenanthoides*)
Aster fausse-prenanthe

Aster, White Wood (*Eurybia divaricata*)
Aster divariqué

Aster, Willowleaf (*Symphotrichum praealtum*)
Aster très élevé

Daisy, Lakeside (*Hymenoxys herbacea*)
Hyménoxys herbacé

Fern, Lemmon's Holly (*Polystichum lemmonii*)
Polystic de Lemmon

Hoptree, Common (*Ptelea trifoliata*)
Ptéléa trifolié

Hyacinth, Wild (*Camassia scilloides*)
Camassie faux-scille

Jacob's-ladder, Van Brunt's (*Polemonium vanbruntiae*)
Polémoine de Van Brunt

Spiderwort, Western (*Tradescantia occidentalis*)
Tradescantie de l'Ouest

SPECIES OF SPECIAL CONCERN

MAMMALS

Bear, Grizzly (*Ursus arctos*) Northwestern population
Ours grizzli population du Nord-Ouest

Bear, Polar (*Ursus maritimus*)
Ours blanc

Caribou, Woodland (*Rangifer tarandus caribou*) Northern Mountain population
Caribou des bois population des montagnes du Nord

Wolverine (*Gulo gulo*) Western population
Carcajou population de l'Ouest

BIRDS

Curlew, Long-billed (*Numenius americanus*)
Courlis à long bec

Screech-owl *kennicottii* subspecies, Western (*Megascops kennicottii kennicottii*)
Petit-duc des montagnes de la sous-espèce kennicottii

Warbler, Cerulean (*Dendroica cerulea*)
Paruline azurée

REPTILES

Boa, Rubber (*Charina bottae*)
Boa caoutchouc

MOLLUSQUES

Limace-sauteuse dromadaire (*Hemphillia dromedarius*)
Jumping-slug, Dromedary

PLANTES

Aster fausse-prenanthe (*Symphotrichum prenanthoides*)
Aster, Crooked-stem

Aster divariqué (*Eurybia divaricata*)
Aster, White Wood

Aster très élevé (*Symphotrichum praealtum*)
Aster, Willowleaf

Hyménoxys herbacé (*Hymenoxys herbacea*)
Daisy, Lakeside

Polystic de Lemmon (*Polystichum lemmonii*)
Fern, Lemmon's Holly

Ptéléa trifolié (*Ptelea trifoliata*)
Hoptree, Common

Camassie faux-scille (*Camassia scilloides*)
Hyacinth, Wild

Polémoine de Van Brunt (*Polemonium vanbruntiae*)
Jacob's-ladder, Van Brunt's

Tradescantie de l'Ouest (*Tradescantia occidentalis*)
Spiderwort, Western

ESPÈCES PRÉOCCUPANTES

MAMMIFÈRES

Ours grizzli (*Ursus arctos*) population du Nord-Ouest
Bear, Grizzly Northwestern population

Ours blanc (*Ursus maritimus*)
Bear, Polar

Caribou des bois (*Rangifer tarandus caribou*) population des montagnes du Nord
Caribou, Woodland Northern Mountain population

Carcajou (*Gulo gulo*) population de l'Ouest
Wolverine Western population

OISEAUX

Courlis à long bec (*Numenius americanus*)
Curlew, Long-billed

Petit-duc des montagnes de la sous-espèce *kennicottii* (*Megascops kennicottii kennicottii*)
Screech-owl kennicottii subspecies, Western

Paruline azurée (*Dendroica cerulea*)
Warbler, Cerulean

REPTILES

Boa caoutchouc (*Charina bottae*)
Boa, Rubber

Milksnake (*Lampropeltis triangulum*)

Couleuvre tachetée

Ribbonsnake, Eastern (*Thamnophis sauritus*) Great Lakes population

Couleuvre mince population des Grands Lacs

Skink, Western (*Eumeces skiltonianus*)

Scinque de l'Ouest

Turtle, Northern Map (*Graptemys geographica*)

Tortue géographique

AMPHIBIANS

Frog, Northern Leopard (*Rana pipiens*) Western Boreal/Prairie populations

Grenouille léopard populations boréales de l'Ouest/des Prairies

Frog, Red-legged (*Rana aurora*)

Grenouille à pattes rouges

Salamander, Spring (*Gyrinophilus porphyriticus*)

Salamandre pourpre

Toad, Great Plains (*Bufo cognatus*)

Crapaud des steppes

Toad, Western (*Bufo boreas*)

Crapaud de l'Ouest

FISH

Killifish, Banded (*Fundulus diaphanus*) Newfoundland population

Fondule barré population de Terre-Neuve

MOLLUSCS

Jumping-slug, Warty (*Hemphillia glandulosa*)

Limace-sauteuse glanduleuse

PLANTS

Indian-plantain, Tuberos (*Arnoglossum plantagineum*)

Arnoglosse plantain

Rose, Climbing Prairie (*Rosa setigera*)

Rosier sétigère

Thrift, Athabasca (*Armeria maritima interior*)

Arméria de l'Athabasca

LICHENS

Lichen, Boreal Felt (*Erioderma pedicellatum*) Boreal population

Érioderme boréal population boréale

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

This Order acknowledges receipt by the Governor in Council of the assessments of the status of wildlife species done pursuant to subsection 23(1) of the *Species at Risk Act* (SARA) by the Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada

Couleuvre tachetée (*Lampropeltis triangulum*)

Milksnake

Couleuvre mince (*Thamnophis sauritus*) population des Grands Lacs

Ribbonsnake, Eastern Great Lakes population

Scinque de l'Ouest (*Eumeces skiltonianus*)

Skink, Western

Tortue géographique (*Graptemys geographica*)

Turtle, Northern Map

AMPHIBIENS

Grenouille léopard (*Rana pipiens*) populations boréales de l'Ouest/des Prairies

Frog, Northern Leopard Western Boreal/Prairie populations

Grenouille à pattes rouges (*Rana aurora*)

Frog, Red-legged

Salamandre pourpre (*Gyrinophilus porphyriticus*)

Salamander, Spring

Crapaud des steppes (*Bufo cognatus*)

Toad, Great Plains

Crapaud de l'Ouest (*Bufo boreas*)

Toad, Western

POISSONS

Fondule barré (*Fundulus diaphanus*) population de Terre-Neuve

Killifish, Banded Newfoundland population

MOLLUSQUES

Limace-sauteuse glanduleuse (*Hemphillia glandulosa*)

Jumping-slug, Warty

PLANTES

Arnoglosse plantain (*Arnoglossum plantagineum*)

Indian-plantain, Tuberos

Rosier sétigère (*Rosa setigera*)

Rose, Climbing Prairie

Arméria de l'Athabasca (*Armeria maritima interior*)

Thrift, Athabasca

LICHENS

Érioderme boréal (*Erioderma pedicellatum*) population boréale

Lichen, Boreal Felt Boreal population

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

Par le décret, la gouverneure en conseil accuse réception des évaluations de la situation d'espèces sauvages effectuées par le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) conformément au paragraphe 23(1) de la *Loi sur les*

(COSEWIC). The purpose of SARA is to prevent wildlife species from being extirpated or becoming extinct, to provide for the recovery of wildlife species that are extirpated, endangered or threatened as a result of human activity and to manage species of special concern to prevent them from becoming endangered or threatened.

SARA provides for assessments of indigenous Canadian wildlife species through COSEWIC which is an independent scientific body. COSEWIC meets once or twice annually to review information collected on species and assigns each species to one of seven categories — extinct, extirpated, endangered, threatened, special concern, data deficient or not at risk. Under section 27 of SARA, the Governor in Council, within nine months after receiving an assessment of the status of a species by COSEWIC, may review the assessment and, on the recommendation of the Minister of the Environment, may accept the assessment and add the species to the List of Wildlife Species at Risk set out in Schedule 1 to SARA, decide not to add the species to the List or refer the matter back to COSEWIC for further information or consideration.

The Order of the Governor in Council acknowledging receipt of COSEWIC's assessment on the recommendation of the Minister of the Environment is the first step in this process. The species enumerated in the Annex to the Order are species that the Minister of the Environment is considering for the purpose of their possible listing in Schedule 1 by the Governor in Council. These species were assessed as being extirpated, endangered, threatened or of special concern at COSEWIC's May 2002, November 2002 and May 2003 meetings. The Minister of the Environment will take into account the assessments of these species and will consult with the Minister of Fisheries and Oceans for aquatic species, as defined in the SARA, for which the Minister of Fisheries and Oceans is competent, as well as with the Canadian public and with Wildlife Management Boards. Consultation documents have been prepared and circulated to stakeholder groups as well as posted on the Public Registry Species at Risk website (www.sararegistry.gc.ca). Once the consultation process is complete, the Minister will make a recommendation to the Governor in Council so that a decision referred to in subsection 27(1.1) of SARA may be made.

espèces en péril (LEP). La LEP vise à prévenir la disparition — de la planète ou du Canada seulement — des espèces sauvages, à permettre le rétablissement de celles qui, par suite de l'activité humaine, sont devenues des espèces disparues du pays, en voie de disparition ou menacées et à favoriser la gestion des espèces préoccupantes pour éviter qu'elles ne deviennent des espèces en voie de disparition ou menacées.

La LEP prévoit l'évaluation de la situation des espèces sauvages indigènes du Canada et en charge le COSEPAC, entité scientifique indépendante. Le COSEPAC se réunit une ou deux fois par année afin d'examiner l'information recueillie sur les espèces et de classer chaque espèce dans l'une de sept catégories — disparue, disparue du pays, en voie de disparition, menacée, préoccupante, données insuffisantes ou non en péril. Aux termes de l'article 27 de la LEP, dans les neuf mois suivant la réception de l'évaluation de la situation d'une espèce faite par le COSEPAC, la gouverneure en conseil peut examiner l'évaluation et, sur recommandation du ministre de l'Environnement, confirmer celle-ci et inscrire l'espèce sur la liste des espèces en péril figurant à l'annexe 1 de la LEP, décider de ne pas inscrire l'espèce sur la liste ou renvoyer la question au COSEPAC pour renseignements supplémentaires ou pour réexamen.

Le décret de la gouverneure en conseil accusant réception des évaluations du COSEPAC sur recommandation du ministre de l'Environnement est la première étape du processus. Les espèces énumérées dans le décret sont celles dont le ministre de l'Environnement envisage l'inscription éventuelle par la gouverneure en conseil sur la liste figurant à l'annexe 1. Ces espèces ont été classées comme disparues du pays, en voie de disparition, menacées ou préoccupantes par le COSEPAC lors des réunions de mai 2002, de novembre 2002 et de mai 2003. Le ministre de l'Environnement prendra en considération les évaluations de ces espèces et consultera à la fois le ministre des Pêches et des Océans pour ce qui est des espèces aquatiques, au sens de la LEP, qui relèvent de sa compétence, ainsi que le public canadien et les conseils de gestion des ressources fauniques. Des documents de consultation ont été préparés et distribués aux groupes d'intervenants; ils ont aussi été versés au Registre public du site Web sur les espèces en péril (www.registrelep.gc.ca). À l'issue du processus de consultation, le ministre fera une recommandation à la gouverneure en conseil en vue de la prise d'une décision au titre du paragraphe 27(1.1) de la LEP.

Registration
SI/2004-49 5 May, 2004

AN ACT RESPECTING ASSISTED HUMAN
REPRODUCTION AND RELATED RESEARCH

**Order Fixing April 22, 2004 as the Date of the
Coming into Force of Certain Sections of the Act**

P.C. 2004-429 22 April, 2004

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to section 78 of *An Act respecting assisted human reproduction and related research*, assented to on March 29, 2004, being chapter 2 of the Statutes of Canada, 2004, hereby fixes April 22, 2004 as the day on which the provisions of the Act, other than sections 8, 12, 14 to 19, 21 to 59, 72 and 74 to 77, come into force.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

This Order fixes April 22, 2004 as the day on which the provisions of *An Act respecting assisted human reproduction and related research* ("the Act"), assented to on March 29, 2004, being chapter 2 of the Statutes of Canada, 2004, come into force, other than sections 8, 12, 14 to 19, 21 to 59, 72 and 74 to 77. The Act will come into force in stages to ensure that there are no unnecessary interruptions to fertility services. On April 22, 2004, sections 5 to 7 and 9 of the Act will come into force. Those provisions will prohibit a number of practices that are unacceptable for health, safety and ethical reasons, such as human cloning. Sections 10, 11 and 13, relating to controlled activities, and section 71 will also come into force on April 22, 2004. Once the regulations are in place, those provisions will help protect the health and safety of both children born from assisted human reproduction procedures and persons using such procedures to build their families. Additionally, those provisions will establish appropriate parameters for research involving *in vitro* human embryos.

The Act will establish the Assisted Human Reproduction Agency of Canada ("the Agency"), which will license, inspect and enforce activities controlled by the Act, manage health information, monitor developments in assisted human reproduction and provide information to the public. Those provisions of the Act that create the Agency will come into force pursuant to a later Order in Council, once a President and a board of directors are selected.

The provision of the Act pertaining to the prohibition on the use of reproductive material without consent will come into force pursuant to a later Order in Council, to allow for regulatory development. Similarly, those provisions relating to the operation of the Agency, those providing for additional consequential amendments to other Acts and those governing privacy, access to information and the reimbursement of expenditures will come into force pursuant to later Orders in Council, to allow for staffing and regulatory development.

Enregistrement
TR/2004-49 5 mai 2004

LOI CONCERNANT LA PROCRÉATION ASSISTÉE ET LA
RECHERCHE CONNEXE

**Décret fixant au 22 avril 2004 la date d'entrée en
vigueur de certains articles de la Loi**

C.P. 2004-429 22 avril 2004

Sur recommandation du ministre de la Santé et en vertu de l'article 78 de la *Loi concernant la procréation assistée et la recherche connexe*, sanctionnée le 29 mars 2004, chapitre 2 des Lois du Canada (2004), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 22 avril 2004 la date d'entrée en vigueur de cette loi, à l'exception des articles 8, 12, 14 à 19, 21 à 59, 72 et 74 à 77.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

Le décret fixe au 22 avril 2004 la date d'entrée en vigueur de la *Loi concernant la procréation assistée et la recherche connexe* (« Loi »), sanctionnée le 29 mars 2004, chapitre 2 des Lois du Canada de 2004, à l'exception des articles 8, 12, 14 à 19, 21 à 59, 72 et 74 à 77. La Loi entrera en vigueur par étapes pour qu'il n'y ait pas d'interruption inutile dans les services d'aide à la procréation. Le 22 avril 2004, les articles 5 à 7 et 9 de la Loi entreront en vigueur. Ces dispositions interdisent un certain nombre de pratiques inacceptables pour la santé et la sécurité et pour des raisons d'ordre éthique, notamment le clonage humain. Les articles 10, 11 et 13, qui se rapportent aux activités réglementées, et l'article 71 entreront également en vigueur le 22 avril 2004. Une fois la réglementation mise en place, ces dispositions contribueront à protéger la santé et la sécurité des enfants issus des techniques de procréation assistée et des personnes qui utilisent ces techniques pour bâtir leur famille. Par ailleurs, ces dispositions établiront les paramètres adéquats pour la recherche concernant l'embryon humain *in vitro*.

La Loi constitue l'Agence canadienne de contrôle de la procréation assistée (« Agence »), à qui incombe l'autorisation, la surveillance et le contrôle des activités régies par la Loi, la gestion de l'information sur la santé, le contrôle de l'évolution de la procréation assistée et la diffusion de l'information au public. Les dispositions qui constituent l'Agence entreront en vigueur par un décret ultérieur lorsque le président-directeur général et les membres du conseil d'administration auront été choisis.

La disposition de la Loi interdisant l'utilisation de matériel reproductif humain sans consentement entrera en vigueur par un décret ultérieur, une fois la réglementation mise au point. De même, les dispositions qui concernent le fonctionnement de l'Agence, celles qui modifient par ailleurs d'autres lois en conséquence et celles qui régissent la protection des renseignements personnels, l'accès à l'information et le remboursement des dépenses entreront en vigueur par des décrets ultérieurs, une fois en place la réglementation et le personnel nécessaires.

Erratum:

Erratum :

Canada Gazette Part II, Vol. 137, No. 20, Septembre 24, 2003

Gazette du Canada Partie II, Vol. 137, n° 20, le 24 septembre 2003

SI/2003-159

TR/2003-159

OLD AGE SECURITY ACT

LOI SUR LA SÉCURITÉ DE LA VIEILLESSE

Proclamation Giving Notice that the Agreement on Social Security between Canada and the Republic of Hungary Comes Into Force on October 1, 2003

Proclamation donnant avis que l'Accord sur la sécurité sociale entre le Canada et la République de Hongrie entre en vigueur le 1er octobre 2003

At page 2455

À la page 2455

In ARTICLE XXIX

ARTICLE XXIX

Entry into Force

Étrée en vigueur

above the signature, delete "*FOR THE GOVERNMENT OF CANADA*"

Au-dessus de la signature, retranchez :
« *POUR LE GOUVERNEMENT DU CANADA* »

replace by "*FOR CANADA*"

et remplacez par: « *POUR LE CANADA* »

TABLE OF CONTENTS **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)

Registration No.	P.C. 2004	Department	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2004-79		Indian Affairs and Northern Development	Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Westbank)	408
SOR/2004-80	423	Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending Certain Regulations Administered and Enforced by the Canadian Food Inspection Agency (Miscellaneous Program)	411
SOR/2004-81	424	Canada Customs and Revenue Agency	Order Authorizing the Issue and Determining the Composition, Dimensions and Designs of a Twenty-five Cent Circulation Coins.....	418
SOR/2004-82	425	Finance	Regulations Amending the Income Tax Regulations (Prescribed Distributions).....	419
SOR/2004-83	426	Finance	Regulations Amending the Federal-Provincial Fiscal Arrangements Regulations, 1999.....	421
SOR/2004-84	428	Health	Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1236 — Transglutaminase)	423
SOR/2004-85	430	Industry	Order Amending Subsections 11.18(3) and (4) of the Trade-marks Act	427
SOR/2004-86	431	National Defence	Edmonton Garrison Heliport Zoning Regulations	432
SOR/2004-87	432	Transport	Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations	443
SOR/2004-88	433	Transport	Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations	449
SOR/2004-89	434	Transport	Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Fuel System Integrity and Electrolyte Spillage and Electrical Shock Protection..	453
SOR/2004-90		Agriculture and Agri-Food	Animals of the Family Bovidae and Their Products Importation Prohibition Regulations No. 2	465
SI/2004-48	413	Environment	Order Acknowledging Receipt of the Assessments Done Pursuant to Subsection 23(1) of the Species at Risk Act.....	472
SI/2004-49	429	Health	Order Fixing April 22, 2004 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of An Act Respecting Assisted Human Reproduction and Related Research	478

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
Acknowledging Receipt of the Assessments Done Pursuant to Subsection 23(1) of the Species at Risk Act— Order Species at Risk Act	SI/2004-48	05/05/04	472	n
Animals of the Family Bovidae and Their Products Importation Prohibition Regulations No. 2..... Health of Animals Act	SOR/2004-90	23/04/04	465	
Authorizing the Issue and Determining the Composition, Dimensions and Designs of a Twenty-five Cent Circulation Coin—Order Royal Canadian Mint Act	SOR/2004-81	22/04/04	418	n
Certain Regulations Administered and Enforced by the Canadian Food Inspection Agency (Miscellaneous Program)—Regulations Amending Canada Agricultural Products Act Fertilizers Act Health of Animals Act Plant Protection Act	SOR/2004-80	22/04/04	411	
Edmonton Garrison Heliport Zoning Regulations..... Aeronautics Act	SOR/2004-86	22/04/04	432	n
Federal-Provincial Fiscal Arrangements Regulations, 1999—Regulations Amending Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act	SOR/2004-83	22/04/04	421	
Fixing April 22, 2004 as the Date of the Coming into Force of certain Sections of An Act Respecting Assisted Human Reproduction and Related Research—Order Assisted Human Reproduction and Related Research (An Act Respecting)	SI/2004-49	05/05/04	478	n
Food and Drug Regulations (1236 — Transglutaminase)—Regulations Amending.. Food and Drugs Act	SOR/2004-84	22/04/04	423	
Great Lakes Pilotage Tariff Regulations—Regulations Amending..... Pilotage Act	SOR/2004-87	22/04/04	443	
Income Tax Regulations (Prescribed Distributions)—Regulations Amending Income Tax Act	SOR/2004-82	22/04/94	419	
Indian Bands Council Elections Order (Westbank)—Order Amending Indian Act	SOR/2004-79	16/04/04	408	
Motor Vehicle Safety Regulations (Fuel System Integrity and Electrolyte Spillage and Electrical Shock Protection —Regulations Amending Motor Vehicle Safety Act	SOR/2004-89	22/04/04	453	
Pacific Pilotage Tariff Regulations—Regulations Amending..... Pilotage Act	SOR/2004-88	22/04/04	449	
Proclamation Giving Notice that the Agreement on Social Security Between Canada and the Republic of Hungary Comes into Force on October 1, 2003..... Old Age Security Act	SI/2004-159		479	e
Trade-marks Act—Order Amending Subsections 11.18(3) and (4)..... Trade-marks Act	SOR/2004-85	22/04/04	427	

TABLE DES MATIÈRES DORS: Textes réglementaires (Règlements)
TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)

N° d'enregistrement	C.P. 2004	Ministère	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2004-79		Affaires indiennes et du Nord canadien	Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Westbank)	408
DORS/2004-80	423	Agriculture et Agroalimentaire	Règlement correctif visant certains règlements (Agence canadienne d'inspection des aliments)	411
DORS/2004-81	424	Agence des douanes et du revenu du Canada	Décret autorisant l'émission et fixant la composition, les dimensions et les dessins d'une pièce de monnaie de circulation de vingt-cinq cents	418
DORS/2004-82	425	Finances	Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu (distributions visées)	419
DORS/2004-83	426	Finances	Règlement modifiant le Règlement de 1999 sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces	421
DORS/2004-84	428	Santé	Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1236 — transglutaminase)	423
DORS/2004-85	430	Industrie	Décret modifiant les paragraphes 11.18(3)et (4) de la Loi sur les marques de commerce	427
DORS/2004-86	431	Défense nationale	Règlement de zonage de l'héliport de la garnison d'Edmonton.....	432
DORS/2004-87	432	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs	443
DORS/2004-88	433	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique	449
DORS/2004-89	434	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant, et déversement d'électrolyte et protection contre les chocs électriques)	453
DORS/2004-90		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement interdisant l'importation des animaux appartenant à la famille des bovidés et de leurs produits (N° 2)	465
TR/2004-48	413	Environnement	Décret accusant réception des évaluations faites conformément au paragraphe 23(1) de la Loi sur les espèces en péril	472
TR/2004-49	429	Santé	Décret fixant au 22 avril 2004 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi concernant la procréation assistée et la recherche connexe	478

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 ^o	Date	Page	Commentaires
Accusant réception des évaluations faites conformément au paragraphe 23(1) de la Loi sur les espèces en péril — Décret Espèces en péril (Loi)	TR/2004-48	05/05/04	472	n
Aliments et drogues (1236 — transglutaminase) — Règlement modifiant le Règlement Aliments et drogues (Loi)	DORS/2004-84	22/04/04	423	
Arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces — Règlement modifiant le Règlement de 1999..... Arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces (Loi)	DORS/2004-83	22/04/04	421	
Certains règlements (Agence canadienne d'inspection des aliments) — Règlement correctif..... Produits agricoles au Canada (Loi) Engrais (Loi) Santé des animaux (Loi) Protection des végétaux (Loi)	DORS/2004-80	22/04/04	411	
Élection du conseil de bandes indiennes (Westbank) — Arrêté modifiant l'Arrêté ... Indiens (Loi)	DORS/2004-79	16/04/04	408	
Émission et fixant la composition, les dimensions et les dessins d'une pièce de monnaie de circulation de vingt-cinq cents — Décret autorisant Monnaie royale canadienne (Loi)	DORS/2004-81	22/04/04	418	n
Fixant au 22 avril 2004 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi concernant la procréation assistée et la recherche connexe — Décret Procréation assistée et la recherche connexe (Loi concernant)	TR/2004-49	05/05/04	478	n
Impôt sur le revenu (distributions visées) — Règlement modifiant le Règlement Impôt sur le revenu (Loi)	DORS/2004-82	22/04/04	419	
Interdisant l'importation des animaux appartenant à la famille des bovidés et de leurs produits (N ^o 2) — Règlement..... Santé des animaux (Loi)	DORS/2004-90	23/04/04	465	
Marques de commerce — Décret modifiant les paragraphes 11.18(3) et (4) de la Loi..... Marques de commerce (Loi)	DORS/2004-85	22/04/04	427	
Proclamation donnant avis que l'Accord sur la sécurité sociale entre le Canada et la République de Hongrie entre en vigueur le 1 ^{er} octobre 2003..... Sécurité de la vieillesse (Loi)	TR/2003-159		479	e
Sécurité des véhicules automobiles (Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant, et déversement d'électrolyte et protection contre les chocs électriques) — Règlement modifiant le Règlement..... Sécurité automobile (Loi)	DORS/2004-89	22/04/04	453	
Tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique — Règlement modifiant le Règlement Pilotage (Loi)	DORS/2004-88	22/04/04	449	
Tarifs de pilotage des Grands Lacs — Règlement modifiant le Règlement Pilotage (Loi)	DORS/2004-87	22/04/04	443	
Zonage de l'héliport de la garnison d'Edmonton — Règlement Aéronautique (Loi)	DORS/2004-86	22/04/04	432	n



If undelivered, return COVER ONLY to:
Government of Canada Publications
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 1M4

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Publications du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 1M4