

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, FRIDAY, MAY 7, 2004

OTTAWA, LE VENDREDI 7 MAI 2004

Registration
SOR/2004-91 27 April, 2004

Enregistrement
DORS/2004-91 27 avril 2004

AERONAUTICS ACT

LOI SUR L' AÉRONAUTIQUE

Regulations Amending the Canadian Computer Reservation Systems (CRS) Regulations

Règlement modifiant le Règlement sur les systèmes informatisés de réservation (SIR) canadiens

P.C. 2004-488 27 April, 2004

C.P. 2004-488 27 avril 2004

Whereas the Government wishes to promote aeronautics, in accordance with the *Aeronautics Act*, by ensuring that air carriers offering passenger air services that are displayed or sold in Canada are guaranteed fair and neutral presentation of those services in any computer reservation system operated in Canada for the purpose of displaying or selling air services;

Attendu que le gouvernement souhaite promouvoir l'aéronautique, conformément à la *Loi sur l'aéronautique*, en veillant à ce que les transporteurs aériens qui offrent des services aériens de passagers affichés ou vendus au Canada soient assurés d'une présentation neutre et équitable de leurs services dans tout système informatisé de réservation exploité au Canada pour afficher ou vendre les services aériens,

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 4.3(2)^a and section 4.9^b of the *Aeronautics Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Computer Reservation Systems (CRS) Regulations*.

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 4.3(2)^a et de l'article 4.9^b de la *Loi sur l'aéronautique*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les systèmes informatisés de réservation (SIR) canadiens*, ci-après.

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN COMPUTER RESERVATION SYSTEMS (CRS) REGULATIONS

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES SYSTÈMES INFORMATISÉS DE RÉSERVATION (SIR) CANADIENS

AMENDMENTS

MODIFICATIONS

1. (1) The definitions “consumer”, “obligated carrier” and “system owner” in section 2 of the *Canadian Computer Reservations Systems (CRS) Regulations*¹ are repealed.

1. (1) Les définitions de « consommateur », « propriétaire de système » et « transporteur visé », à l'article 2 du *Règlement sur les systèmes informatisés de réservation (SIR) canadiens*¹, sont abrogées.

(2) The definitions “display”, “distribution facilities”, “service enhancement”, “subscriber” and “system” in section 2 of the *Regulations* are replaced by the following:

(2) Les définitions de « abonné », « affichage », « infrastructures de distribution », « service supplémentaire » et « système », à l'article 2 du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

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

^b S.C. 1992, c. 4, s. 7

¹ SOR/95-275

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

^b L.C. 1992, ch. 4, art. 7

¹ DORS/95-275

“display” means the presentation by a system of carrier schedules, fares, rules or availability to a subscriber by means of a video display terminal; (*affichage*)

“distribution facilities” means facilities provided to subscribers by a system vendor for the provision of information about carrier schedules, fares, rules, availability and related services and for making reservations, issuing tickets or providing any other related services; (*infrastructures de distribution*)

“service enhancement” means any additional product or service related to air transportation that is offered by a system vendor to participating carriers and made available to subscribers in conjunction with a system, and may include access links providing last seat availability, seat selection and the issuing of boarding passes; (*service supplémentaire*)

“subscriber” means a travel agent or other entity that holds itself out to the public as a source of information about the air service industry, that makes reservations or issues tickets for air services and that contracts with a system vendor to use a system; (*abonné*)

“system” means a computer reservation system that is offered by a system vendor to subscribers, that contains information about the schedules, fares, rules or availability of more than one carrier and that provides subscribers with the capability to make reservations or to issue tickets for air services; (*système*)

2. Sections 4 and 5 of the Regulations are replaced by the following:

4. These Regulations do not apply in respect of systems that are used by a carrier and its affiliates or a charterer, in their own offices and at their own sales counters, or to carrier Internet websites.

5. Nothing in these Regulations exempts any person from the operation of the *Competition Act* or the *Personal Information Protection and Electronic Documents Act*.

3. The heading before section 6 and sections 6 to 8 of the Regulations are repealed.

4. (1) Subsection 9(1) of the Regulations is replaced by the following:

9. (1) A system vendor shall ensure that all displays in a system respecting information provided by the participating carrier about the schedules, fares, rules or availability of that participating carrier meet the requirements of these Regulations.

(2) Subsection 9(2) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(2) Sauf en réponse à des demandes de données restreintes à des transporteurs particuliers, le serveur de système doit faire en sorte que ces affichages soient détaillés, neutres et non discriminatoires.

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

(5) Subject to subsection (6), a system vendor shall include charter air services in these displays and shall clearly indicate that they are charter air services.

6. Subsection 11(4) of the Regulations is repealed.

« abonné » Agence de voyages ou autre entité qui se présente au public comme une source de renseignements sur l'industrie des services aériens, qui fait des réservations ou émet des billets pour les services aériens et qui conclut un contrat avec un serveur de système en vue d'utiliser un système. (*subscriber*)

« affichage » La présentation par un système à un abonné, au moyen d'un terminal à écran, des horaires, des tarifs, des règles ou des places disponibles des transporteurs. (*display*)

« infrastructures de distribution » Infrastructures offertes aux abonnés par un serveur de système pour communiquer des renseignements concernant les horaires, les tarifs, les règles, les places disponibles et les services connexes des transporteurs et pour faire des réservations, émettre des billets ou assurer tout autre service connexe. (*distribution facilities*)

« service supplémentaire » Tout produit ou service supplémentaire lié au transport aérien et offert par un serveur de système aux transporteurs participants et mis à la disposition des abonnés conjointement avec un système. Le produit ou service peut comprendre des liens d'accès aux renseignements sur les dernières places disponibles, la sélection des places et la délivrance des cartes d'embarquement. (*service enhancement*)

« système » Système informatisé de réservation qui est offert par un serveur de système à des abonnés, qui contient des renseignements sur les horaires, les tarifs, les règles ou les places disponibles de plusieurs transporteurs et qui permet aux abonnés de faire des réservations ou d'émettre des billets pour les services aériens. (*system*)

2. Les articles 4 et 5 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

4. Le présent règlement ne s'applique pas aux systèmes qui sont utilisés par les transporteurs et leurs sociétés affiliées ou les affrêteurs, de façon interne ou dans leurs propres points de vente, ou aux sites Internet des transporteurs.

5. Le présent règlement n'a pas pour effet de soustraire qui-conque à l'application de la *Loi sur la concurrence* ou de la *Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques*.

3. L'intertitre précédant l'article 6 et les articles 6 à 8 du même règlement sont abrogés.

4. (1) Le paragraphe 9(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

9. (1) Le serveur de système doit faire en sorte que tous les affichages d'un système concernant les données fournies par le transporteur participant sur les horaires, les tarifs, les règles ou les places disponibles de celui-ci soient conformes aux exigences du présent règlement.

(2) Le paragraphe 9(2) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Sauf en réponse à des demandes de données restreintes à des transporteurs particuliers, le serveur de système doit faire en sorte que ces affichages soient détaillés, neutres et non discriminatoires.

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

(5) Sous réserve du paragraphe (6), le serveur de système doit inclure dans ces affichages les services aériens affrétés et les indiquer clairement comme services aériens affrétés.

6. Le paragraphe 11(4) du même règlement est abrogé.

7. Subsections 14(1) and (2) of the Regulations are replaced by the following:

14. (1) Every participating carrier shall ensure that the information that it has agreed to supply to a system vendor is accurate and non-misleading.

(2) Every participating carrier shall ensure that flights involving stops en route, changes of aircraft, carrier or airport or segments carried out by other modes of transportation are clearly identified to the system vendor.

8. Subsections 15(2) to (4) of the Regulations are repealed.

9. Section 16 of the Regulations is repealed.

10. Subsection 17(1) of the Regulations is replaced by the following:

17. (1) A system vendor shall allow any carrier the opportunity to participate in its distribution facilities and service enhancements, subject to any technical constraints that are outside the control of the system vendor.

11. Sections 19 and 20 of the Regulations are replaced by the following:

19. A system vendor is not required to display information provided by a carrier that will not enter into a contract with the system vendor in accordance with these Regulations.

12. Paragraph 21(2)(g) of the Regulations is replaced by the following:

(g) the IATA/ARC/BSP agency identification code, or other information identifying the agency;

13. Section 23 of the Regulations is repealed.

14. Section 25 of the Regulations is replaced by the following:

25. Where a system vendor adds any improvement to distribution facilities, service enhancements or the equipment used to provide distribution facilities or service enhancements, it shall offer, and provide information about, that improvement to all participating carriers, subject to any technical constraints that are outside the control of the system vendor.

15. The portion of section 26 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

26. A system vendor shall not make available to subscribers the internal reservations system display of a participating carrier unless

16. The heading before section 27 and sections 27 and 28 of the Regulations are repealed.

17. Section 36 of the Regulations and the heading before it are repealed.

COMING INTO FORCE

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

7. Les paragraphes 14(1) et (2) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

14. (1) Tout transporteur participant doit faire en sorte que les renseignements qu'il a accepté de fournir au serveur de système soient exacts et non trompeurs.

(2) Tout transporteur participant doit faire en sorte que les vols comportant des escales, des changements d'aéronefs, de transporteurs aériens ou d'aéroports, ou des segments assurés par un autre mode de transport soient clairement signalés au serveur de système.

8. Les paragraphes 15(2) à (4) du même règlement sont abrogés.

9. L'article 16 du même règlement est abrogé.

10. Le paragraphe 17(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

17. (1) Le serveur de système doit permettre à tout transporteur de participer à ses infrastructures de distribution et à ses services supplémentaires, sous réserve des contraintes techniques indépendantes de sa volonté, le cas échéant.

11. Les articles 19 et 20 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

19. Le serveur du système n'est pas tenu d'afficher les renseignements fournis par un transporteur qui ne veut pas conclure un contrat avec lui conformément au présent règlement.

12. L'alinéa 21(2)g) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

g) le code d'identification de l'IATA, de l'ARC, du PRB ou autre renseignement qui identifie l'agence;

13. L'article 23 du même règlement est abrogé.

14. L'article 25 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

25. Le serveur de système qui apporte une amélioration aux infrastructures de distribution, aux services supplémentaires ou au matériel qu'il utilise à ces fins doit offrir cette amélioration et fournir les renseignements s'y rapportant à tous les transporteurs participants, sous réserve des contraintes techniques indépendantes de sa volonté, le cas échéant.

15. Le passage de l'article 26 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

26. Le serveur de système ne peut mettre à la disposition des abonnés l'affichage du système de réservation interne d'un transporteur participant sauf si les conditions suivantes sont réunies :

16. L'intertitre précédant l'article 27 et les articles 27 et 28 du même règlement sont abrogés.

17. L'article 36 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.

ENTRÉE EN VIGUEUR

18. 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

Part I: The Canadian Computer Reservation Systems (CRS) Regulations

The *Canadian Computer Reservation Systems Regulations* (the Regulations) came into force on June 6, 1995. At that time, CRSs and travel agents were the primary means by which airlines distributed and sold their air services. Access to CRSs was critical to airlines to distribute their air services and to travel agents to sell these services. Since that time, the emergence of alternative distribution channels such as the Internet has led to new, innovative and low cost distribution options for the air travel sector.

Today, there are a variety of means available to airlines, CRSs, travel agents and consumers to distribute, sell or purchase air services. The amendments to the Regulations lessen the current regulatory requirements and recognize that greater reliance on market forces in the distribution system could lead to market efficiencies, greater innovation and work to minimize the costs of distribution and sales for airlines. Consumers will benefit from a more competitive and efficient airline industry and from the broad choice offered by the various distribution channels.

Background

CRSs were originally developed by airlines in the United States in the early 1960s and later made available to travel agents. A CRS is a distribution channel used by airlines to provide information about their air services (flight schedules, seat availability and fare information) to travel agents selling on their behalf. Travel agents consult the information in the CRS to book and sell flight inventory from those airlines that participate in the system. CRSs also distribute information from other travel suppliers such as hotels, car rental and cruise companies. Until recently, CRSs were the primary means by which airlines distributed their air services. As a critical component of the distribution system, travel agents earn commissions from airlines and incentive rebates from the CRSs.

The marketing and distribution of air services through a CRS is a significant product distribution cost for airlines. In recent years, increasing competition from low cost carriers, rising operating costs and greater consumer confidence to self-book travel through the Internet have compelled airlines to reduce the costs associated with the distribution and sales of their air services. These measures included reducing or eliminating commissions paid to travel agents for sales through CRSs as well as significant investments in technology to develop their own websites that allow travel agents and consumers to book travel arrangements. Travel agency portals give travel agents special direct access to airline flight inventories on these websites.

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

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Partie I — Le Règlement sur les systèmes informatisés de réservation (SIR) canadiens

Le Règlement sur les systèmes informatisés de réservation canadiens (le « règlement ») est entré en vigueur le 6 juin 1995. À ce moment, les SIR et les agents de voyages constituaient les principaux moyens pour les compagnies aériennes de distribuer et vendre leurs services aériens. L'accès aux SIR était crucial pour que les compagnies aériennes puissent distribuer leurs services aériens et les agents de voyages les vendre. Depuis, la venue d'autres réseaux de distribution comme Internet a entraîné des options de distribution nouvelles, novatrices et peu coûteuses pour le secteur du transport aérien.

Aujourd'hui, divers moyens sont à la disposition des compagnies aériennes, des SIR, des agents de voyages et des consommateurs pour distribuer, vendre ou acheter des services aériens. Les modifications au règlement réduisent les exigences réglementaires actuelles et reconnaissent qu'une plus large place aux forces du marché dans le système de distribution pourrait favoriser l'efficacité du marché et l'innovation et réduire les coûts de la distribution et des ventes pour les compagnies aériennes. Les consommateurs profiteront d'une industrie aérienne plus compétitive et plus efficace et du vaste choix offert par les divers réseaux de distribution.

Contexte

Les SIR ont été mis au point par des compagnies aériennes américaines au début des années 1960 puis ensuite mis à la disposition des agents de voyages. Un SIR est un réseau de distribution qu'utilisent les compagnies aériennes pour fournir des renseignements à propos de leurs services aériens (horaires de vol, sièges disponibles et tarifs) aux agents de voyages qui les vendent en leur nom. Ceux-ci consultent les SIR pour faire des réservations et vendre les vols de divers transporteurs aériens qui participent au système. Les SIR renferment également des renseignements en provenance d'autres fournisseurs de services de voyage, comme des hôtels, des entreprises de location de véhicules et des compagnies de croisières. Jusqu'à récemment, les SIR constituaient les principaux moyens par lesquels les compagnies aériennes distribuaient leurs services aériens. Éléments essentiels du système de distribution, les agents de voyages obtiennent des commissions des compagnies aériennes et des rabais d'incitation des SIR.

La commercialisation et la distribution des services aériens par l'entremise d'un SIR représentent un coût de distribution important pour les compagnies aériennes. Au cours des dernières années, une concurrence accrue des transporteurs aériens à faible coût, des coûts d'exploitation croissants et une confiance accrue des consommateurs pour faire eux-mêmes leurs réservations de voyage sur Internet ont forcé les transporteurs aériens à réduire les coûts liés à la distribution et à la vente de leurs services aériens. Ces mesures comprenaient entre autres la réduction ou l'élimination des commissions versées aux agents de voyages pour les ventes réalisées par l'entremise des SIR et des investissements importants dans la technologie pour concevoir leurs propres sites Web, pour que les agents de voyages et les consommateurs puissent faire des réservations de voyage. Les portails

These developments led travel agents to introduce fees for their services and to adjust their business model to incorporate Internet technology. Today, Internet-based travel websites and bookings on an airline's website are important alternatives to the traditional CRS, particularly for domestic travel.

In 1995, when the Regulations came into force, it was important that large airlines distributed their air services through all CRSs to ensure that travel agents could access this inventory for consumers, and to prevent anti-competitive behaviour by airlines. As a result, the Regulations included an "obligated carrier" provision. An obligated carrier was an airline that had an ownership interest in a CRS or had a domestic market share that exceeded ten percent and participated in a CRS. If an airline met these criteria, it was required to participate in all CRSs operating in Canada.

While the advent of the Internet provided new distribution options for airlines, the obligated carrier requirement limited the flexibility of these airlines to choose the most efficient means to distribute their air services.

The 1995 Regulations also required that the fees charged by CRS vendors for their distribution services be the same for all airlines that distribute their air services through a CRS. In effect, airlines (not only obligated airlines) and the CRS vendors were prevented from negotiating CRS fees. This has led to a situation where CRS fees are higher than they would otherwise be in the absence of this regulatory requirement, despite competition from alternative channels of distribution.

CRS services provided by system vendors were also required to be offered to all participating airlines on a non-discriminatory basis to ensure that no airline had an undue competitive advantage over other airlines participating in the CRS. However, CRS vendors argue that the non-discriminatory treatment of participating airlines for CRS services, particularly for service enhancements impedes their ability to innovate and better tailor their services to the airlines' needs.

Finally, the 1995 Regulations limited the ability of CRS vendors and travel agents to freely negotiate the terms and conditions of their business relationship. These regulatory provisions have resulted in restrictive subscriber contracts that limit the ability of the CRS vendors to tailor agreements to travel agents' needs and the ability of travel agents to be innovative, dynamic and to adapt to changing market conditions and other new, low cost sales technology.

The obligated carrier requirement, the limitation on the ability of airlines and CRSs to freely negotiate fees, the inability of travel agencies and CRSs to freely negotiate contract terms, along with non-discriminatory provisions regarding CRS services have served to limit flexibility, stifle innovation and prompt airlines to

d'agence de voyages permettent aux agents de voyages d'accéder directement aux répertoires de vols sur les sites Web des compagnies aériennes respectives.

Ces changements ont incité les agents de voyages à mettre en place des frais de service et à ajuster leur modèle d'entreprise afin d'incorporer la technologie Internet. Aujourd'hui, les sites Web pour les voyages et les réservations faites sur les sites Web des compagnies aériennes sont d'importantes solutions de rechange aux SIR traditionnels, surtout pour les voyages intérieurs.

En 1995, lorsque le règlement est entré en vigueur, il était important de veiller à ce que les grandes compagnies aériennes distribuent leurs services par l'entremise de tous les SIR, pour garantir aux agents de voyages l'accès à ce répertoire pour les consommateurs et empêcher tout comportement anticoncurrentiel de la part des compagnies aériennes. Par conséquent, le règlement comprenait une disposition relative à un « transporteur visé ». Un transporteur visé est un transporteur aérien ayant un titre de participation dans un SIR ou une part du marché national supérieure à 10 % et qui participe à un SIR. Si un transporteur aérien répondait à ces critères, il devait participer à tous les SIR en exploitation au Canada.

L'arrivée d'Internet a fourni de nouvelles options de distribution pour les transporteurs aériens. Toutefois, l'exigence relative à un transporteur visé limitait la latitude des transporteurs aériens pour ce qui est de choisir le moyen le moins coûteux de distribuer et de vendre leurs services aériens.

Le règlement de 1995 exigeait que les frais imposés par les serveurs de SIR pour leurs services de distribution soient les mêmes pour tous les transporteurs aériens qui distribuent leurs services aériens par l'entremise d'un SIR. De fait, les transporteurs aériens (et non seulement les transporteurs visés) et les serveurs de SIR n'étaient pas en mesure de négocier les frais de SIR. C'est ainsi que les frais de SIR sont plus élevés qu'ils ne le seraient en l'absence de cette exigence réglementaire et ce, malgré la concurrence des autres réseaux de distribution.

D'autre part, les services fournis par les serveurs de SIR devaient être offerts à toutes les compagnies aériennes participantes, sans discrimination, de telle sorte qu'aucune compagnie aérienne ne bénéficie d'un avantage indu du point de vue de la concurrence par rapport aux autres transporteurs participant au SIR. Toutefois, les serveurs de SIR font valoir que le traitement non discriminatoire des compagnies aériennes participant à un SIR, surtout pour des améliorations aux services, les empêche d'innover et d'adapter leurs services aux besoins des compagnies aériennes.

Enfin, le règlement de 1995 limitait la capacité des serveurs de SIR et des agents de voyages à négocier sans contrainte les conditions de leur relation d'affaires. Ces dispositions réglementaires ont donné lieu à des contrats d'abonnés restrictifs qui limitent la capacité des serveurs de SIR d'adapter les ententes aux besoins des agents de voyage et la capacité de ces derniers d'être innovateurs et dynamiques et de s'adapter aux conditions du marché en constante évolution et à toute autre nouvelle technologie de vente moins coûteuse.

L'exigence relative au transporteur visé, la capacité restreinte des compagnies aériennes et des SIR de négocier des frais sans contrainte, l'impossibilité pour les agences de voyages et les SIR de négocier des dispositions contractuelles sans contrainte, sans parler des dispositions pour le traitement non discriminatoire en

withdraw inventory from CRSs to pursue alternative distribution channels to gain more control over their distribution costs.

At the same time, it is recognized that CRSs and travel agents will continue to play an important role in the distribution and sale of air services. Therefore, certain regulatory provisions, specifically those provisions requiring that the information available through any CRS operating in Canada is displayed in a comprehensive, unbiased and neutral manner, must be maintained. Indeed, most airlines in Canada participate in CRS systems at some level and the display provisions ensure that airlines are not disadvantaged in CRS displays. The display requirements also remain important to ensure that travel agents, acting on behalf of consumers, continue to have access to unbiased information. As more Canadian airlines expand into transborder and international markets, the CRS is expected to become a more important distribution channel for these airlines.

On December 31, 2003, the U.S. Department of Transportation announced that it was amending its CRS rules, eliminating most of the existing provisions on January 31, 2004 and phasing out the remaining provisions at the end of July 2004. In particular, the U.S. readopted the rules prohibiting display bias during that period. In December 2002, the European Commission (EC) released a proposal regarding the modification of its CRS regime. The EC indicated that it was moving toward lessening its regulatory requirements while maintaining some important safeguards.

By maintaining display requirements, the Regulations are in keeping with the U.S., which is maintaining display requirements until July 31, 2004, as well as with the EC's proposal. Overall, the Regulations give way to market forces in many areas previously regulated and allow for stakeholders to negotiate on more commercial terms.

Amendments to the Regulations

The intent of the Regulations is to ensure that the information about air services made available for purchase through any CRS operating in Canada is comprehensive and neutral, while providing a framework that promotes competition in air services. The amendments to the Regulations reflect federal policy to regulate only when and if necessary, given that competition and other market forces may provide equal, if not better, market discipline to matters that are regulated. Accordingly, the following provisions are being repealed or amended.

The definition of "subscriber" in section 2 is being amended to reflect technological changes in the distribution of airline tickets, such as the use of e-ticketing and to ensure that all intended persons meeting the terms of the definition are covered under the Regulations. Subscribers will therefore be defined as having the capability to make reservations or to issue tickets. The definition of "distribution facilities" in section 2 is also being amended to reflect this change. These amendments are consistent with the wording of the defined terms "system" and "participating carrier" in section 2.

ce qui concerne les services de SIR, ont eu pour effet de limiter la marge de manoeuvre, de freiner l'innovation et d'inciter les compagnies aériennes à exercer un plus grand contrôle sur leurs coûts de distribution.

On reconnaît également que les SIR et les agents de voyages continueront de jouer un rôle important dans la distribution et la vente des services aériens. Par conséquent, certaines dispositions réglementaires doivent être conservées, particulièrement celles exigeant que l'information fournie par l'entremise d'un SIR en exploitation au Canada soit affichée de façon détaillée, objective et neutre. De fait, la plupart des transporteurs aériens au Canada participent dans une certaine mesure aux SIR, et les dispositions relatives à l'affichage de l'information garantiront qu'aucun transporteur aérien ne sera désavantagé à ce dernier égard. Elles demeurent également importantes dans la mesure où les agents de voyage, qui représentent les consommateurs, continueront d'avoir accès à des renseignements objectifs. Avec l'expansion de compagnies aériennes canadiennes sur les marchés des vols transfrontaliers et internationaux, les SIR devraient devenir un réseau de distribution encore plus important pour elles.

Le 31 décembre 2003, le ministère des Transports des États-Unis a annoncé qu'il modifiait les règles régissant les SIR, éliminant la plupart des dispositions existantes le 31 janvier 2004 et ferait de même pour les autres dispositions à la fin de juillet 2004. Plus particulièrement, les É.-U. ont rétabli les règles interdisant l'affichage de renseignements subjectifs au cours de cette période. En décembre 2002, la Commission européenne (CE) a publié une proposition concernant la modification de son régime de SIR, précisant qu'elle entend assouplir ses exigences réglementaires tout en maintenant certaines garanties importantes.

En conservant les exigences relatives à l'affichage de l'information, le règlement va dans le sens du règlement américain, qui conservera les siennes jusqu'au 31 juillet 2004, et de la proposition de la CE. Dans l'ensemble, le règlement cède la place aux forces du marché dans nombre de secteurs qui étaient auparavant assujettis à la réglementation et permet aux intervenants de négocier dans un contexte de nature plus commerciale.

Modifications au règlement

L'objet du règlement est de s'assurer que les renseignements sur les services aériens qu'on peut se procurer par l'intermédiaire de tout SIR exploité au Canada sont détaillés et neutres, tout en fournissant un cadre qui favorise la concurrence des services aériens. Les modifications au règlement mettent en évidence la politique fédérale qui consiste à réglementer uniquement si cela est nécessaire, dans la mesure où la concurrence et les autres forces du marché peuvent fournir une discipline de marché égale, voire meilleure, à l'égard des aspects qui sont réglementés. Par conséquent, les dispositions ci-dessous sont abrogées ou modifiées.

La définition du terme « abonné », à l'article 2, est modifiée par suite des changements survenus dans la technologie de distribution des billets d'avion, comme l'utilisation des billets électroniques, et pour garantir que toutes les personnes visées qui répondent aux critères de la définition sont comprises dans le règlement. Ainsi, les abonnés seront définis comme ayant la capacité de faire des réservations ou d'émettre des billets. La définition de l'expression « infrastructures de distribution », à l'article 2, est également modifiée par suite de la modification dont il vient d'être question. Les modifications respectent le libellé de la définition des termes « système » et « transporteur participant ».

Section 4 is being amended to exclude Internet-based, airline websites in order to clarify the scope of the Regulations. When visiting an airline's website, consumers expect that the services of that particular airline along with its allied partners will be promoted and displayed. Therefore, the risk of consumers being misled is low, since these websites are clearly branded. At the same time, the sale of air services by Internet-based on-line travel agency websites will not be subject to the Regulations as comparison shopping by consumers on different travel websites appear to provide the necessary market discipline.

Section 5 of the 1995 Regulations stated that nothing in the Regulations exempted any person from the operation of the *Competition Act*. Given the recent application of the *Personal Information Protection and Electronic Documents Act* (PIPEDA) to businesses in Canada, this section is amended to expressly include this Act, along with the *Competition Act*.

Sections 6 to 8 of the Regulations, concerning the system participation requirements for obligated carriers, are being repealed due to the emergence of the Internet as an alternative distribution channel. The Internet has greatly increased the choices available to airlines for distributing their air services, to consumers who are searching for and purchasing these services, as well as to travel agents acting on their behalf. With competition provided by alternative channels, this amendment should provide all parties with the incentive to negotiate better arrangements. Indeed, there is already evidence that the CRS vendors have responded to the competition from the Internet with more favourable pricing, terms and conditions to current and potential CRS participating airlines. Airlines subject to mandatory participation, along with certain CRS vendors and travel agency groups supported the proposed repeal of these sections. Airlines should have the freedom to select the channels of distribution and levels of participation that they believe best serve their operations. Therefore, under the amended Regulations, airlines will no longer be obligated to participate in all CRS operating in Canada. As a consequence, the defined term "obligated carrier" is being repealed.

The 1995 Regulations included requirements for CRS vendors to ensure that display of air travel information is comprehensive, neutral and non-discriminatory. CRS displays are not directly available to consumers. Therefore, in order to clarify the scope of the Regulations, the definition of "consumer" in section 2 is repealed and references to the term "consumer" are removed from the defined terms "display", "service enhancement" and "system", as well as from subsection 9(1) of the Regulations. For greater consistency, reference to the term "consumer" in the definition of "distribution facilities" in section 2 is also removed.

Subsection 9(1) of the 1995 Regulations was developed to oblige the CRS vendor to ensure the accuracy of its flight inventory. The provision does not, however, make clear that the liability of the CRS vendor is limited only to the information provided by the participating carrier. Therefore, subsection 9(1) is being amended to clarify that the system vendor shall only make assurances regarding information provided by the participating carrier.

L'article 4 est modifié de façon à exclure les sites Web de transporteurs aériens pour clarifier la portée du règlement. Lorsqu'ils naviguent sur le site Web d'une compagnie aérienne, les consommateurs s'attendent à y trouver les services de ce transporteur en particulier ainsi que ceux de ses partenaires à une alliance. Par conséquent, le risque pour les consommateurs d'être induits en erreur est faible, dans la mesure où ces sites Web sont clairement indiqués. Par ailleurs, la vente de services aériens par l'intermédiaire d'agences de voyages en ligne ne sera pas assujettie aux dispositions du règlement puisque le magasinage en ligne des consommateurs semble fournir la discipline de marché nécessaire.

L'article 5 du règlement de 1995 précise que personne n'est exempté de l'application des dispositions de la *Loi sur la concurrence*. Eu égard à l'application récente de la *Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques* (LPRPDE) aux entreprises situées au Canada, cet article est modifié de façon à inclure expressément cette loi au même titre que la *Loi sur la concurrence*.

Les articles 6 à 8 du règlement, concernant les exigences de participation des transporteurs visés, sont abrogés en raison de la venue d'un autre réseau de distribution, soit l'Internet, qui a eu pour effet d'augmenter considérablement les choix offerts aux compagnies aériennes pour la distribution de leurs services aériens, aux consommateurs pour la recherche et l'achat de ces services ainsi qu'aux agents de voyages qui agissent en leur nom. Du fait de la concurrence provenant des autres réseaux de distribution, cette modification devrait inciter toutes les parties à négocier de meilleures ententes. De fait, on a déjà observé que les serveurs de SIR ont réagi à l'apparition de la concurrence provenant de l'Internet en établissant des prix et des conditions plus favorables pour les compagnies aériennes participant actuellement et éventuellement aux SIR. Les compagnies aériennes qui ont l'obligation de participer et certains serveurs de SIR et groupes d'agences de voyages ont donné leur appui à l'abrogation de ces articles. Les compagnies aériennes devraient avoir la liberté de sélectionner les réseaux de distribution et les niveaux de participation qui, à leur avis, correspondent le mieux à leurs activités. Par conséquent, en vertu du règlement modifié, les compagnies aériennes ne seront plus tenues de participer à tous les SIR en exploitation au Canada, et la définition de l'expression « transporteur visé » est également abrogée.

Le règlement de 1995 comprenait des exigences pour que les serveurs de SIR fassent en sorte que les affichages de renseignements sur les voyages par avion soient détaillés, neutres et non discriminatoires. Toutefois, ces affichages ne sont pas offerts directement aux consommateurs. En conséquence, pour clarifier la portée du règlement, la définition de « consommateur » à l'article 2 est abrogée et les mentions de ce terme sont éliminées des définitions de « affichage », « service supplémentaire » et « système » et du paragraphe 9(1) du règlement. Par souci d'uniformité, toute mention du terme « consommateur » est abrogée de la définition de « infrastructures de distribution », à l'article 2.

Le paragraphe 9(1) du règlement de 1995 obligeait le serveur de SIR à faire en sorte que son répertoire de vols soit exact. Il ne précise pas toutefois que la responsabilité du serveur de SIR se limite uniquement aux renseignements fournis par les compagnies aériennes participantes. Ainsi, le paragraphe 9(1) est modifié de façon à indiquer clairement que le serveur de système fournira des garanties uniquement à l'égard des renseignements provenant

This amendment will continue to ensure that travel agents have access to comprehensive, unbiased and non-discriminatory information and would allow them to convey this information to consumers in order for them to make an informed booking or purchasing decision.

Section 20 of the 1995 Regulations obliged a CRS vendor not to discriminate in the prices that it charges airlines participating in its system. This obligation prevented airlines and CRS vendors from freely negotiating CRS fees on strictly commercial terms. This has led to a situation where CRS fees are higher than would otherwise be in the absence of this regulatory requirement. With the emergence of the Internet as an alternative distribution channel, airlines can, and should be able to, take advantage of low cost distribution channels. In addition, as there is no longer any ownership of CRS by airlines in North America, the potential threat of an airline owner having a competitive (price) advantage does not exist. Most airlines and CRS vendors support the proposal to repeal section 20 as it would permit them to negotiate CRS fees on commercial terms. With the ability to select from various channels of distribution and vary their levels of participation in CRSs, airlines should be able to negotiate more favourable pricing terms with CRS vendors. Section 20 of the Regulations is therefore being repealed. To reflect the repeal of section 20, consequential amendments are made to subsection 10(5) and section 19.

Originally, the proposed amendments continued to require a CRS vendor to treat its participating airlines in a non-discriminatory manner with respect to CRS services, including service enhancements. CRS vendors indicated that continuation of a requirement to provide CRS services on a non-discriminatory basis would be inconsistent with the repeal of non-discriminatory pricing provisions and would stifle innovation along with their ability to better tailor CRS services to airlines' needs. Therefore, sections 17 and 25 are being amended to remove references to non-discriminatory treatment of airlines regarding participation in, and improvements to their distribution facilities and service enhancements.

Subsection 11(4) of the 1995 Regulations was developed to oblige the CRS vendor to make available a display based on elapsed flight time. This requirement was put in place to ensure that consumers were aware of flights with the shortest possible trip time. Display technology, however, has evolved to the point where this and other types of displays are widely available and include features that are responsive to consumer demands. Therefore, subsection 11(4) is repealed.

Subsection 14(1) of the 1995 Regulations was developed to oblige a participating carrier to ensure that only complete, accurate and non-misleading information about its air services is provided to the CRS vendor. This provision is being replaced in order to make clear that the obligation of the participating carrier only extends to the information that it has agreed to supply to that system vendor. In this respect, subsection 9(2) of the French language version of the amended Regulations removes the reference to the term *complets* and is replaced with *détaillés*.

du transporteur participant. Cette modification continuera à faire en sorte que les agences de voyages aient accès à des renseignements détaillés, objectifs et non discriminatoires et qu'ils puissent les transmettre aux consommateurs pour que ces derniers prennent une décision éclairée concernant la réservation ou l'achat.

L'article 20 du règlement de 1995 obligeait le serveur de SIR à ne pas fixer des prix discriminatoires aux compagnies aériennes participantes dans son système. Cette obligation empêchait les compagnies aériennes et les SIR de négociier sans contrainte des frais de SIR selon des conditions strictement commerciales. Cela a entraîné une situation où les frais de SIR sont plus élevés que ceux qui seraient obtenus en l'absence de cette exigence réglementaire. Avec l'arrivée d'Internet comme autre réseau de distribution, les compagnies aériennes peuvent, et doivent, être en mesure de se prévaloir des réseaux de distributions à faible coût. De plus, comme aucune compagnie aérienne nord-américaine n'est propriétaire d'un SIR, le risque éventuel que le propriétaire d'une compagnie aérienne jouisse d'un avantage concurrentiel (prix) n'existe pas. La plupart des compagnies aériennes et des serveurs de SIR appuient l'abrogation de l'article 20, puisque cela leur permettrait de négociier les frais de SIR dans un contexte de nature commerciale. En ayant la possibilité de sélectionner parmi divers réseaux de distribution et de modifier leur niveau de participation aux SIR, les compagnies aériennes devraient être en mesure de négociier des conditions plus favorables pour la fixation des prix avec les serveurs de SIR. Par conséquent, l'article 20 du règlement est abrogé. Afin de tenir compte de l'abrogation de l'article 20, des modifications corrélatives sont apportées au paragraphe 10(5) et à l'article 19.

Au départ, le projet de modification au règlement continuait d'exiger d'un serveur de SIR qu'il traite une compagnie aérienne participante à un SIR de façon non discriminatoire sur le plan des services, y compris les améliorations. Les serveurs de SIR ont indiqué que le maintien de l'obligation d'assurer des services SIR non discriminatoires serait incompatible avec l'abrogation des dispositions relatives à la fixation de prix non discriminatoires, nuirait à l'innovation et les empêcherait de mieux adapter les services SIR aux besoins des compagnies aériennes. En conséquence, les articles 17 et 25 sont modifiés de façon à supprimer toute mention de traitement non discriminatoire des compagnies aériennes au chapitre de leur participation et des améliorations dans leurs infrastructures de distribution et les améliorations dans les services.

Le paragraphe 11(4) du règlement de 1995 avait pour objet d'obliger le serveur de SIR à offrir un affichage en fonction de l'heure de vol écoulée. Cette exigence a été appliquée pour faire en sorte que les consommateurs soient informés des vols les plus courts possibles. Toutefois, les progrès technologiques étant ce qu'ils sont, tous les types d'affichage sont largement répandus et comprennent des caractéristiques en réponse à la demande des consommateurs. Par conséquent, le paragraphe 11(4) est abrogé.

Le paragraphe 14(1) du règlement de 1995 avait pour objet d'obliger un transporteur participant de veiller à fournir au serveur de SIR uniquement des renseignements détaillés, exacts et non trompeurs sur ses services aériens. Cette disposition est remplacée de façon à préciser que l'obligation du transporteur participant vise uniquement les renseignements qu'il a acceptés de fournir au serveur de système. À cet égard, au paragraphe 9(2) de la version française du règlement, le terme « *complets* » est remplacé par « *détaillés* ».

Subsection 14(2) of the 1995 Regulations was developed to oblige the participating carrier to provide information to the system vendor in certain detail. This provision is replaced to eliminate the redundant reference to tourist products, which is included in subsection 10(7) of the Regulations.

Subsections 15(2) to (4) and section 16 of the 1995 Regulations concerning how CRS vendors construct connecting flights are repealed. These provisions were originally intended to ensure that the greatest range of flight options would be displayed in a CRS. However, with the emergence of alternative distribution channels, CRS vendors now have an additional economic incentive to ensure that all possible flight connections are displayed in a clear, comprehensive and unbiased manner. The Regulations continue to require CRS vendors not to use carrier identity when constructing connecting flights for the purposes of the display. As well, the Regulations continue to require CRS vendors to provide information, on request, about certain criteria and their importance in the construction and ordering of flight information regarding connecting flights.

Billing and fee information is addressed in section 21. In particular, paragraph 21(2)(g) requires a system vendor to provide to the participating carrier the IATA/ARC/BSP agency identification code. This paragraph is amended to ensure that information about agency identification codes continue to be provided to airlines. In addition, the amendment to paragraph 21(2)(g) addresses the issue of missing booking information from non-IATA/ARC/BSP agents.

Section 23 of the 1995 Regulations was intended to oblige the CRS vendor to accommodate its subscribers i.e., travel agents in respect of non-distribution services. These matters do not directly impact consumer protection or competition in air services. Therefore, section 23 of the Regulations is repealed.

Section 27 of the 1995 Regulations addressed marketing, booking or other sales data generated by the CRS, known as Marketing Information Data Tapes (MIDT). MIDT information is a commercial matter to be negotiated by CRS vendors and airlines outside the scope of the Regulations. It should be noted that the repeal of this section does not constitute a prohibition on the sale of MIDT nor does it affect the ability of an airline to negotiate with a CRS vendor for the acquisition of MIDT data. Therefore, section 27 of the Regulations is repealed.

Although, the sale of MIDT information becomes an unregulated commercial matter, any party may file a complaint with the Competition Bureau in the event of anti-competitive behaviour. A party may also consider filing an application with the Competition Tribunal pursuant to sections 75 or 77 of the *Competition Act*, with respect to reviewable practices including refusal to deal, market restriction, exclusive dealing or tied-selling, as it pertains to the negotiation or sale of MIDT information. Parties may also continue to seek recourse before a court of competent jurisdiction in the event of contractual or legal disputes.

Section 28 of the 1995 Regulations regarding personal information is considered redundant given the force and effect of

Le paragraphe 14(2) du règlement de 1995 avait pour objet d'obliger le transporteur participant à fournir des renseignements au serveur de système selon un certain niveau de détail. Cette disposition est remplacée afin d'éliminer la mention de produits de tourisme, laquelle est superflue, car elle figure au paragraphe 10(7) du règlement.

Les paragraphes 15(2) à (4) et l'article 16 du règlement de 1995, concernant la façon pour les serveurs de SIR d'établir des vols de correspondance, sont abrogés. Ces dispositions devaient au départ servir à garantir que le plus grand choix possible d'options de vols est affiché dans un SIR. Toutefois, avec la venue d'autres réseaux de distribution, les serveurs de SIR ont maintenant un autre incitatif financier pour s'assurer que tous les vols de correspondance possibles sont affichés d'une manière claire, détaillée et impartiale. Le règlement continue d'interdire aux serveurs de SIR d'utiliser l'identité d'un transporteur lorsqu'ils établissent des vols de correspondance à des fins d'affichage. D'autre part, le règlement exige toujours des serveurs de SIR qu'ils fournissent, sur demande, des renseignements sur certains critères et sur leur importance dans le développement et la commande de renseignements sur les vols de correspondance.

L'article 21 traite des renseignements relatifs aux factures et aux frais. L'alinéa 21(2)(g) prescrit notamment qu'un serveur de SIR doit fournir au transporteur participant le code d'identification de l'IATA, de l'ARC ou du PRB. Cet alinéa est modifié de façon à garantir que les renseignements au sujet des codes d'identification des agences continuent d'être fournis aux compagnies aériennes. En outre, la modification à l'alinéa 21(2)(g) inclut la question de l'information manquante sur les réservations provenant d'agents qui ne font pas partie de l'IATA, de l'ARC ou du PRB.

L'article 23 du règlement de 1995 visait à obliger le serveur de SIR à répondre aux besoins de ses abonnés, c'est-à-dire les agences de voyages, pour ce qui est des services autres que de distribution. Ces exigences n'influent pas directement sur la protection des consommateurs ou la concurrence entre les services aériens. Ainsi, l'article 23 du règlement est abrogé.

L'article 27 du règlement de 1995 concernait les renseignements sur la commercialisation, les réservations et les ventes qui sont produits par le SIR, appelés *Marketing Information Data Tapes* (MIDT). Les renseignements MIDT représentent une question de nature commerciale et doivent être négociés par les serveurs de SIR et les compagnies aériennes en dehors du cadre réglementaire. À noter que l'abrogation de cet article ne constitue pas une interdiction de vente des renseignements MIDT et ne nuit pas à la capacité d'une compagnie aérienne de négocier l'acquisition de ce type de renseignements avec un serveur de SIR. Dans ces conditions, l'article 27 du règlement est abrogé.

Même si la vente de renseignements MIDT devient une question commerciale non réglementée, toute partie peut déposer une plainte auprès du Bureau de la concurrence en cas de comportement anticoncurrentiel. Une partie peut également envisager le recours au Tribunal de la concurrence, en vertu de l'article 75 ou 77 de la *Loi sur la concurrence*, relativement à des pratiques susceptibles de révision, y compris le refus de vendre, la limitation du marché, les accords d'exclusivité ou les ventes liées pour la négociation ou la vente de renseignements MIDT. Les parties peuvent également chercher à s'adresser aux tribunaux compétents en cas de différend.

L'article 28 du règlement de 1995, qui porte sur les renseignements personnels, est superflu, du fait que la LPRDE produit les

the PIPEDA, and is therefore repealed. Section 5 is amended to include reference to the application of PIPEDA to these Regulations.

Under section 36 of the 1995 Regulations, the Minister of Transport could make an order prohibiting airline participation in a CRS when the CRS vendor's contract with the travel agent contained certain elements. The emergence of competitive alternative distribution channels, however, not only provides an airline with distribution options, but alternatives for the travel agent to gain access to that airline's inventory, as well as to other travel suppliers outside the CRS distribution channel. It would appear that competitive alternative distribution channels may provide equal if not better market discipline to the substance of the CRS vendor's contract with the travel agent. Therefore, section 36 is repealed.

Part II: The Designated Provisions Regulations

The *Designated Provisions Regulations* detail administrative monetary penalties for contraventions to provisions of the *Aeronautics Act*, and therefore to the Regulations. The *Designated Provisions Regulations* are amended in accordance with the repeal of provisions in the Regulations.

Alternatives

The changed circumstances have been of such scope and magnitude as to have a structural impact on the key stakeholders and their relationships with each other. Therefore, no alternative to regulation was considered other than the degree to which market forces should prevail. The amendments to the Regulations have been evaluated using the following criteria.

First, regulation is used only when and if necessary in order to induce market discipline. In formulating the changes to the Regulations, consideration was given to demonstrated market failure, or to the high risk of market failure, before continued or enhanced regulation of the matter was considered.

Second, regulation, when chosen, should be enforceable. Matters that would be regulated were, therefore, also selected on the basis of whether evidence of alleged contraventions could be gathered and verified, as well as the adequacy of the deterrents.

Benefits and Costs

The Regulations retain some provisions from the 1995 Regulations, revise several provisions to provide greater clarity and repeal provisions that are no longer deemed necessary. No new provisions are being introduced.

The Regulations support market developments underway in the travel sector and air industry and move toward a substantially deregulated distribution system while at the same time, retaining some important safeguards. As such, the Regulations are not expected to introduce any new or significant costs. At the same time, all stakeholders are expected to benefit from the increased commercial freedom to provide or receive competitive travel distribution and sales solutions.

CRS vendors: By removing the obligated carrier provision, CRS vendors will not have guaranteed access to the inventories

mêmes effets. Dans ces conditions, il est abrogé, et l'article 5 est modifié de façon à inclure la mention de l'application de la LPRDE au présent règlement.

L'article 36 du règlement de 1995 habilitait le ministre des Transports à prendre un arrêté pour interdire la participation d'une compagnie aérienne dans un SIR, si le contrat entre un serveur de SIR et une agence de voyages comportait certains éléments. Cela dit, l'apparition d'autres réseaux de distribution compétitifs offre non seulement des options de distribution à une compagnie aérienne, mais également des solutions de rechange à l'agent de voyages pour l'accès au répertoire des produits et services de cette dernière ainsi qu'à d'autres fournisseurs de services de voyage à l'extérieur du réseau de distribution du SIR. Il semble que les autres réseaux de distribution compétitifs fournissent une discipline de marché égale, voire meilleure quant au contenu du contrat entre le serveur du SIR et l'agent de voyages. Par conséquent, l'article 36 est abrogé.

Partie II — Le Règlement sur les textes désignés

Le *Règlement sur les textes désignés* précise les amendes administratives pour les contraventions aux dispositions de la *Loi sur l'aéronautique*, et par conséquent au règlement. Le *Règlement sur les textes désignés* est modifié compte tenu de l'abrogation des dispositions du règlement.

Solutions envisagées

L'ampleur et la portée des changements de circonstances ont eu un impact structurel sur les principaux intervenants et sur les rapports entre eux. Par conséquent, aucune solution de rechange à la prise du règlement n'a été envisagée, si ce n'est le degré d'intervention des forces du marché. Les modifications au règlement ont été évaluées d'après les critères ci-après.

Tout d'abord, la prise d'un règlement est envisagée uniquement lorsque cela est nécessaire, de façon à favoriser la discipline de marché. Lors de la formulation des modifications au règlement, il a été tenu compte de la nécessité de démontrer l'inefficacité du marché ou le risque élevé d'inefficacité du marché avant que l'on envisage de maintenir ou d'intensifier la réglementation connexe.

Ensuite, lorsqu'un règlement est pris, il doit être applicable. Les questions à régler ont donc été sélectionnées selon la possibilité de recueillir et de vérifier les informations sur une présumée infraction et sur l'efficacité des mesures de dissuasion.

Avantages et coûts

Le règlement modifié conserve certaines dispositions du règlement de 1995, en révisant d'autres afin de fournir plus de clarté et abroge les dispositions qui ne sont plus nécessaires. Le règlement modifié ne renferme aucune disposition nouvelle.

Le règlement appuie l'évolution des marchés qui est en cours dans le secteur des voyages et dans l'industrie du transport aérien et la tendance à l'adoption d'un système de distribution fortement déréglementé, tout en conservant d'importantes mesures de protection. Par conséquent, le règlement ne devrait introduire aucun coût nouveau ou significatif. Par ailleurs, tous les intervenants devraient profiter de la liberté commerciale accrue pour fournir ou recevoir des solutions compétitives pour la distribution et la vente de services de voyage.

Serveurs de SIR : En retirant la disposition relative à un transporteur visé, les serveurs de SIR n'auront aucune garantie d'accès

of airlines (i.e., obligated carriers). However, allowing CRS vendors to negotiate with airlines on more commercial terms regarding elements such as fees and service enhancements will enable them to compete more effectively with alternative distribution channels. Furthermore, CRS vendors will have greater flexibility to innovate under less prescriptive Regulations. Together, these changes are expected to prompt CRS vendors to offer better terms and technological solutions and, in turn, may encourage airlines to reintroduce content that is being sold exclusively through alternative channels.

Travel agents: Travel agents have been adapting to technological and structural changes in the travel distribution industry. In a more deregulated environment, travel agencies gain the ability to be more dynamic and innovative and to take full advantage of alternative distribution channels such as the Internet. They are increasingly turning to this channel to book travel for their customers, to advertise specials and to attract consumers who would otherwise be outside their immediate geographic vicinity.

Some travel agencies have raised concerns over their ability to meet productivity thresholds in their agreements with CRS vendors because of increased bookings outside of the CRS environment. At the same time, CRS vendors are recognizing that travel agents are increasingly booking directly with airlines. Therefore, they are adapting to this new environment by proposing to introduce more flexible agreements to reflect current market realities. Travel agents will continue to play an important role in the sale of air services and will continue to have access to airlines' inventory through various channels.

Airlines: By removing the obligated carrier provision, the Regulations will permit airlines to choose the most efficient means to distribute their air services. At the same time, the ability to negotiate fees with CRS vendors on commercial terms should also work to lower their distribution costs and may prompt them to reintroduce certain classes of fares in the CRS systems.

Enforcement costs will continue to be borne by Transport Canada. However, in the past, the distribution, display and disclosure of air travel information subjected to the amendments to the Regulations have been largely self-correcting and have required very little government intervention. Monitoring will be carried out as an integral part of the on-going review of the air transportation sector and complaints will be reviewed using existing resources.

Consultation

Over the past year and a half, key stakeholders representing all of the industry sectors (including large and small airlines, CRS vendors, retail, corporate and on-line travel agents) were consulted extensively to understand their perspective on the changes in the travel distribution sector, their ability to respond to these changes and finally, their views on the effectiveness of the 1995 Regulations in the current environment.

aux répertoires des compagnies aériennes (transporteurs visés). Toutefois, si les serveurs de SIR négocient avec les compagnies aériennes des questions comme les frais et les améliorations aux services dans un contexte de nature plus commerciale, ils pourront concurrencer de façon plus efficace d'autres réseaux de distribution. De plus, les serveurs de SIR auront une plus grande souplesse pour innover dans un cadre réglementaire moins prescriptif. Pris ensemble, ces changements devraient inciter, d'une part, les serveurs de SIR à offrir de meilleures conditions et solutions technologiques et, d'autre part, les compagnies aériennes à réintroduire des éléments vendus exclusivement par l'intermédiaire d'autres réseaux.

Agents de voyages : Les agents de voyages ont eu à s'adapter aux changements technologiques et structurels survenus au sein de l'industrie de distribution des services de voyage. Dans un contexte plus déréglementé, les agences de voyages ont la possibilité de devenir plus dynamiques et plus novatrices et de tirer pleinement profit d'autres réseaux de distribution, comme Internet. De plus en plus, elles utilisent ce réseau pour faire des offres spéciales et pour attirer des consommateurs situés à l'extérieur de leur secteur géographique immédiat.

Certaines agences de voyages ont soulevé des questions au sujet de leur capacité d'atteindre les seuils de productivité prévus dans leur entente avec les serveurs de SIR, en raison du nombre croissant de réservations faites à l'extérieur du contexte des SIR. Parallèlement, les serveurs de SIR reconnaissent que les agents de voyage traitent de plus en plus directement avec les compagnies aériennes et de ce fait s'adaptent à ce nouveau contexte en proposant des ententes plus flexibles qui tiennent compte des réalités du marché. Les agents de voyages continueront de jouer un rôle important dans la vente des services aériens et d'avoir accès aux répertoires des compagnies aériennes par l'intermédiaire de divers réseaux.

Compagnies aériennes : En supprimant la disposition relative à un transporteur visé, le règlement permettra à toutes les compagnies aériennes de choisir les moyens les plus efficaces pour distribuer leurs services aériens. Par la même occasion, la capacité de négocier les frais avec les serveurs de SIR dans un contexte de nature plus commerciale devrait aussi contribuer à réduire leurs coûts de distribution et les inciter peut-être à réintroduire certaines catégories de tarif dans les SIR.

Transports Canada va assumer les coûts d'application du règlement. Toutefois, par le passé, les activités de distribution, d'affichage et de divulgation de renseignements sur les voyages par avion, visées par les modifications au règlement, ont en grande partie été autocorrectrices et ont nécessité très peu d'intervention gouvernementale. La surveillance qui sera exercée fera partie intégrante de l'examen en cours du secteur aérien et les plaintes seront examinées au moyen des ressources existantes.

Consultations

Au cours de la dernière année et demie, on a longuement consulté des intervenants clés représentant tous les secteurs de l'industrie (notamment les petites et grandes compagnies aériennes, les vendeurs de SIR, les agents de voyages privés, au détail et en ligne), afin de comprendre leur point de vue sur les changements dans le secteur de la distribution des services de voyage, leur capacité à réagir face à ces changements et, finalement, leur avis sur l'efficacité du règlement de 1995 dans l'environnement actuel.

In addition, the U.S. Department of Transportation (Office of the Secretary of Transportation), the U.S. Department of Justice (Anti-trust Division), the U.S. Office of Management and Budget, and the EC (Directorate of Transportation and Energy) were consulted in respect of the reviews of their respective CRS rules. Transport Canada officials consulted officials in the Electronic Commerce Branch of Industry Canada and worked closely with officials from the Canadian Transportation Agency and the Competition Bureau to develop the changes to the Regulations.

Industry stakeholders were not asked to submit written comments during these preliminary consultations, although some did. Stakeholders understood that they would have an opportunity to formally comment following publication of the proposed amendments to the Regulations in the *Canada Gazette*, Part I. All stakeholders recognized the profound changes underway within the air travel distribution industry. Furthermore, stakeholders acknowledged that these trends are expected to continue. Stakeholders cautioned that in a regulated environment, their ability to be dynamic and to embrace change was reduced. Finally, while stakeholders expressed a range of views regarding whether certain provisions in the Regulations should be strengthened or repealed, they were fully aware of the reviews underway in the United States and the European Union of their CRS rules and acknowledged that the proposed Canadian Regulations would need to take into consideration the proposed amendments to the CRS rules in these jurisdictions.

Recognizing that changes to the Regulations would have differing impacts on stakeholders, Transport Canada committed to this proactive consultation of key stakeholders in advance of publishing the proposed amendments. Following the publication of the proposed amendments to the Regulations in the *Canada Gazette*, Part I, in October 2003, stakeholders and the public at large had a period of thirty days to submit formal comments. Transport Canada received submissions from all sectors of the industry and met with key stakeholders to discuss their positions and concerns regarding the proposed amendments.

Furthermore, in order for Transport Canada to complete its consultation process, the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport invited members of the travel distribution industry to a public meeting on February 9, 2004.

The meeting was intended to provide all stakeholders and other interested Canadians a final opportunity to present their views on the proposed amendments to the Regulations and to hear the views of other stakeholders. Sixteen individuals representing the airlines, CRS vendors, travel agents, tour operators and the business community made oral presentations. All stakeholder groups were well represented at the meeting. Comments, presentations and submissions were subsequently posted on the Transport Canada website and made available to the public.

Although most presenters were in favour of full or partial deregulation of the CRS industry, a range of comments and proposals were advanced. Some of the positions provided by presenters are discussed below.

Several airlines made presentations at the meeting. While some airlines favoured a more or fully deregulated environment, some

D'autre part, le ministère des transports des États-Unis (Office of the Secretary of Transportation), le ministère de la justice des États-Unis (Anti-trust Division), le service du budget et de la gestion des États-Unis, et la CE (Direction générale de l'énergie et des transports) ont été consultés relativement à l'examen qu'ils ont entrepris de leurs règles en matière de SIR. Les représentants de Transports Canada ont consulté les représentants de la Direction du commerce électronique à Industrie Canada et ont collaboré étroitement avec des représentants de l'Office des transports du Canada et du Bureau de la concurrence pour élaborer les modifications au règlement de 1995.

On n'a pas demandé aux intervenants de l'industrie de soumettre des observations écrites lors de ces consultations préliminaires; malgré tout, certains l'ont fait. Les intervenants savaient qu'il leur serait possible de commenter officiellement après la publication au préalable des modifications proposées au règlement dans la *Gazette du Canada* Partie I. Tous les intervenants comprenaient les profonds changements en cours dans l'industrie de distribution des services aériens. De plus, ils reconnaissaient qu'on peut s'attendre à ce que ces tendances continuent. Les intervenants ont fait valoir que dans un environnement réglementé, leur capacité à être dynamiques et à adopter les changements était diminuée. Finalement, bien que certains d'entre eux aient exprimé une gamme d'opinions concernant la nécessité de renforcer ou d'abroger certaines dispositions du règlement, ils savaient pertinemment que des examens des règles liées aux SIR étaient en cours aux États-Unis et au sein de l'Union européenne, et que le règlement canadien devrait tenir compte des modifications proposées qui en découleraient.

En reconnaissant que les modifications au règlement auraient des incidences différentes sur les intervenants, Transports Canada s'est engagé à tenir des consultations proactives avec les intervenants clés avant la publication au préalable des modifications proposées. Suite à la publication du projet de modification dans la *Gazette du Canada* Partie I en octobre 2003, les intervenants et le grand public ont eu une période de trente jours pour commenter. Transports Canada a reçu des observations de tous les secteurs de l'industrie et a rencontré les intervenants clés pour discuter de leurs positions et questions respectives au sujet des modifications proposées.

D'autre part, pour que Transports Canada mène le processus de consultation à terme, le secrétaire parlementaire du ministre des Transports a invité les membres de l'industrie de distribution des services aériens à une réunion publique le 9 février 2004.

Cette réunion avait pour objet de fournir à tous les intervenants et aux autres Canadiens intéressés une dernière occasion pour formuler des vues sur les modifications proposées au règlement et d'entendre les autres intervenants. C'est ainsi que seize personnes, représentant les compagnies aériennes, les serveurs de SIR, les agents de voyages, les voyagistes et le milieu des entreprises, ont fait des présentations orales. Tous les groupes d'intervenants ont été bien représentés à cette occasion. Les commentaires, présentations et observations ont par la suite été publiés sur le site Web de Transports Canada et rendus publics.

La plupart des présentateurs étaient d'accord pour une déréglementation complète ou partielle de l'industrie SIR, mais un vaste éventail de commentaires et de propositions ont été formulés. Certaines positions énoncées par les présentateurs sont abordées ci-après.

Plusieurs compagnies aériennes ont pris la parole lors de la réunion. Malgré que certaines étaient en faveur d'un milieu

specific concerns were raised by the airline industry during the meeting. Canadian airlines recognized that while most of the domestic bookings in Canada were completed on the Internet, the provisions regarding display bias remained important. One of the carriers noted that, in the short term, removing the requirements on display information could negatively affect airlines that could not pay for better screen placement.

Generally, CRS vendors advocated a fully deregulated CRS industry in keeping with changes to the new U.S. CRS Rules (i.e., full deregulation on July 31, 2004) as they viewed that Regulations create inefficiencies and that market forces can provide better results. In addition, CRS vendors argued that government should not adopt special sectoral rules that limit a CRS vendor's ability to freely negotiate with airlines and to develop more innovative solutions for airlines and travel agencies. However, some CRS vendors stated that within the context of continued regulation, the obligated carrier requirement should be retained.

Several travel agency associations, along with individual travel agencies, also made presentations to the Parliamentary Secretary and to Transport Canada. Some presenters stated that the Regulations should ensure that travel agents have access to comprehensive airline inventory through all CRS systems and to that end, obligated airlines should not have the possibility to withdraw from CRSs, a possible result of the amendments. Some travel agents urged Transport Canada to withdraw the proposed amendments and conduct further research and consultations. Other independent travel agencies also voiced concerns with respect to access to airlines' content in the CRS, although most recognized that they nevertheless used the Internet to make bookings.

During the meeting, other travel agency presenters argued in favour of substantial deregulation with the exception of modified provisions regarding the sale of MIDT information and a modified display rule, ensuring clear disclosure of any bias on a display. In addition, some members of the travel agency community requested that an industry observer position be created to monitor the activities in the CRS industry after the Regulations come into force, and to hear complaints regarding anti-competitive practices.

On the question of the effect of a more restrictive and distinct Canadian CRS regulatory environment, most presenters recognized that Canadian stakeholders could be at a disadvantage if Canada maintained a significantly more restrictive CRS environment than that of the United States.

Transport Canada carefully considered all presentations and reviewed all written comments along with submissions to ensure that it balanced the views of all stakeholders.

davantage ou systématiquement déréglementé, certaines questions ont été soulevées au cours de la réunion. Les compagnies aériennes canadiennes ont reconnu que même si la plupart des réservations de vol intérieur au Canada sont effectuées sur Internet, les dispositions relatives à l'affichage de renseignements objectifs demeurent importantes. L'une d'elles a mentionné qu'à court terme, l'élimination des exigences sur les affichages de renseignements pourrait avoir un impact négatif sur les compagnies aériennes qui ne pourraient s'offrir un affichage plus avantageux.

Règle générale, les serveurs de SIR favorisent une pleine déréglementation de leur industrie, car cela répondrait aux modifications qui ont été apportées aux règles américaines régissant les SIR (pleine déréglementation à compter du 31 juillet 2004). Ils considèrent que le règlement est la cause de manques d'efficacité et que les forces du marché peuvent produire de meilleurs résultats. En outre, les serveurs de SIR ont fait valoir que le gouvernement ne devrait pas adopter des règles sectorielles spéciales qui auraient pour effet de restreindre la capacité d'un serveur de SIR de négocier sans contrainte avec les compagnies aériennes et de mettre au point des solutions novatrices pour les compagnies aériennes et les agences de voyages. Toutefois, certains ont souligné que si la réglementation est maintenue, il devrait en être de même des dispositions applicables au transporteur visé.

Le secrétaire parlementaire et Transports Canada ont également reçu des présentations de plusieurs associations d'agences de voyages et de certaines agences comme telles. Certains présentateurs ont mentionné que le règlement devrait garantir aux agents de voyages l'accès aux répertoires complets des compagnies aériennes par l'intermédiaire de tous les SIR et qu'à cet égard, les compagnies aériennes visées ne devraient pas avoir la possibilité de mettre fin à leur participation à un SIR, ce qui représente une conséquence possible des modifications. Certains agents de voyages ont demandé instamment à Transports Canada de renoncer aux modifications proposées et de poursuivre ses recherches et ses consultations. D'autres agences de voyages indépendantes ont aussi soulevé des points au sujet de l'accès au contenu des compagnies aériennes dans les SIR, quoique la plupart aient reconnu qu'elles pouvaient néanmoins utiliser Internet pour les réservations.

Lors de la réunion, d'autres présentateurs, s'exprimant au nom d'agences de voyages, se sont dits d'accord avec une déréglementation poussée, sauf les dispositions modifiées régissant la vente de renseignements MIDT et une règle modifiée sur les affichages qui préciserait exactement quels éléments d'un affichage sont subjectifs. D'autre part, certains membres de la collectivité des agences de voyages ont demandé la création d'un poste d'observateur de l'industrie, mandaté pour surveiller les activités de l'industrie SIR après l'entrée en vigueur du règlement et pour recevoir les plaintes au sujet de pratiques anticoncurrentielles.

Pour ce qui concerne l'impact d'un cadre de réglementation SIR plus contraignant et propre au Canada, la plupart des présentateurs ont reconnu qu'ils seraient désavantagés si le Canada maintenait un cadre beaucoup plus contraignant que ce qui existe aux États-Unis.

Transports Canada a examiné attentivement toutes les présentations et pris connaissance de tous les commentaires écrits et de toutes les observations, de sorte à équilibrer les points de vues de tous les intervenants.

The question of whether a transition period should be implemented was raised at various levels of the consultation process. Some stakeholders took a position that a transition period was necessary, allowing for parties to adjust to a more deregulated environment. Most stakeholders, however, stated that a delay in the application of the Regulations would be unnecessary, particularly in light of the recent announcement of planned full deregulation in the United States.

Transport Canada began its review of the 1995 Regulations in 1999, and has been in consultation with stakeholders since then. It is confident that due to the breadth and scope of the most recent consultations following the publication of the proposed amendments on October 25, 2003, members of all sectors of the CRS industry have been given sufficient notice to adequately prepare for the Regulations. The Regulations will therefore take effect on the date of registration.

Given the rapid changes in the travel distribution industry and the proposed deregulation of the U.S. CRS industry at the end of July 2004, Transport Canada will continue to actively monitor developments in the CRS industry following the coming into force of the amended Regulations. It will consult with members of the industry and will accept written submissions that parties wish to present to the department regarding the effects of the Regulations. Following its careful examination of the CRS industry, Transport Canada intends to present recommendations to the Minister of Transport, indicating its findings and analysis regarding the state of the CRS industry and of the effect of the Regulations in order to modify the Regulations, when and as appropriate.

Compliance and Enforcement

The amendments to the Regulations will be enforced as provided for in the *Aeronautics Act* under sections 7.6 to 8.2.

A person who contravenes a designated provision may be subject to the administrative monetary penalties, which are listed or designated, in the *Designated Provisions Regulations*. This administrative compliance mechanism is an alternative to court prosecutions. A person who is dissatisfied with a penalty has recourse to the Transportation Appeal Tribunal of Canada (TATC).

The purpose of this administrative compliance mechanism is to provide those affected by administrative enforcement decisions with an opportunity for a fair hearing before an independent body.

Where the Minister of Transport believes on reasonable grounds that a person has contravened a designated provision, that person is notified of the assessment of a monetary penalty not exceeding the amounts specified in the *Designated Provisions Regulations*. The person has the option of paying the penalty or appearing before a member of the TATC to make representations in respect of the allegations. When payment is made, further proceedings are precluded.

Failure to pay in accordance with the requirements of the notice results in the Minister of Transport forwarding to the TATC, within fifteen days following the deadline, copy of the notice. The TATC sets a time and place for a hearing and advises both the Minister of Transport and the person. Regardless of whether the person chooses to appear before the member of the TATC, the member hears the information presented on behalf of the Minister of Transport and makes a finding that is communicated to the

À différentes étapes du processus de consultation, on a soulevé la question à savoir si une période de transition devrait être mise en oeuvre. Pour certains intervenants, une telle période était nécessaire pour que les parties en cause puissent s'ajuster à une nouvelle déréglementation, mais la plupart ont indiqué qu'il ne serait pas nécessaire de retarder l'application du règlement, compte tenu surtout de l'annonce récente d'une déréglementation systématique aux États-Unis.

C'est en 1999 que Transports Canada a commencé à revoir le règlement de 1995. Depuis, il tient des consultations auprès des intervenants. Selon le ministère, grâce à l'étendue et à l'ampleur des dernières consultations après la publication des modifications proposées le 25 octobre 2003, les membres de tous les secteurs de l'industrie SIR ont eu suffisamment de temps pour se préparer à l'entrée en vigueur du règlement, qui prendra effet à la date d'enregistrement.

En raison des changements rapides qui surviennent dans l'industrie de distribution des services aériens et de la déréglementation de l'industrie SIR américaine qui doit entrer en vigueur à la fin de juillet 2004, Transports Canada continuera de suivre activement la situation au sein de l'industrie SIR après l'entrée en vigueur des modifications au règlement. Il consultera les membres de l'industrie et acceptera des observations écrites que les parties voudront lui soumettre au sujet des conséquences du règlement. Après un examen attentif de l'industrie, Transports Canada a l'intention de soumettre des recommandations au ministre des Transports, notamment des constatations et une analyse sur la situation de l'industrie SIR et sur l'impact des règlements, de façon à introduire des changements s'il y a lieu.

Respect et exécution

Les modifications au règlement seront mises en oeuvre aux termes des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Toute personne qui contrevient à un texte désigné est passible d'une des sanctions administratives prévues au *Règlement sur les textes désignés*. Ce régime de sanctions administratives est une solution de rechange aux poursuites judiciaires. Quiconque est en désaccord au sujet d'une sanction peut se faire entendre auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC).

L'objet du régime de sanctions administratives est d'offrir à ceux qui sont visés par une décision d'exécution administrative la chance d'obtenir une audience équitable devant un organisme indépendant.

Lorsque le ministre des Transports a des motifs raisonnables de croire qu'une personne a contrevenu à un texte désigné, on informe celle-ci qu'une amende n'excédant pas les montants précisés au *Règlement sur les textes désignés* lui est imposée. L'intéressé a le choix de payer l'amende ou de comparaître devant un conseiller du TATC pour présenter ses observations sur les faits reprochés. Après paiement, aucune poursuite ne peut être intentée.

À défaut de paiement de l'amende conformément aux modalités de l'avis, le ministre des Transports envoie copie de l'avis au TATC dans les quinze jours qui suivent la fin du délai imparti. Le TATC fixe la date et le lieu de l'audition et en informe le ministre des Transports et l'intéressé. Peu importe si ce dernier décide ou non de comparaître devant le conseiller du TATC, le conseiller examine les renseignements qui lui sont fournis au nom du ministre des Transports et rend une décision qu'il

person. When a person elects to appear before the member of the TATC, the Minister of Transport (or his official) and the person are provided a full opportunity, consistent with procedural fairness and natural justice to present evidence and make representations in relation to the alleged contravention. The burden of proof is on the Minister of Transport and the person is not required to give evidence of testimony.

Either side may appeal the determination of the member of the TATC within ten days after the determination. A panel of members of the TATC, excluding the member who originally heard the case, hears the appeal. The appeal will be on the merits, based on the record of the proceedings before the member, but the panel will allow oral argument and hear evidence not previously available. The appeal may be dismissed or allowed and, in allowing an appeal, the TATC can substitute its decision for the original determination.

When the right of appeal has not been exercised or an appeal has been dismissed, payment of the monetary penalty is due. If unpaid, a certificate of the amount will be produced in the superior court of any province and once registered becomes recoverable along with all reasonable costs and charges related to the registration of the certificate.

Contact

Nada Vransy
Director
National Air Services Policy
Transport Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: (613) 998-8242
FAX: (613) 991-6445
E-mail: vransyn@tc.gc.ca

communiqué à l'intéressé. Lorsque l'intéressé décide de comparaître devant un conseiller du TATC, celui-ci donne au ministre (ou à son représentant) et à l'intéressé toute possibilité de lui présenter leurs éléments de preuve et leurs observations sur la présumée contravention, conformément aux principes de l'équité procédurale et de la justice naturelle. Le fardeau de la preuve revient au ministre des Transports, et l'intéressé n'est pas tenu de témoigner.

L'une ou l'autre des deux parties peut en appeler de la décision du conseiller du TATC dans les dix jours qui suivent la décision. Cet appel est entendu par un comité d'appel formé de conseillers du TATC, ce qui exclut le conseiller qui a entendu la cause la première fois. L'appel porte au fond sur le dossier d'instance du conseiller dont la décision est attaquée, mais le comité d'appel peut admettre des observations orales et entendre des éléments de preuve qui n'étaient pas disponibles auparavant. Le TATC peut rejeter l'appel ou y faire droit et substituer sa décision à la décision initiale.

Lorsque le droit d'appel n'est pas exercé ou qu'un appel a été rejeté, l'amende doit être payée. À défaut de paiement, un certificat du montant est présenté à la juridiction supérieure de l'une ou l'autre des provinces. Lorsque le certificat est enregistré, le montant de l'amende devient recouvrable, ainsi que tous les coûts et toutes les dépenses raisonnables qui sont reliés à l'enregistrement du certificat.

Personne-ressource

Nada Vransy
Directrice
Politique nationale des services aériens
Transports Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 998-8242
TÉLÉCOPIEUR : (613) 991-6445
Courriel : vransyn@tc.gc.ca

Registration
SOR/2004-92 27 April, 2004

Enregistrement
DORS/2004-92 27 avril 2004

AERONAUTICS ACT

LOI SUR L' AÉRONAUTIQUE

**Regulations Amending the Designated Provisions
Regulations**

**Règlement modifiant le Règlement sur les textes
désignés**

P.C. 2004-489 27 April, 2004

C.P. 2004-489 27 avril 2004

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 7.6(1)^a of the *Aeronautics Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Designated Provisions Regulations*.

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 7.6(1)^a de la *Loi sur l'aéronautique*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les textes désignés*, ci-après.

**REGULATIONS AMENDING THE DESIGNATED
PROVISIONS REGULATIONS**

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES
TEXTES DÉSIGNÉS**

AMENDMENT

MODIFICATION

1. Items 1 to 3, 18, 26 to 28, 30 to 33, 39 to 41, 47 and 51 to 54 of Schedule 1 to the *Designated Provisions Regulations*¹ are repealed.

1. Les articles 1 à 3, 18, 26 à 28, 30 à 33, 39 à 41, 47 et 51 à 54 de l'annexe 1 du *Règlement sur les textes désignés*¹ sont abrogés.

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 4, following SOR/2004-91.

N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 4, suite au DORS/2004-91.

^a S.C. 1992, c. 4, s. 19
¹ SOR/2000-112

^a L.C. 1992, ch. 4, art. 19
¹ DORS/2000-112



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